

Planungspraxis deutscher Städte – Neue Materialien zur Planungskultur



55

PROJEKTE ↗

Planungspraxis
deutscher Städte –
Neue Materialien
zur Planungskultur

55

PROJEKTE ↗

Vorwort

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Harald Herrmann, Direktor und Professor des
Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Das Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung begleitet seit vielen Jahren die Planungspraxis der Städte in Deutschland. In den Forschungsprojekten des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus, aber auch in den Pilotprojekten der Nationalen Stadtentwicklungspolitik gewinnen wir Erkenntnisse über gute Ideen und deren Umsetzung in Kommunen. Vieles davon hat hierzulande die Planungskultur verändert. Es geht um neue Beteiligungsmodelle, um das Zusammenwirken von privaten und öffentlichen Akteuren oder auch um das Zusammenleben in der Stadt unter den Bedingungen verstärkter Migration.

Die kommunale Planungspraxis ist vielschichtig, wie sich in den dargestellten Projekten beispielhaft verfolgen lässt. Sie ist auch nicht immer erfolgreich, weil im politischen Prozess viele Fallstricke und Konflikte lauern. Vielschichtig ist die Planungspraxis auch deshalb, weil immer mehr gut informierte Bürgerinnen und Bürger ihren Anspruch in die Tat umsetzen und sich in die Zukunftsgestaltung der Kommune einmischen. Neue Technologien machen Beteiligung einfacher und sie fördern den Kulturwandel inner-

halb der Verwaltung. In Vereinen und Initiativen, in Energiegenossenschaften und Bürgerstiftungen sprießen die Ideen und werden in eigenen Projekten umgesetzt. Diese Vielfalt bereichert unsere Städte.

Die Beispiele, die das vorliegende Sammelwerk vereint, zeigen eindrucklich die Herausforderungen, vor denen die Städte in Deutschland stehen. Es sind Aufgaben, die ohne bewusste Stadtplanung nicht gelöst werden können. Diese kann ihre Stärke ausspielen, indem sie einen Ausgleich zwischen Gemeinwohl und den Eigentums- und Individualrechten Einzelner herbeiführt. Dies führt aber auch dazu, dass Planung weiterhin wichtige Gestaltungs- und Ordnungsaufgaben innerhalb der Gesellschaft zu übernehmen hat. Immer noch und immer wieder ist sie Anwalt für eine gute und gerechte Gesellschaft im Stadtraum.

Ich finde es wichtig, dass sich sowohl der anwendungsorientierten Stadtforschung als auch der Planungspraxis immer wieder Gelegenheit zur Reflexion bietet. Der Blick auf die vorgestellten Projekte kann Wissens- und Inspirationsquelle sein – möglicherweise löst das ein oder andere Thema auch Widerspruch aus. Anliegen ist es, den Austausch innerhalb der Fachwelt und darüber hinaus zu befördern.

Vorwort

Deutscher Städtetag

Michael Isselmann, Vorsitzender der Fachkommission
Stadtplanung und Städtebau des Deutschen Städtetags

Hilmar von Lojewski, Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bauen, Wohnen und Verkehr des Deutschen Städtetags

Stephan Reiß-Schmidt, Vorsitzender der Fachkommission
Stadtentwicklungsplanung des Deutschen Städtetags

Neben der Interessenvertretung der Städte gegenüber Bundesregierung, Bundestag, Bundesrat, Europäischer Union und zahlreichen weiteren Organisationen ist eine der Hauptaufgaben des Deutschen Städtetags die Vernetzung und der Erfahrungsaustausch der kommunalen Akteure untereinander. Zu diesem Zweck wurde im Jahr 2009 erstmals eine Zusammenstellung von Materialien zu guten Projekten, Prozessen und Vorgehensweisen unter dem Titel „Planungspraxis deutscher Großstädte“ veröffentlicht, welche sich in den vergangenen Jahren einer großen Nachfrage erfreute. Das Besondere an der Veröffentlichung war hierbei, dass es sich nicht nur um eine Darstellung von „klassischen“ Projekten handelte, sondern um inhaltlich und methodisch beispielhafte Vorgehensweisen, die auch auf andere Städte übertragbar waren und sind. Ebendiese Kombination aus einerseits neuen Aufgabenstellungen und Herausforderungen sowie andererseits innovativen und beispielhaften Lösungsansätzen in den Städten mit einer breiten Übertragbarkeit, machten den Mehrwert der damaligen Veröffentlichung aus und haben uns zu einer Neuauflage veranlasst. Die Zeichen stehen auf Wandel – demografischer, klimatischer, sozioökonomischer Wandel, die Digitalisierung, Wandel im Mobilitätsverhalten und vieles mehr – nichts bleibt wie es ist.

Die Städte sehen sich einer Vielzahl von Herausforderungen mit internationaler, europäischer und lokaler Dimension gegenüber. Ob nun die Globalisierung, die Zuwanderung von Flüchtlingen, die Digitalisierung in allen Lebensbereichen der Gesellschaft, die Sicherstellung der Versorgung mit Wohnraum, Arbeitsplätzen oder Energie – alle Themen wirken sich auf das Lebensumfeld der Bürgerinnen und Bürger und somit letztendlich auch auf die Entwicklung der Städte aus.

Die Dokumentation gelungener Projekte und beispielhafter Planungsprozesse bietet hierfür einen reichen Fundus an Ideen und soll Mut zu neuen Herangehensweisen machen. Sie umfasst ein breites Spektrum guter Praxis und innovativer Lösungen zu strategischen Konzepten, Bürgerbeteiligung, Wohnungsbau, Stadtgestaltung, Stadterneuerung, Quartiersmanagement, oder Mobilität. Es wäre schön, wenn diese Publikation Anregungen geben kann, auch weiterhin produktive Prozesse zur stadtgesellschaftlichen Meinungsbildung anzustoßen und die Umsetzung demokratisch getroffener Entscheidungen in den vielfältigen Bereichen der Stadtentwicklung zu unterstützen.

Wir danken den beteiligten Städten für ihre Beiträge aus der Praxis, dem BBSR für die engagierte Unterstützung und Herrn Professor Wékel und seinem Team an der TU Darmstadt für Konzeption und Umsetzung dieser Publikation. Wir wünschen uns viele interessierte Leserinnen und Leser, die sich durch die Beispiele für ihre eigenen Projekte inspirieren lassen!

Inhalt

EDITORIAL ↗^{S 10}

A

Öffentlicher Raum,
Aufenthaltsqualität und
Mobilität

A1 ÖFFENTLICHER RAUM ↗^{S 16}

A2 VERKEHR UND MOBILITÄT ↗^{S 38}

B

Neue Quartiere und
Wohnungsbau

B1 KONVERSIONSVORHABEN ↗^{S 56}

B2 WOHNUNGSBAU ↗^{S 76}

C

Stadtgestalt und
urbane Identität

C1 STADTGESTALTUNG ↗^{S 114}

C2 ERHALT UND
REKONSTRUKTION ↗^{S 136}

D

Stadtentwicklungsprozesse und strategische Planungsinstrumente

D1 PROZESSGESTALTUNG ↗ S 172

D2 STRATEGISCHE STADTENTWICKLUNGSPLANUNG ↗ S 188

E

Zivilgesellschaftliche Mitwirkung und allgemeine Qualitätsstandards

E1 ZIVILGESELLSCHAFTLICHE MITWIRKUNG ↗ S 226

E2 PLANUNGSKULTURELLE GRUNDLAGEN ↗ S 242

ZUKÜNFTIGE HERAUSFORDERUNGEN DER STADTENTWICKLUNG ↗ S 256

A1 Öffentlicher Raum

01 AUGSBURG ↗^{S16}

SheridanPark – ein Baustein des Westparks

02 BIELEFELD ↗^{S20}

Der öffentliche Raum als Projekt – Kesselbrink und Lindenplatz

03 HAMBURG ↗^{S24}

Mehr Stadt in der Stadt – gemeinsam zu mehr Freiraumqualität

04 HANNOVER ↗^{S28}

Neue Mitte Hainholz – ein Stadtteil findet sein Zentrum

05 LEIPZIG ↗^{S34}

Richard-Wagner-Platz – Beteiligung in Wettbewerbsverfahren

A2 Verkehr und Mobilität

06 AUGSBURG ↗^{S38}

Stadtraum und Mobilität für die Zukunft –
Projekt Augsburg City

07 DORTMUND ↗^{S42}

Faßstraße – Um- und Rückbau einer vierstreifigen Straße

08 FREIBURG ↗^{S44}

Urbaner Freiraum statt Verkehrsachse –
Umgestaltung Rotteckring

09 KASSEL ↗^{S46}

Goethestraße – von der innerstädtischen
Hauptverkehrsstraße zur Promenade

10 MÜNCHEN ↗^{S50}

Inzell-Initiative – Verkehrsprobleme gemeinsam lösen

B1 Konversionsvorhaben

11 BREMEN ↗^{S56}

Neues Hulsberg-Viertel – vom Krankenhausareal zum
lebendigen Stadtquartier

12 ESSEN ↗^{S62}

Universitätsviertel grüne mitte Essen

13 HEILBRONN ↗^{S66}

Der Neckarbogen – ein neues Stück Stadt

14 MÜNSTER ↗^{S70}

York und Oxford – wie Partizipation
Planungsprozesse bereichert

B2 Wohnungsbau

15 BREMEN ↗^{S76}

Bremer Bündnis für Wohnen

16 DORTMUND ↗^{S78}

Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr

17 FRANKFURT AM MAIN ↗^{S82}

Wohnungsbauförderung im Spannungsfeld einer
wachsenden Metropole

18 KÖLN ↗^{S88}

Integriertes sektorales Stadtentwicklungskonzept Wohnen

19 LEIPZIG ↗^{S92}

Wohnen in der wachsenden Stadt – Beteiligungsprozess
zum Wohnungspolitischen Konzept

20 MÜNCHEN ↗^{S96}

Das Regionale Bündnis für Wohnungsbau und Infrastruktur

21 REGENSBURG ↗^{S100}

Stadtratsbeschluss zum Anteil geförderter
Wohnungen in Neubaugebieten

22 STUTTGART ↗^{S102}

Das Stuttgarter Innenentwicklungsmodell (SIM)

23 WIESBADEN ↗^{S106}

Wohngebiet Bierstadt-Nord

C1 Stadtgestaltung

24 BIBERACH ↗^{S114}

Biberachweiterbauen – ein Beitrag zur Baukultur in der Praxis

25 DORTMUND ↗^{S118}

PHOENIX-See in Dortmund Hörde

26 MAINZ ↗^{S124}

Instrumente zur Sicherung der städtebaulichen Qualität –
Verfahren und Umsetzung

27 MÜNCHEN ↗^{S130}

Wettbewerb und Partizipation – der Dialog über Qualität und Stadt

C2 Erhalt und Rekonstruktion

28 DRESDEN ↗^{S136}

Wiederaufbau am Neumarkt – vom Rahmenplan zur baukulturellen
Diskussionskultur

29 HALLE ↗^{S142}

Zukunftswerkstatt Neustadt – Strategien für zukünftige
Anforderungen an Großwohnsiedlungen

30 HAMBURG ↗^{S148}

Stadtbilderhalt durch Kooperation

31 POTSDAM ↗^{S152}

Wiedergewinnung der historischen Mitte – Umsetzung des „Integrierten Leitbautenkonzepts“

32 SAARBRÜCKEN ↗^{S156}

Eisenbahnstraße – Sanierung einer 50er Jahre Geschäftsstraße

33 SIEGEN ↗^{S160}

Das „Geschichtsforum Wiederaufbau Siegen“ als Bestandteil der Stadtbildoffensive

34 WOLFSBURG ↗^{S164}

Detmerode – Stadtteilsanierung und Sicherung des charakteristischen Stadtbildes

D1 Prozessgestaltung

35 BREMEN ↗^{S172}

Zwischennutzungsagentur als Instrument der Stadtentwicklung

36 HEIDELBERG ↗^{S176}

Dialogischer Planungsprozess Konversion

37 MÜNCHEN ↗^{S180}

Transformation im Prozess – Kreativquartier und Werksviertel

D2 Strategische Stadtentwicklungsplanung

38 BERLIN ↗^{S184}

BerlinStrategie – Stadtentwicklungskonzept 2030

39 ERFURT ↗^{S188}

Das „standardisierte Verfahren“ zur Einzelhandelsansiedlung

40 FRANKFURT AM MAIN ↗^{S192}

Kommunale Ansätze zur Klimaanpassung

41 FREIBURG ↗^{S196}

Perspektivplan Freiburg – Leitbild für die Freiraum- und Stadtentwicklung

42 HAMBURG ↗^{S200}

Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg Ost

43 KARLSRUHE ↗^{S206}

Die Stadt neu entwickeln – zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe

44 MÜNCHEN ↗^{S212}

LaSie – die langfristige Siedlungsentwicklung einer wachsenden Stadt

45 MÜNCHEN ↗^{S216}

Smart City-Strategie

46 SCHWERIN ↗^{S218}

Integrierte Stadtentwicklungsplanung

E1 Zivilgesellschaftliche Mitwirkung

47 BAMBERG ↗^{S226}

Bamberger Konversionen – eine Jahrhundertaufgabe im Dialog auf den Weg bringen

48 HAMBURG ↗^{S230}

Die Stadtwerkstatt

49 KÖLN ↗^{S232}

Dialogorientiertes Verfahren Parkstadt Süd

50 MAINZ ↗^{S236}

LudwigsstraßenForum – gelebte Beteiligungskultur

51 NEU-ULM ↗^{S240}

ÖPNV-Forum und Konzept – neue Wege gehen

E2 Planungskulturelle Grundlagen

52 BONN ↗^{S242}

Leitlinien zur Bürgerbeteiligung – Strategien eines stadtesellschaftlichen Dialogs

53 KÖLN ↗^{S246}

Integriertes Mehrthemen-Monitoring zur Beobachtung von Lebenslagen und Stadträumen

54 MÜNCHEN ↗^{S250}

Mitdenken, mitreden, mitplanen – 20 Jahre PlanTreff: Öffentlichkeitsarbeit für die Planung

55 REGENSBURG ↗^{S252}

Beteiligung in komplexen städtebaulichen Planungen

Editorial

**Carsten Schaber, Julian Wékel,
Anna Zdiara**

Diese Publikation folgt der Einschätzung, dass viele Städte in letzter Zeit nicht nur im Einzelfall verantwortungsvoll neue Wege in der Planungspraxis beschreiten, sondern sich vielerorts auch selbstbindend qualitative Standards für ihre grundsätzlichen Planungsziele, ihre inhaltlichen Ansprüche an Pläne und Projekte und bezogen auf Regelungen ihrer Verfahrenskultur gegeben haben. Diese Phänomene treten in der Regel zuerst in Städten mit entsprechend entwickelter kommunalpolitischer Diskussion und qualifizierten Verwaltungsstrukturen auf.

Innovative Zielsetzungen und Vorgehensweisen in der Stadtentwicklung, der Stadtplanung und in Fachplanungen setzen sich in der Regel durch, wenn Kommunalpolitik und ihre Verwaltung unter günstigen Bedingungen Mut und Tatkraft zum eigenen Experiment oder zur Übernahme andernorts erprobter neuer Vorgehensweisen und Ansätze aufbringen.

Es wird demnach im Folgenden eine Sammlung von Beiträgen, vornehmlich aus großen Städten, präsentiert, aus der hervorgehen sollte, wie aktuelle Herausforderungen der Stadtentwicklung durch innovatives Vorgehen bewältigt werden.

Bereits 2009 haben die Fachkommissionen Stadtentwicklungsplanung und Stadtplanung/Städtebau des Deutschen Städtetags in Kooperation mit der Technischen Universität Darmstadt, unterstützt vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung eine erste Veröffentlichung als beispielgebende „Bestandsaufnahme“ mit der gleichen Zielsetzung erarbeitet. Planungs- und Entwicklungspraxis wurde zum praktischen Nachvollzug dokumentiert, und mit großem Erfolg an Vertreter kommunaler Politik, Verwaltung und bürgerschaftlicher Initiativen in vielen Städten adressiert.

Nach sieben Jahren haben wir dieses Experiment nun wiederholt und erneut in den Städten nach herausragenden Projekten jenseits der Routine des Alltagsgeschäfts gefragt, diesmal in einem weiteren fachlich-disziplinären Rahmen, der über traditionelle Stadtplanung hinausgeht. Beibehalten wurde der Anspruch und Maßstab, nur Beiträge aufzunehmen, deren Thema von allgemeinem Interesse erscheint und dessen Behandlung auch andernorts anwendbar also übertragbar sein sollte.

Die Rückmeldungen auf den Aufruf in den angesprochenen Fachkommissionen, die nun gesammelt in diesem Band vorliegen, zeigen, dass viele Themen aktuell geblieben sind, ihre Bearbeitung jedoch intensiviert und weiterentwickelt wurde. Andere Beiträge weisen auf deutliche Verschiebungen in den Schwerpunkten der Planungspraxis hin. Wie schnell sich Rahmenbedingungen und Herausforderungen ändern können, zeigt nicht zuletzt die derzeit alle Debatten beherrschende Frage nach der Bewältigung des Flüchtlingszustroms, für die über die aktuell drängenden Unterbringungsfragen hinaus, längerfristige Strategien der Integration erst entwickelt werden müssen. Das Thema wurde vor diesem Hintergrund vorerst ausgeklammert.

Weiterhin zentral unter den Aufgaben der Städte sind umfangreiche Projekte der Innenentwicklung. Die jahrelange Auseinandersetzung mit diesem Thema hat jedoch das Spektrum an Zielsetzungen, Strategien und Instrumenten ausdifferenziert.

Die Kapitel der vorliegenden Publikation spiegeln die praktische Umsetzung des zentralen Leitbilds der Innenentwicklung in den Planungsalltag. Aus der Zuordnung der Beiträge nach verschiedenen Facetten dieser Thematik ergeben sich die Kapitel „Öffentlicher Raum, Aufenthalt und Mobilität“ neben „Neue Quartiere und Wohnungsbau“ sowie „Stadtgestalt und urbane Identität“. Querschnittsthemen, die sich auf das Vorgehen der Kommunen bei der Bearbeitung beziehen – „Stadtentwicklungsprozesse und strategische Planungsinstrumente“ und auch „Zivilgesellschaftliche Mitwirkung und allgemeine Qualitätsstandards“ – spiegeln die Komplexität der Entwicklung im Bestand wider.

Der planerische Umgang mit Verkehrsfragen entfernt sich nun erkennbar von der autogerechten Stadt und eröffnet einer stadtgerechten Mobilität neue Möglichkeiten. Öffentlicher Raum und Verkehrsbelange werden zunehmend gemeinsam verhandelt und die Neuaufteilung zentraler Stadträume und Straßenachsen dient einer höheren Aufenthaltsqualität und der Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs sowie des öffentlichen Nahverkehrs. Wichtige Entwicklungsachsen werden zu diesem Zweck umgestaltet oder neu geschaffen.

Große Herausforderungen werden beim lange vernachlässigten Thema Wohnen erkannt und mit einer Vielzahl von Planungen für neue Stadtquartiere in Angriff genommen. Hier zeigt sich, wenn auch asymmetrisch konzentriert auf prosperierende Ballungsräume und Universitätsstädte, die „KruX“ des Erfolgs der wachsenden Beliebtheit der (Groß-)Stadt durch den rasant wachsenden Druck auf die innerstädtischen Wohnungsmärkte. Während das Wohnen im hochpreisigen Segment dadurch noch durchsetzfähiger und renditestärker wird, steht für die Städte die Aufgabe im Vordergrund, mithilfe von vielfältigen Anstößen zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums beizutragen. Dieses Ziel lässt die Kommunen neue Partnerschaften eingehen oder bestehende festigen, sowohl gemeinsam mit

bisher unbeteiligten öffentlichen Institutionen, privaten Unternehmen und der Bürgerschaft, als auch im Verbund mit anderen Kommunen.

Verstärkt hat sich der Fokus auf den Erhalt bestehender Siedlungsstrukturen und die Anerkennung ihrer Gestaltung, insbesondere in Bezug auf die Qualitäten von Architektur und Städtebau aus unterschiedlichen Phasen der Nachkriegszeit. Hier besteht prinzipiell in allen Städten großer Erneuerungsbedarf, forciert unter anderem durch die Anforderung flächendeckender energetischer Sanierung.

Die Wertschätzung zivilgesellschaftlicher Mitwirkung und das öffentliche Engagement bei Partizipationsprozessen ist gleichfalls gestiegen, auch als Folge mancher Legitimationsdefizite bei Großprojekten. Damit hat sich auch das Fachwissen in den Kommunen zu Methoden und Instrumenten der Beteiligung enorm erhöht. Es findet aufgabenbezogen eine spezifische Umsetzung in den jeweiligen Planungsprozessen, oder es trägt dazu bei, dass Standards für die Teilnehmungspraxis durch lokal verbindliche Leitlinien gefestigt werden.

Integrative Herangehensweisen und die Interdisziplinarität in den Arbeitsfeldern vor allem informeller Planung haben sich etabliert und finden nahezu flächendeckend Anwendung. Zudem hat eine Differenzierung der entsprechenden Strategien stattgefunden, sie zeigen sich jetzt auch sektoral fokussiert oder teilräumlich auf verschiedene Stadtbezirke oder Quartiere bezogen. Wegweisende und innovative Vorgehensweisen sind insbesondere bei großen Konversionen gefragt und führen häufig, über die Bereitschaft zur Durchführung auch aufwändiger Planungsprozesse, zur intensiven Auseinandersetzung mit Leitideen zur Gestaltung der neuen Stadträume und im Schulterschluss mit Akteuren jenseits der Stadtverwaltung zum Erfolg.

Die neuen Wege, die bei den vorgestellten Projekten beschränkt wurden, sind nicht zuletzt das Ergebnis der kritischen Würdigung und konsequenten Anwendung langjähriger Erfahrungen mit den Handlungsfeldern. Die Leistung der Verantwortlichen in den dargestellten Projekten besteht darin, zu erkennen, welche Strategie zu ergreifen ist, in einigen Fällen aber auch darin, eine neue Situation überhaupt erst zu benennen.

Wir danken allen Beteiligten für ihre offene Informationsbereitschaft, die Einblicke in ihre Planungsprozesse und vor allem für die Übermittlung der Materialien zu ihren Beiträgen.

Wir freuen uns, wenn diese Sammlung erneut die praktische Auseinandersetzung mit einer planungskulturell angemessenen Bearbeitung der stadtentwicklungsbezogenen Herausforderungen kommender Jahre fördert und für Kommunalpolitik und Verwaltung, Forschung und Lehre sowie die interessierte Öffentlichkeit einen Beitrag zum fachlichen Austausch über die Potentiale innovativer Planungspraxis leistet.

A1

Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum als aktiver Handlungsraum der Stadt. Soziale Integration und Aufwertung von Stadtquartieren und Stadträumen.

Umbau und Neugestaltung öffentlicher Stadträume für eine sich ausdifferenzierende Stadtgesellschaft und unterschiedliche Nutzungsansprüche.

01 AUGSBURG ↗ S 16

SheridanPark – ein Baustein des Westparks

02 BIELEFELD ↗ S 20

Der öffentliche Raum als Projekt – Kesselbrink und Lindenplatz

03 HAMBURG ↗ S 24

Mehr Stadt in der Stadt – gemeinsam zu mehr Freiraumqualität

04 HANNOVER ↗ S 28

Neue Mitte Hainholz – ein Stadtteil findet sein Zentrum

05 LEIPZIG ↗ S 34

Richard-Wagner-Platz – Beteiligung in Wettbewerbsverfahren

A2 Verkehr und Mobilität

Anpassung der Verkehrsräume an ein verändertes Mobilitätsverhalten.

Energiesparende und emissionsarme Mobilität, Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs. Förderung der Elektromobilität und Anpassung des ÖPNV an aktuelle Bedürfnisse.

06 AUGSBURG ↗ S 38

Stadtraum und Mobilität für die Zukunft –
Projekt Augsburg City

07 DORTMUND ↗ S 42

Faßstraße – Um- und Rückbau einer vierstreifigen Straße

08 FREIBURG ↗ S 44

Urbaner Freiraum statt Verkehrsachse –
Umgestaltung Rotteckring

09 KASSEL ↗ S 46

Goethestraße – von der innerstädtischen
Hauptverkehrsstraße zur Promenade

10 MÜNCHEN ↗ S 50

Inzell-Initiative – Verkehrsprobleme
gemeinsam lösen

↗ So wichtig öffentliche Räume, Aufenthaltsqualität und eine einfache Mobilität für die Stadtgesellschaft auch zu werten sind, so eng die Verbindungen der unterschiedlichen Nutzungen auch sein mögen – so unterschiedlich sind auch die jeweiligen Auswirkungen und Nutzungsinteressen. So einfach das Konzept der dichten durchmischten Stadt der kurzen Wege auch klingen mag – so schwierig ist dessen Umsetzung.

Timo Munzinger

KOOPERATIVE STADTENTWICKLUNG

Mit dem Wandel in der Gesellschaft ändern sich die Ansprüche an die Mobilität und den öffentlichen Raum sowie dessen Nutzung. Der Anteil des nichtmotorisierten Individualverkehrs sowie Sharingkonzepte in den Zentren nehmen zu – das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ändert sich. Straßencafés, Grün- und Freiräume laden zum Verweilen ein, Public Viewing, Musik und Kunstdarbietungen bespielen den öffentlichen Raum, Bürger und Bürgerinnen erobern die Räume mit immer neuen Ideen und Nutzungen – mancherorts ist gar von einer „Mediterranisierung“ die Rede. Durch die Zunahme älterer und gehandicapter Menschen gilt es neue Ansprüche bei der Planung zu berücksichtigen. Oberflächen, Kanten, Steigungen, visuelle und sensorische Leitsysteme sowie Erholungs- und Ruhemöglichkeiten müssen bei der Planung bedacht werden. Der Zuzug neuer Ethnien und Kulturen wirkt sich ebenfalls auf die zukünftige Inanspruchnahme der öffentlich verfügbaren Flächen aus, kurzum in den Ansprüchen und den Nutzungen des öffentlichen Raums spiegelt sich die Stadtgesellschaft mit all ihren unterschiedlichen Facetten wider.

Der öffentliche Raum trägt zudem zur Identifikation der Anwohner, der Handels- und Gewerbetreibenden, der Gastronomie und Dienstleistern bei. Gestalt- und Nutzungsqualitäten der Plätze, Straßen, Grün- und Freiflächen prägen die Wahrnehmung, das Image und letztlich auch den Wert von Quartieren entscheidend mit. Die Aufenthaltsqualität ist daher neben dem rein monetären Wert des öffentlichen

Raums eine nicht zu unterschätzende Komponente in der Wahrnehmung der Bürgerschaft und bei der Entwicklung in den jeweiligen Quartieren.

Mobilität und öffentlicher Raum sind untrennbar miteinander verbunden. Ohne öffentliche Räume, Straßen, Wege und Plätze wäre die heutige Mobilität undenkbar. Umgekehrt wären viele Nutzungen und die entsprechende Belegung der Räume ohne die einfache Möglichkeit der multimodalen Vernetzung um schnell und kostengünstig von A nach B zu reisen nicht vorstellbar. Eine gute Erreichbarkeit von zentralen Knotenpunkten als auch ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr tragen heute erheblich zur Lebensqualität in den Quartieren und Städten bei und werden leider allzu oft als Selbstverständlichkeit von den Bürgern, Gewerbe- und Handelstreibenden erwartet.

Denn so wichtig öffentliche Räume, Aufenthaltsqualität und eine einfache Mobilität für die Stadtgesellschaft auch zu werten sind, so eng die Verbindungen der unterschiedlichen Nutzungen auch sein mögen – so unterschiedlich sind auch die jeweiligen Auswirkungen und Nutzungsinteressen. So einfach das Konzept der dichten durchmischten Stadt der kurzen Wege, wie es in der Leipzig-Charta formuliert wurde, auch klingen mag – so schwierig ist dessen Umsetzung. Stickoxide und Feinstaub des motorisierten Individualverkehrs, Lärm durch Außengastronomie und störendes Gewerbe mindern die Lebens- und Aufenthaltsqualität und führen im schlimmsten Fall zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Die Interessen von Anwohnern, Gewerbe- und Handelstreibenden sowie der Gastronomie stehen sich allzu oft diametral gegenüber. Selbst zwischen der vermeintlich homogenen

Interessengruppe der Anwohner gehen die Interessenlagen nicht nur bei alt und jung aufgrund der Individualisierung zunehmend auseinander.

Die nachstehenden Beispiele zeigen die Nutzungskonkurrenzen im öffentlichen Raum auf und weisen auf Wege einer potenziellen Lösung hin. In beeindruckender Weise gelingt es in diesen Beispielen, ein gemeinsam getragenes Verständnis der zukünftigen Nutzung und Gestaltung durch einen maßgeschneiderten, transparenten Beteiligungsprozess zu erarbeiten und die Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten aller betroffenen Interessenkreise zu steigern.

INTEGRIERTE KONZEPTE

Nahezu alle nachstehenden umgesetzten Projekte basieren auf einer übergeordneten Leitidee, welche im Rahmen eines integrierten Stadtentwicklungskonzepts eingebettet ist oder erarbeitet wurde. Dieser übergeordnete Rahmen bildet die Grundlage für weitere Fach- und Teilkonzepte zur beispielsweise Verkehrs- und Freiraumvernetzung (vgl. Augsburg: Sheridanpark, Projekt Augsburg City). Wesentliches Merkmal von integrierten Gesamtkonzepten ist die ressort- und interessenübergreifende Erarbeitung von gemeinsamen Zielsetzungen. Dieses gemeinsam getragene Verständnis einer zukünftigen Leitidee erlaubt bei der Ausformulierung konkreter Zielsetzungen und Maßnahmen in den weiteren Projektschritten eine Abwägung bzw. Priorisierung (vgl. Dortmund: Faßstraße, Kassel: Goethe-/Germaniastraße).

Die Zielsetzung einer qualitativen Aufwertung und Steigerung der Lebensqualität beinhaltet auch immer die Auseinandersetzung mit der Fragestellung nach Dichte und Mischung bzw. dem Verhältnis von Freiraum und Mobilität (vgl. Freiburg: Rotteckring). Problematisch stellt sich hierbei immer die unterschiedliche Wahrnehmung von Qualitäten dar. Während für den einen eine schnelle verkehrliche Anbindung die Lebensqualität steigert, ist dies für einen anderen die Aufwertung der öffentlichen Platzräume oder die Vergrößerung der naheliegenden Grünfläche. Entsprechend gilt es eine enge Abstimmung bereits bei der anstehenden Aufgabenformulierung anzustreben. Hierzu können die Einbindung der Bürgerschaft bei der Formulierung der Wettbewerbsauslobung (vgl. Leipzig: Richard-Wagner-Platz) ebenso dienen, wie der frühzeitige ämterübergreifende Austausch innerhalb der Verwaltung.

BETEILIGUNGSVERFAHREN UND -PROZESSE

Zur Verbesserung der Transparenz gegenüber der Bürgerschaft sowie den betroffenen und interessierten Kreisen, gehen viele Städte dazu über, öffentliche „Spielregeln“ der Bürgerbeteiligung zu erarbeiten. Oftmals werden hierin Abläufe und Prozesse festgehalten, die das Nachvollziehen von Vorgängen erlauben und zur gegenseitigen Vertrauens-

bildung beitragen sollen (vgl. Hamburg: Mehr Stadt in der Stadt). Diese Leitlinien zur Beteiligungskultur vor Ort bilden dann den Rahmen für das konkrete Vorgehen im Einzelfall.

Die nachstehenden Beispiele zeigen auf, dass es kein allgemeingültiges „richtig“ oder „falsch“ bei der Bürgerbeteiligung gibt, sondern es vielmehr auf die Ausgestaltung und Zielsetzung im konkreten Einzelfall ankommt. Teilweise bestehen vor Ort bereits seit längerem Initiativen, die aktiv in den Prozess eingebunden werden müssen (vgl. Hannover: Neue Mitte Hainholz) oder es ergeben sich aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen aus der Vergangenheit Interessenkonflikte bei der Weiterentwicklung der öffentlichen Räume (vgl. Bielefeld: Kesselbrink). In allen Fällen bedarf es einer transparenten und nachvollziehbaren Vorgehensweise, die ähnlich wie das eigentliche Bauprojekt von Anfang an mitgedacht, mitgeplant und mitorganisiert werden sollte.

ORGANISATION UND KOOPERATION

Um diesen zumeist anspruchsvollen Anforderungen bei der Entwicklung und Umsetzung der Projekte gerecht zu werden, ist eine ressortübergreifende, sowohl nach innen wie nach außen wirksame Organisationsform sicherzustellen. Auch hierbei gibt es kein „Patentrezept“. Ob Matrixorganisation, Stabsstellen, Projektgruppen, die Bildung eines Interessenbeirates oder von „Innovationszellen“ (vgl. München: Inzell-Initiative) muss situationsangepasst vor Ort entschieden werden. Die Wahl der jeweiligen Organisationsform kann von vielen Aspekten abhängen, zu hinterfragen ist daher:

- Was ist meine Ausgangslage?
- Wie binde ich die entscheidenden Partner intern wie extern ein?
- Was ist für das Projekt angemessen und zielführend?
- Was ist für die Verwaltung personell und finanziell leistbar?
- Benötige ich weitere Kooperationspartner für eine erfolgreiche Umsetzung?

Die nachstehenden Beispiele zeigen, dass im Regelfall die Einbindung weiterer Kooperationspartner erforderlich und sinnvoll war. Sei es zur Generierung von Fördermitteln oder der Umsetzung der komplexen Projekte. Insbesondere bei der Planung von Mobilitätsknotenpunkten im öffentlichen Raum (vgl. Projekt Augsburg City) ist die Einbindung von Bahn, Stadtwerken und weiteren Akteuren erforderlich. Darüber hinaus verdeutlichen die Beispiele, dass für eine zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums in Verbindung mit einer neugedachten Mobilität, neue Wege über Modellprojekte, Urban Labs oder gemeinsame Initiativen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft erforderlich sind. Bestehende Prozesse, Organisationsformen und Kooperationen müssen überprüft und ggf. angepasst werden, um die Zielsetzung der Leitbilder auch umsetzen zu können. Aspekte der Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Resilienz müssen ebenso bedacht werden wie die Frage nach einer örtlichen Planungs- und Baukultur.

01 SheridanPark – ein Baustein des Westparks

AUGSBURG



**Nicole Christ, Norbert Diener,
Christian Käßmaier**

Wenn man sich in Augsburg in neu entwickelten Stadt- und Freiräumen außerhalb des Zentrums trifft, um sich zu erholen, sich auszutauschen, mit den Kindern zu spielen, Sport und Freizeitaktivitäten wahrzunehmen oder sich sozial und kulturell zu engagieren, so ist das im Stadtwesten.

Der Grundstein dazu wurde bereits Mitte der 1990er Jahre gelegt. Durch den Abzug der amerikanischen Streitkräfte wurden mehr als 200 Hektar innenstadtnahe ehemalige Kasernenflächen in den Stadtteilen Pfersee und Kriegshaber in der

Größenordnung der historischen Altstadt von Augsburg frei. Diese ausgedehnten Flächen mitsamt dazugehörigen Wohn- und Versorgungseinheiten, die bis dahin weiße Flecken auf dem Stadtplan waren, galt es wieder in das Stadtgefüge zu integrieren und attraktive Stadträume und Quartiere mit hohen Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Die Stadt konnte damit den durch die Kasernenflächen bestehenden Sperrriegel zwischen Pfersee und Kriegshaber Richtung Zentrum sowie zu den angrenzenden Nachbargemeinden aufbrechen und die dadurch vorhandenen städtebaulichen Defizite in den angrenzenden Stadtteilen abbauen.

EINE STARKE STRUKTUR ALS ENTWICKLUNGSMOTOR

Es brauchte eine starke, übergeordnete städtebauliche Idee, die die Stadtteile verbindet, gleichzeitig die Flächen in den Stadtkörper wieder integriert und Defizite in Stärken umwandelt. Sie wurde bereits am Anfang des Planungsprozesses gefunden und ist bis heute Grundlage und Bestandteil aller weiterführender Planungen und Umsetzungen. Es ist der über 4 Kilometer lange neue Stadtraum mit über 60 Hektar Fläche, der als Grün- und Freiraumband mit unterschiedlichen ausdifferenzierten Nutzungsangeboten als städtebauliches Rückgrat konzipiert wurde. Er verbindet die neu entstehenden Wohn- und Gewerbeflächen sowie soziale Infrastruktureinrichtungen, beginnend im Norden mit dem Reesepark, über den Sullivanpark als Bindeglied zum Sheridanpark, zu der Grünbrücke über die Bundesstraße 17 hinunter zu den vorhandenen Grünstrukturen der Wertachauen. Gleichzeitig ist er das städtebauliche Bindeglied zu den bereits sanierten ehemals amerikanischen Siedlungen und den angrenzenden Stadtteilen.

Die Flächen inklusive der Grünflächen sind als formelle städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen gemäß Baugesetzbuch (§165 ff.) entwickelt worden. Zur Finanzierung wurde der entwicklungsbedingte Wertzuwachs genutzt, also die Einnahmen aus der Differenz des „eingefrorenen“ unentwickelten Bodenanfangswerts zu dem entwickelten Bodenordnungswert. Unterstützt wurde die Finanzierung durch Fördergelder aus der Städtebauförderung (Stadtumbau West).

BAUSTEIN SHERIDANPARK

Das Sheridan-Areal ist der am weitesten hergestellte neue Quartierbaustein des Westparkbands. Mit seinen 70 Hektar Fläche bietet es ein stark ausdifferenziertes und abgestuftes qualitätvolles Wohnraumangebot mit unterschiedlichen Wohntypen. Dabei sind durchmischte Wohnquartiere (sozialer Wohnungsbau, besondere Wohnformen, freier Wohnungsmarkt) mit ca. 500 Wohneinheiten (Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Mehrfamilienhäuser) für alle sozialen Schichten entstanden und wurden weitgehend bezogen. Ebenso sind Dienstleistungs-, Gewerbe-, und Nahversorgungsstrukturen entwickelt worden.

Das zentrale Grün- und Freiraumband nimmt dabei ein Drittel der Gesamtfläche ein und wird so zum dominierenden öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität. Es ist das Herzstück mit seinem alten Baumbestand und Wiesenflächen, den neuen Präriestaudenbeeten, dem mäandrierenden Hauptwegebund mit darin zum Teil eingeschlossenen ausdifferenzierten Spiel- und Sportflächen sowie innovativen Erlebnisbereichen für alle Generationen. Die mäandrierenden Wege sollen Analogien zum ehemaligen Flusstal der Wertach herstellen. Die Bepflanzung mit blattfärbenden Bäumen, Stauden und Gräsern stellen einen Bezug zu den amerikanischen Prärielandschaften her. Sie sollen an die



2



3

abgezogenen amerikanischen Streitkräfte erinnern. Damit bietet das Grün- und Freiraumband Spiel-, Sport-, und Erholungsmöglichkeiten für die neuen Bewohner sowie für die Bevölkerung in den angrenzenden dichten und mit wenig Grün ausgestatteten Quartieren Pfersee und Kriegshaber. Bei den Spiel-, Sport-, und Freiflächen wurde Wert auf naturnahe Gestaltung aber auch auf freie und kreative Aneignungsmöglichkeiten für alle Generationen gelegt. Stark genutzt wird zum Beispiel der Wasser- und Matschspielplatz, der mit „aufgeschichtetem Treibholz“, Wasserläufen und schattenspendenden und barrierefreien Sitzräumen für Jung und Alt gleichermaßen Angebote schafft. Das Wegebund wird an sonnigen Tagen stark zum Flanieren, Sitzen, Spielen, Radfahren oder Skaten genutzt.

In dem Grün- und Freiraumband eingelagert sind beinahe alle sozialen und kulturellen Einrichtungen. Zum Teil finden sie ihre Bestimmung in erhaltenen und umgenutzten Bestandsgebäuden. Zum Beispiel soll die ehemalige Lager- und

Titel
Luftbild, nördlicher Teilabschnitt Sheridanpark /
Hajo Dietz Luftbildfotografie

2
Hauptwegebund Sheridanpark mit Gräserinseln,
angrenzenden Spiel- und Sportflächen sowie Westparkschule

3
Wasserspielplatz / KW Neun Grafikagentur

Panzerabstellhalle zu einem „Lernort für Krieg und Frieden“ umgewandelt werden. Die ehemalige Kommandantur hat sich zu einem Kirchenzentrum entwickelt. Dort werden Begegnungen und das Zusammenleben unterschiedlicher Kulturen und sozialer Milieus gefördert.

EIN LANGER WEG

Im Jahr 1998 wurde mit der Entwicklung der ausgedehnten Flächenpotentiale Neuland betreten. Einerseits wurde dabei auf kontinuierliche Öffentlichkeitsbeteiligung in Form von Planer-, Planungs- und Bürgerwerkstätten sowie Quartiersarbeitskreise gesetzt. Gleichzeitig wurde der Entwicklungsprozess durch externe Moderation und Kommunikation neutraler wahrgenommen und führte zu einer breiten Akzeptanz bei der Bürgerschaft. Andererseits wurden zur Qualitätssicherung neben den ausgelobten städtebaulichen (Rahmenplan BS+ städtebau und architektur) und landschaftsplanerischen (Landschaftsplanung Lohaus+Carl) Ideen- und Realisierungswettbewerben auch Hochbauwettbewerbe für die öffentlichen Gebäude ausgelobt. Ab dem Jahr 2004 wurden neben der Bauleitplanung ein Gestaltungshandbuch dazu entwickelt.

Um die Flächenpotentiale zügig und mit größtmöglicher städtischer Steuerung zu entwickeln, wurde das Projekt zur „Chefsache“ (Leitung durch das Referat OB/Stadtdirektor, Umsetzung durch die Stabstelle Konversion im Baureferat) erkoren. Für die ehemaligen amerikanischen Siedlungen wurden Sanierungsverfahren und für die Kasernenflächen Entwicklungsmaßnahmen beschlossen. Um die Einbindung dieser Flächen in die Stadtteile zu fördern, wurden sie in wesentlich weiter gefasste Stadtumbaugebiete integriert. Damit wurde die Voraussetzung für die Begleitung und die erhebliche finanzielle Unterstützung der Städtebauförderung geschaffen.

Die Umsetzung des Sheridanparks diente den im Anschluss entwickelten Projekten des Westparks (Reesepark, Sullivanpark) als Vorbild und ist über die Stadtgrenzen hinaus als Pionier- und Vorzeigemodell einer qualitätvollen Entwicklung bekannt geworden.



4

↗

Einwohner 276.542

Fläche 146,84 km²

Ansprechpartner Stadt Augsburg, Stadtplanungsamt

4

Westpark, von Norden: Reesepark, Sullivanpark, Sheridanpark / KW Neun Grafikagentur

5

Hauptwegebund Sheridanpark mit ehemaliger Chapel

6

Hauptwegebund Sheridanpark mit angrenzender Bebauung / Eckhart Matthäus Fotografie



5



6

02 Der öffentliche Raum als Projekt – Kesselbrink und Lindenplatz

BIELEFELD



Sven Dodenhoff, Uta Jülich

Der allgemeine demographische und wirtschaftsstrukturelle Wandel findet seit Jahren auch in Bielefeld statt. Verschiedene zentrale Aspekte der Stadtentwicklung – Wirtschaft, Soziales, Wohnen, Freiraum etc. – sind von diesem grundlegenden und anhaltenden Wandel betroffen. Gemeinsames Handeln der verschiedenen Akteure und Partner der Stadtentwicklung war und ist unter diesen Aspekten erforderlich. Um die Aufgabe des Stadtumbaus strategisch und ganzheitlich anzugehen, hat die Stadt Bielefeld 2008 das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) erstellt, das als gesamtstädtische Analyse zur Ableitung von räumlichen und themati-

schen Handlungsbedarfen in der Stadtentwicklung dient. Vier Handlungsgebiete wurden identifiziert, für die wiederum gebietsbezogene Entwicklungskonzepte (INSEKs) erarbeitet wurden. Aus dem konzeptionellen Gesamtzusammenhang reagieren die Teilkonzepte und Projekte auf die spezifischen Anforderungen der einzelnen Handlungsgebiete.

In dem gebietsbezogenen städtebaulichen Entwicklungskonzept „Nördlicher Innenstadtrand“ (INSEK Nördlicher Innenstadtrand) kommt – basierend auf einem breiten interaktiven und kooperativen Beteiligungsprozess – dem programmatischen Leitbild „Der öffentliche Raum als Projekt“ eine besondere Bedeutung zu. Erklärtes Ziel dieses Leitbilds ist es, den öffentlichen Raum zu qualifizieren und zu verknüpfen, um



2

neue Lagequalitäten und Adressen auszubilden. Dazu gehören als Projekte die Umgestaltung des Kesselbrinks als innerstädtischer und des Lindenplatz als quartiersbezogener Platz.

KESSELBRINK

Der Kesselbrink, Bielefelds größter Innenstadtplatz, hat in seiner über 600-jährigen Geschichte viele Metamorphosen erlebt: Viehweide, Heilbad, barocke Grünanlage, Exerzierfeld, Zirkusplatz, Fußballfeld, Busbahnhof sowie ober- und unterirdischer Parkplatz. Seit den 1960er Jahren war er ein Verkehrsplatz mit einigen leerstehenden Pavillons, der seinerzeit größten Tiefgarage Nordrhein-Westfalens und dem großflächig versiegelten innerstädtischen Parkplatz mit Wochenmarktnutzung. Seiner zentralen Bedeutung als innerstädtischer urbaner Raum und als Bindeglied zwischen City und anschließenden innerstädtischen Wohnquartieren konnte der Kesselbrink somit seit vielen Jahren nicht gerecht werden. Seit den 1990er Jahren gab es eine Vielzahl von nicht umsetzbaren, konfliktreichen Ideen, Planungen und Konzepten für die Um- und Neugestaltung des Kesselbrinks, die jedoch allesamt unvollendet blieben.

Ziel der Neugestaltung des Kesselbrinks war es, den Platz in die Umgebung der Innenstadt einzubetten und seine Gelenk- und Scharnierfunktion zu entwickeln sowie über dialogorientierte Kommunikationsformen und die Einbindung verschiedener Akteure die Anforderungen an den Platz zu einem konsensfähigen und umsetzungsorientierten Nutzungskonzept zusammenzuführen. Um die Aufgabe strategisch und ganzheitlich zu lösen, haben aufbauend auf den räumlichen und thematischen Handlungsbedarfen des INSEKS Nördlicher Innenstadtrand eine Machbarkeitsstudie und ein freiraumplanerischer Wettbewerb neue Perspektiven eröffnet, über die Zukunft des Freiraums in der Innenstadtentwicklung nachzudenken und einen Planungsprozess zu organisieren, der einen größtmöglichen stadtgesellschaftlichen Konsens über den künftigen Kesselbrink herstellte.

Im Rahmen der Erarbeitung der „Machbarkeitsstudie zur Neugestaltung des Kesselbrink“ hat die Stadt Bielefeld einen breiten Bürgerdialog organisiert. Ziel war, möglichst frühzeitig gemeinsam mit der Bürgerschaft über die Zukunft des Kesselbrinks ins Gespräch zu kommen und verschiedene Teilaspekte zu thematisieren. Begleitet durch Themeninputs von Fachleuten wurden als neue Beteiligungsform „Arbeitstische“ angeboten, an denen Bürgerinnen und Bürgern in Zusammenarbeit mit dem Bauamt und externen Fachgutachtern Themen wie Nutzung und Gebrauch, Gestalt und Atmosphäre, Verkehr oder Standort Kesselbrink entwickeln konnten. Im Ergebnis überwog nach mehreren Jahrzehnten Planungsgeschichte die Auffassung, den Kesselbrink nicht zu bebauen, sondern „...sich den Luxus eines freien, unbebauten und multifunktional nutzbaren Stadtplatzes zu gönnen“ (Zitat Bürgerforum 09/2008). Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie für den Kesselbrink wurde durch einen Expertenkreis begleitet, der sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Politik, Verbände, Initiativen, Beiräte, Verwaltung, Immobilieneigentümer, Nutzern, Anwohnern und Anliegern des Kesselbrinks zusammensetzte. Hier wurden die Ergebnisse von Bürgerforen ausgewertet und reflektiert, zentrale Entwicklungsfragen gestellt sowie Anforderungen und Zielrichtungen für die weitere Erarbeitung formuliert. In die Erarbeitungsphase waren die maßgeblichen städtischen Beiräte eingebunden. Eine ämterübergreifende Projektgruppe begleitete schließlich die Vorbereitung und Durchführung eines EU-weiten freiraumplanerischen Wettbewerbs sowie die Baumaßnahme.

Der neue Kesselbrink hat die Erwartungen in Hinblick auf die Resonanz und die Aneignung durch die Bürgerinnen und Bürger mehr als übertroffen. „Die Bielefelder erobern den neuen Kesselbrink – ein Hauch von Central-Park-Atmosphäre und relaxte Stimmung“ titelte die Neue Westfälische Zeitung im Juni 2013, nachdem die Bauzäune um den Kesselbrink gefallen waren. Besonders die Kinder waren fasziniert vom Wasserspiel und tanzten voller Lust durch die Wasserfontänen. Kleine Jungs spielten Fußball. Größere zeigten ihr spektakuläres Können auf Skateboards und BMX-Rädern. Ein gemischtes Publikum machte es sich auf den Rasenflächen, Sitz- und Liegemöglichkeiten bequem, sodass eine entspannte Atmosphäre entstand.

Die Neugestaltung des Kesselbrink erweist sich bereits kurz nach Fertigstellung als richtungsweisender Impuls der Bielefelder Innenstadtentwicklung. Der Bau des Gastronomie-Pavillons zur Abrundung der Platzgestaltung durch die städtische Wohnungsbaugesellschaft, die Verbesserungen der unmittelbar umgebenden Wohngebäude durch die Eigentümer, Nachnutzungen bisher leerstehender Ladenlokale in den angrenzenden Quartieren sowie Neubaupläne des Anrainers

Titel
BMX-Fahrer auf dem Kesselbrink / Bielefeld Marketing
GmbH, Patrick Piecha

2
Kesselbrink 1929 / Stadtarchiv Bielefeld



3



4

Volksbank als Initialzündung für die Entwicklung des angrenzenden Wilhelmstraßen-Quartiers zeigen die nachhaltigen Impulse für die Innenstadtentwicklung Bielefelds.

LINDENPLATZ

Der Lindenplatz liegt inmitten der Siedlung Zeche Lehmstich, die 1920 zur Linderung der Wohnungsnot für Familien von Kriegsversehrten, Kinderreiche und Mitarbeiter von Stadtwerken, Stadt, Bahn und Post gebaut wurde.

Die Lehmstich-Siedlung ist als geschlossenes städtebauliches Ensemble weitgehend erhalten. Der Lindenplatz erfüllt nicht nur als Quartiersplatz zentrale Funktionen in der Siedlung, sondern ist im nördlichen Bielefelder Stadtgebiet ein Bindeglied innerhalb der Wegeverbindungen vom Erholungsschwerpunkt Obersee durch Grünzüge in die Innenstadt.

Er ist vierseitig von Bebauung und verkehrsberuhigten Anliegerstraßen, die mit Parkstreifen versehen sind, eingerahmt. Auf der Platzfläche befanden sich ein eingezäunter Spielbereich, ein eingezäunter Bolzplatz sowie eine kleine Grünfläche mit Sitzbänken. Sowohl der Spielplatz als auch der Bolzplatz wurden von den dort wohnenden Kindern und Jugendlichen genutzt. Vor allem der Bolzplatz war in seiner Nutzung beeinträchtigt, weil er sich in einer ungünstigen Gefällelage befindet und Bäume auf dem Spielfeld stehen.

Durch den dominanten Baumbestand mit Unterwuchs aus durchgewachsenem Strauchwerk war die Einsehbarkeit von außen im Sinne der sozialen Kontrolle nur partiell gegeben. Die vorhandenen Nutzungen lagen isoliert nebeneinander und entsprachen zudem nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen. Entsprechend der Spielflächenbedarfsermittlung des Umweltamtes besteht darüber hinaus im Quartier ein Defizit an Spielfläche. Mit dem INSEK Nördlicher Innenstadtrand eröffnete sich die Perspektive, über die Umgestaltung des Lindenplatzes nachzudenken und einen Planungsprozess zu organisieren, der mit den Anwohnern den größtmöglichen Konsens über die künftigen Nutzungen und die Umgestaltung des Platzes herstellt.

Ziel der Planung war es, den Lindenplatz als urbanen Quartiersplatz für alle Altersklassen aufzuwerten und bei einem behutsamen Umgang mit dem namensgebenden Baumbestand transparent zu gestalten. Eine offene Wegführung sollte das Betreten des Platzes von allen Seiten ermöglichen und die unterschiedlichen Aktionsräume miteinander verbinden, um eine einheitliche Gesamtwirkung zu schaffen.

In Kooperation von Bauamt, Umweltamt und Umweltbetrieb wurde eine erste Vorentwurfsplanung erstellt und den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt.

Anregungen und Ideen wurden aufgenommen und der überarbeitete Entwurf in einer zweiten Bürgerveranstaltung wieder vorgestellt, in der die Bürgerinnen und Bürger weitere Anregungen hinzufügten und ein überwiegend positives Feedback gaben. Die nochmals überarbeitete Planung wurde der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt und in erster Lesung behandelt. Im Nachgang sammelte ein Teil der Anwohnerschaft ca. 300 Unterschriften gegen die Planung. Daraufhin führte die Stadtverwaltung im Rahmen einer dritten Bürgerveranstaltung einen Dialog zur Frage, ob die Umgestaltung des Platzes gewünscht ist und bot der Anwohnerschaft Gelegenheit sich darüber miteinander zu beraten. Die überwiegende Zustimmung zur Fortführung der Planung – insbesondere auch der jugendlichen Anwohner – nahm die Stadtverwaltung zum Anlass, die Bildung einer Bürgergruppe mit Vertretern aus den verschiedenen Interessensgruppen anzuregen, um gemeinsam eine konsensfähige Planung zu erarbeiten. Gleichzeitig sollte die Bürgergruppe als Informationsplattform und Ansprechpartner im Quartier dienen. Die Idee traf auf große Zustimmung. Am Ende der Veranstaltung konnten sich Interessierte melden. Begleitet wurde die Gründung der Bürgergruppe durch eine Unterschriftenaktion der Befürworter, sodass schließlich über 300 Unterschriften für die Planung übergeben wurden.

In Zusammenarbeit von Projektgruppe und Verwaltung wurde mit externer Moderation zunächst ein Konsensplan erarbeitet, in welchem die Wünsche und Anforderungen priorisiert und – wo nötig – gegeneinander abgewogen wurden.

Auf Grundlage des Konsensplans wurde dann die Entwurfsplanung zur Umgestaltung des Lindenplatzes erarbeitet und der Projektgruppe vorgestellt, welche sie an die Anwohnerinnen und Anwohner weiterleitete. Der Planung wurde seitens der Anwohnerschaft mehrheitlich zugestimmt und insbesondere die ansprechende gesamtkonzeptionelle Gestaltung sowie der offene, durchgängige Charakter des Platzes positiv hervorgehoben. Dem folgte auch die politische Beschlussfassung. Durch die Vielzahl der Angebote soll im Zentrum der Lehmstichsiedlung ein attraktiver, öffentlicher Freiraum für alle Nutzergruppen entstehen und sich künftig zu einem zeitgemäßen, freundlichen und nachbarschaftlichen Treffpunkt im Quartier entwickeln.

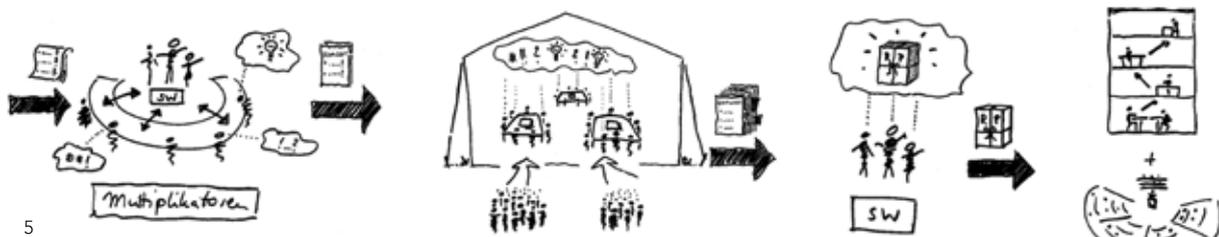
Der Lindenplatz wurde Ende 2015 den Bürgern übergeben.

FAZIT

Für die Umsetzung der beiden sich in Größe, Nutzung, Lage und Zielgruppen unterscheidenden Platzgestaltungen wurden differenzierte planerische Instrumente angewandt. Bereits im Beteiligungsprozess zum INSEK Nördlicher Innenstadtrand wurde dem innerstädtischen Kesselbrink eine zentrale Funktion für die Umgestaltung des Quartiers zugesprochen. Der Platz hat großes Interesse hervorgerufen, aus diesem Grund ist die Bürgerschaft in einem sehr frühen Stadium der Planung mit dem Ziel beteiligt worden, gemeinsam Anforderungen an Nutzung und Gestaltung des Kesselbrink zu definieren. Auf Öffentlichkeitsveranstaltungen wurden verschiedene Themen zunächst in Arbeitsgruppen vertieft und dann im Plenum abschließend diskutiert. Ergebnisse wurden in Fachgesprächen und verwaltungsinternen Ämterrunden vertieft und wieder mit allen Beteiligten rückgekoppelt bis zur politischen Entscheidung über das grundlegende Nutzungsprogramm. Darauf aufbauend wurde der Planungsprozess durch einen freiraumplanerischen europaweiten Wettbewerb abgerundet.

Gegenüber den vielfältigen Zielgruppen bei der Umgestaltung des innerstädtischen Kesselbrinks waren beim quartiersbezogenen Lindenplatz vor allem die Bewohner der Lehmstichsiedlung die Zielgruppe der Umgestaltung. Dem entsprechend erarbeitete die Verwaltung einen Planungsvorschlag, legte ihn den Bewohnern zur Diskussion vor und erzielte in den Öffentlichkeitsveranstaltungen überwiegend Zustimmung. Die sich danach erst artikulierenden Planungsgegner erforderten eine flexible und transparente Reaktion. Die Bildung einer Projektgruppe aus interessierten Anwohnern sowie die Durchführung eines Werkstattverfahrens haben zum Konsens bei der Umgestaltung des Lindenplatzes geführt und zum erfolgreichen Abschluss des Projekts beigetragen. Im Rückblick auf beide Planungsprozesse sind die frühe Beteiligung der Bürgerschaft an der Ideenfindung unabhängig von der Größe eines Projekts und eine entsprechende Zeitplanung empfehlenswert, können jedoch auch an Kapazitäts- und Finanzgrenzen der Verwaltung stoßen.

- ↗
- Einwohner** 328.864
- Fläche** 258,82 km²
- Ansprechpartner** Stadt Bielefeld, Bauamt
- 3
Kesselbrink 1969 / Stadtarchiv Bielefeld
- 4
Wettbewerb Vogelperspektive / Lützw 7
- 5
Planungsprozess Machbarkeitsstudie Kesselbrink



5

03 Mehr Stadt in der Stadt – gemeinsam zu mehr Freiraumqualität

HAMBURG



Cornelia Peters

Wie können Verdichtungsprozesse in der inneren Stadt gleichzeitig zu mehr Freiraumqualitäten im Quartier führen? Im Rahmen des strategischen Planungsansatzes „Qualitätsoffensive Freiraum“ werden Antworten auf diese, auf den ersten Blick widersprüchliche Frage gegeben.

Anlass ist das Wohnungsbauprogramm der Freien und Hansestadt Hamburg, wonach jährlich durch Innenentwicklung 6.000 Wohneinheiten neu gebaut werden sollen. Dadurch werden in den kommenden Jahren gerade die innerstädtischen Quartiere durch umfangreichen Wohnungsbau geprägt

sein – mit Auswirkungen auf das Angebot und die Qualitäten öffentlicher und privater Freiräume. Im „Bündnis für das Wohnen in Hamburg“ haben die Wohnungsverbände, der Grundeigentümerverband und der Senat 2011 ihren Willen zu einer kooperativen Stadtentwicklung formuliert. Zwei von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt unter dem Leitziel „Mehr Stadt in der Stadt“ im November 2013 veröffentlichte Fachbeiträge „Chancen für mehr urbane Wohnqualitäten in Hamburg“ und „Gemeinsam zu mehr Freiraumqualität in Hamburg“ (1) konkretisieren diese Zielsetzungen und erweitern sie um qualitative Ansätze. Der Diskurs über Verdichtung, Wohnungsbau und Freiraumentwicklung soll damit von einer quantitativ dominierten Debatte über Neubauzahlen, Richtwerte der Freiraumversorgung oder Dichte-

obergrenzen nach GFZ zu einem Diskurs über erforderliche und mögliche Qualitäten in den Quartieren weiterentwickelt werden. Die beiden Fachbeiträge liefern strategische Ansätze, wie mit dem Veränderungsprozess hin zu einer kompakteren Stadt mehr urbane Qualitäten für Wohnen und Freiraum in den Quartieren gewonnen werden können. Im Weiteren stehen die Kernbotschaften, Ziele und praxisbezogenen Handlungsempfehlungen des Fachbeitrags zur kooperativen Freiraumentwicklung im Mittelpunkt.

Der Fachbeitrag unterbreitet auf Grundlage zahlreicher Gespräche mit Experten aus der Hamburger Praxis einen Katalog von 26 Handlungsempfehlungen zu sechs strategischen Handlungsfeldern. Anhand von Referenzbeispielen werden u. a. Lösungen aufgezeigt, wie in einer kompakter werdenden Stadt die Freiraumqualitäten verbessert werden können. Bevor eine Auswahl der wichtigsten Handlungsempfehlungen vertiefend dargestellt wird, werden die leitenden planerischen Rahmenbedingungen und grundlegenden Annahmen erläutert.

GRÜNER MEHRWERT

Der Leitsatz des strategischen Planungsansatzes „Qualitätsoffensive Freiraum“ lautet, dass neue Wohnungsbauvorhaben immer mit einer Aufwertung von privaten und öffentlichen Freiräumen im Quartier kombiniert werden und zu einem grünen Mehrwert für alle führen sollen. Dies kann nur vor dem Hintergrund einer veränderten Planungskultur gelingen.

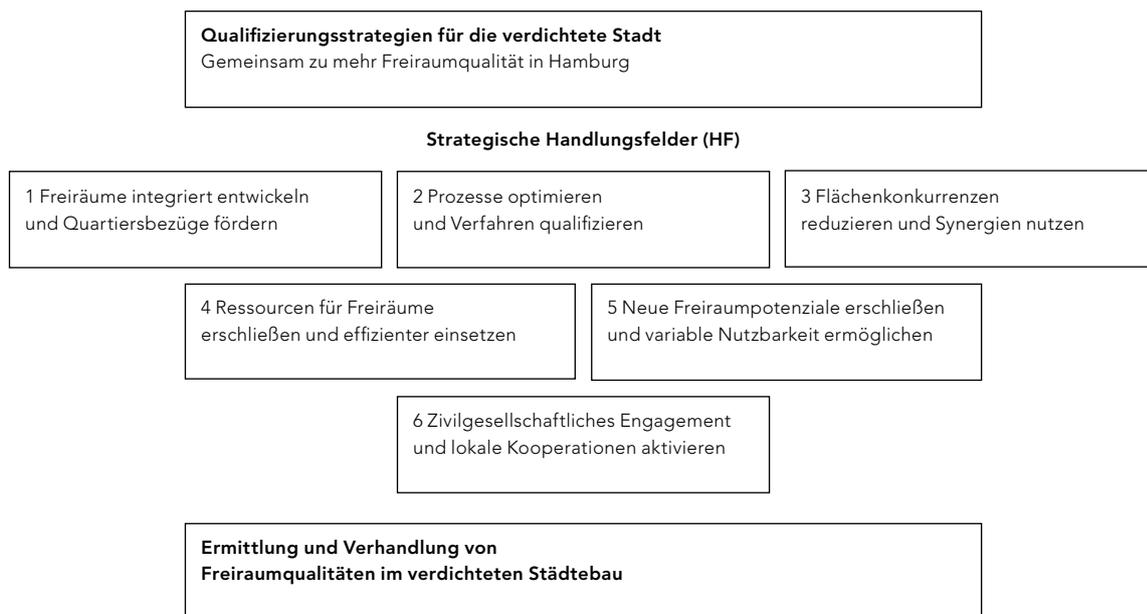
VERÄNDERTE PLANUNGSKULTUR

Die Grenzen und Verantwortlichkeiten zwischen Staat, Markt und Zivilgesellschaft verlaufen zunehmend fließend und das Spektrum der Akteure, die nicht mehr nur Konsumenten, sondern Produzenten ihrer Stadträume sein wollen, wird größer. Die Mitwirkung der Stadtgesellschaft birgt erhebliche Chancen, wenn es gelingt zu einer Kultur der Mitwirkung oder des Selbermachens zu kommen.

Für die Profession der Freiraumplaner bedeutet die Zusammenführung verschiedener Qualitätsvorstellungen sowie die Übersetzung der Nutzerwünsche in die Welt der Pläne und Experten einerseits ein neues Aufgabenfeld. Gleichzeitig gilt es, die eigenen ästhetischen Vorstellungen, die sich genauso wie bei „Laien“ über die Sozialisation herausgebildet haben, zu hinterfragen.

NEUE ALLIANZEN

Freiraumentwicklung muss zukünftig als Gemeinschaftsaufgabe verstanden werden, bei der Akteure der Wohnungswirtschaft, der öffentlichen Hand und der Stadtgesellschaft gleichermaßen Verantwortung übernehmen. Anstelle eines Nebeneinanders von isolierten und nicht abgestimmten Einzelmaßnahmen sind koordinierte, ressort- und grundstücksübergreifende Lösungen gefragt. Diese lassen sich letztlich nur in Modellen einer kooperativen Stadt- und Freiraumentwicklung realisieren. Damit rückt jenseits der eigentumsrechtlichen Grenzen einzelner Grundstücke das Quartier stärker in den Fokus der Betrachtung. Dabei wird es insbesondere darum gehen, neue Allianzen mit den aktiven Akteuren im jeweiligen Stadtquartier zu bilden und auszuloten. Insbesondere der Schlüsselakteur Wohnungswirtschaft (d. h. Wohnungsunternehmen, Einzeleigentümer und Pro-





3, 4

jektentwickler) ist als Planungspartner für eine kooperative und quartiersbezogene Freiraumentwicklung zu gewinnen. Daher sind Aushandlungsprozesse zur Ermittlung und Verhandlung von Freiraumqualitäten zwischen den unterschiedlichen Akteuren zentral: Projekte gelingen heute nur noch, wenn sie diskursiv und prozesshaft in den Stadtquartieren verankert werden. Die öffentliche Hand muss dabei eine zunehmend moderierende und aktivierende Rolle einnehmen sowie ein professionelles Akteursmanagement organisieren.

QUALITÄT STATT QUANTITÄT

In Abkehr von Planungen der 60er und 70er Jahre geht es heute nicht vorrangig um die Planung und räumliche Verteilung von Freiräumen nach rein quantitativen Richtwerten zur Versorgung der städtischen Bevölkerung (Quadratmeter Grünfläche pro Einwohner), sondern um die Frage, ob und wie die angestrebte Verdichtung der Hamburger Stadtquartiere gleichzeitig zu mehr Lebensqualität führen kann.

Was bedeutet aber Freiraumqualität? Gerade in einer dichter werdenden Stadt sind die Interessenlagen an Freiräumen genauso zahlreich und vielschichtig wie die Vorstellungen, was einen funktionierenden oder qualitätsvollen Freiraum eigentlich auszeichnet. Deshalb werden Aushandlungsprozesse wie oben beschrieben immer wichtiger.

Nachfolgend werden beispielhaft einzelne der zentralen Handlungsempfehlungen aus dem Fachbeitrag „Mehr Stadt in der Stadt – gemeinsam zu mehr Freiraumqualität in Hamburg“ dargestellt und mit Referenzbeispielen aus Hamburg unterlegt:

AKTIVIERUNG VON FLÄCHENPOTENZIALEN UND MEHRFACHCODIERUNG

Wesentliche Potenziale für innerstädtische Freiraumqualitäten liegen in der Erschließung bislang nicht genutzter oder untergenutzter Flächen und Nischen für eine dauerhafte oder auch temporäre Freiraumnutzung. Dies erfordert allerdings ein erweitertes Freiraumverständnis und eine Loslösung von sektoralen Funktionszuschreibungen. So

müssen neben den öffentlichen Grünflächen auch die Straßenräume, Stadtplätze, Sportflächen, Schulhöfe, Dachflächen, Infrastruktureinrichtungen sowie die privaten Freiräume betrachtet und grundstücksübergreifend in die Entwicklung einbezogen werden. Gerade in einer kompakter werdenden Stadt gilt es, Freiräume verstärkt integriert und ressortübergreifend zu entwickeln und die knappen Flächenressourcen durch eine Überlagerung von Funktionen mehrfach zu nutzen. Besonders Straßenräume, Stellplätze und wasserwirtschaftliche Flächen (z. B. Regenrückhalteflächen) können vielfältiger genutzt werden und dauerhafte oder temporäre Freiraumnutzungen ermöglichen.

Die Pufferung von Starkregenereignissen, insbesondere durch Mehrfachnutzungen von Frei-, Grün- und auch Straßenverkehrsflächen, spielt beispielsweise bei dem Projekt zur Regen-Infrastruktur-Anpassung „RISA – Leben mit Wasser“ (2) eine strategische und zentrale Rolle. Der Klimawandel verlangt vorausschauende Konzepte im Umgang mit der zu erwartenden Zunahme von Starkregenereignissen. Das Gestalten mit Regenwasser ist und wird künftig in Hamburg integraler Bestandteil von Freiraumkonzepten sein (u. a. auch als Bestandteil von Wettbewerbsauslobungen).

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat zudem mit der Gründachstrategie ein Förderprogramm aufgelegt, das auch die Freiraumnutzungen auf Dächern gezielt aktiviert. Neben der Bewältigung der Folgen des Klimawandels (Starkregenereignisse, erhöhte Überflutungsgefahr) ist die Verdichtung der Stadt (weniger Freiräume für eine wachsende Bevölkerung) eine entscheidende Triebkraft für das vom Ersten Bürgermeister initiierte Programm (3).

FLÄCHENKONKURRENZEN REDUZIEREN

Insbesondere in der dichter werdenden Stadt steigen die Nutzungskonkurrenzen und Flächenansprüche. Bei Wohnungsbauvorhaben sind zahlreiche rechtliche und funktionale Anforderungen zu berücksichtigen, die sich auf die Gestaltung und Nutzung der verbleibenden Freiräume auswirken und zum Teil in Konkurrenz zueinander stehen (z. B. Feuerwehraufstellflächen, Stellplätze, Müllplätze, Zufahrten, Kinderspielflächen). Mit der Aufhebung der Stellplatzverpflichtung für den Wohnungsneubau wurde in Hamburg die Voraussetzung geschaffen, die Flächenkonkurrenzen zwischen Freiraum und Stellplatz auf privaten Flächen zumindest rechtlich zu mindern.

5





6

BÜRGERSCHAFTLICHES ENGAGEMENT – NUTZERGRUPPEN AKTIVIEREN

Um Nutzergruppen stärker in die Herstellung, Pflege und Unterhaltung von Freiräumen einzubinden, sollten gezielt Angebote gemacht werden, um ein derartiges Engagement zu fördern. Aktuell wird in Hamburg z. B. in Kooperation und unter finanzieller Beteiligung von Wohnungswirtschaft und Bezirksamt Hamburg-Mitte für den Stadtteil Hamm ein neues Format unter der Marke „green gym“ erprobt (4). Unter finanzieller Beteiligung von Wohnungsbaugenossenschaften im Quartier und unter fachkundiger Anleitung pflegen ab 2016 Anwohner gemeinsam die öffentlichen Grünzüge in ihrem Wohnumfeld und verbinden dies mit sportlicher Betätigung.

An Bedeutung gewinnt auch das urban gardening. Diese von den Akteuren selbst organisierte gärtnerische Nutzung und Aneignung öffentlicher und privater Flächen spielt in vielen Städten zunehmend eine Rolle. Derzeit existieren in Hamburg über 20 Projekte, die sowohl öffentliche als auch private Flächen gärtnerisch nutzen.

INTEGRIERTE FREIRAUMKONZEPTE AUF QUARTIERS- UND STADTTEILEBENE

Um Qualitäten von Freiräumen nicht isoliert für das einzelne Städtebauprojekt sondern stärker im Quartierszusammenhang zu betrachten und zu entwickeln, wird insbesondere für Stadtteile mit hohem Veränderungsdruck die Erstellung von integrierten stadtteil- bzw. quartiersbezogenen Freiraumkonzepten empfohlen. Sie sollen auch im Sinne einer Angebotsplanung wirken. In einem diskursiven Prozess werden mit diesen Konzepten querschnittsbezogene Ziele und Handlungsfelder der Freiraumentwicklung erarbeitet, Nutzungsangebote auf öffentlichen und privaten Flächen ausdifferenziert sowie öffentliche und private Maßnahmen im Quartierszusammenhang besser aufeinander abgestimmt und kommuniziert. Insbesondere sollen auch Flächenpotenziale für unterschiedliche Freiraumnutzungen (z. B. Sport- und Schulflächen, Verkehrsräume, Brachflächen, Dachflächen) identifiziert sowie Möglichkeiten der qualitativen Verbesserung im Bestand und einer besseren Vernetzung aufgezeigt werden.

Damit dies auch im Sinne einer Akzeptanz bis hin zu einer möglichen langfristigen Übernahme von Verantwortung für den Freiraum durch Schlüsselakteure gelingen kann, sollten

die relevanten Fachressorts und die im Stadtteil verankerten Wohnungsunternehmen, aber auch weitere Akteure wie Vereine, Institutionen und Bewohnerinitiativen im Rahmen einer Akteursanalyse frühzeitig identifiziert, aktiv an der Konzepterstellung beteiligt und für die weitere Umsetzung aktiviert werden. Aktuell wird für die Stadtteile Hamm und Horn ein solches Freiraumkonzept mit Freiraummanagement (s. u.) erprobt (5).

FREIRAUMMANAGEMENT

Zur Umsetzung von Projekten in Kooperation mit weiteren Akteuren der Stadtgesellschaft bedarf es eines Freiraummanagers, der als Kümmerer Akteure aktiviert und vernetzt, die Umsetzung befördert, Aktivitäten koordiniert, den Mitwirkungsprozess begleitet und nach alternativen Finanzierungsformen sucht. Das Freiraummanagement kann auf unterschiedlichen Ebenen aktiv werden, z. B. bei der Umsetzung von integrierten Freiraumkonzepten, der Begleitung großer Städtebau- und Freiraumprojekte oder auch zur Aktivierung nachbarschaftlicher Projekte im Stadtquartier.

AUSBLICK

Die im Fachbeitrag dargestellten Handlungsempfehlungen sind generelle Leitlinien zur Verbesserung von Freiraumqualitäten in der dichter werdenden Stadt und damit grundsätzlich übertragbar auf andere Kommunen. Zukünftig werden – jenseits der Einführung verbindlicher Regelungen – die Anwendung von auf Freiwilligkeit beruhender Maßnahmen sukzessive in Pilotvorhaben (wie z. B. dem Freiraumkonzept „Spot ON Hamm Horn“) erprobt. Die Qualitätsoffensive Freiraum versteht sich zudem auch als ein Kommunikationsprojekt: Veränderungen hin zu einer kooperativen Freiraumentwicklung sollen durch die Fortführung des begonnenen Diskurses mit der Wohnungswirtschaft und innerhalb der Verwaltung erreicht werden.

Quellen

- (1) www.hamburg.de/hamburg-ist-gruen/
- (2) www.risa-hamburg.de
- (3) www.hamburg.de/gruendach
- (4) www.heilendestadt.de
- (5) www.hamburg.de/spot-on-hamm-horn



Einwohner 1.746.342

Fläche 755,30 km²

Ansprechpartner Freie und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Umwelt und Energie, Abteilung Landschaftsplanung und Stadtgrün

3

Fachbeitrag: Mehr Stadt in der Stadt – Gemeinsam zu mehr Freiraumqualität in Hamburg

4

Gründachstrategie Hamburg / mount/Stalter

5

Eroberung von Straßenräumen: White Dinner in Hamburg-Eimsbüttel / Cornelia Peters

6

Freiraumqualität durch Regenwassermanagement / Cornelia Peters



04 Neue Mitte Hainholz – ein Stadtteil findet sein Zentrum

HANNOVER



Uta Schäfer

PROJEKTANLASS UND ZIELE

Die Neue Mitte Hainholz steht für die erfolgreiche Revitalisierung einer Planungsbrache unter Einbeziehung von Akteuren aus Politik, der Einwohnerschaft und der Verwaltung. Ermöglicht wurde das Projekt durch die Bündelung verschiedener Fördergelder von EU, Bund und Land mit privaten Investitionen sowie durch eine im Stadtteil bereits existierende ausgeprägte Beteiligungs- und Mitsprachekultur und eine ressortübergreifende Zusammenarbeit in der Stadtverwaltung. Innerhalb von 5 Jahren wurde so aus einem vernachlässigten Stadtraum ein zentraler öffentlicher Begegnungsort im Stadtteil.

Hainholz, ein Stadtteil im Norden von Hannover, ist wegen seiner städtebaulichen Missstände und sozialen Problemlagen seit 2001 Sanierungsgebiet im Programm „Soziale Stadt“. Die Entwicklung des Stadtteils wurde jahrzehntelang durch eine Vorhaltetrasse für eine vierspurige Stadtautobahn, den Niedersachsenring, behindert. Das im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Hannover als Verkehrsfläche ausgewiesene Areal konnte keiner anderen Nutzung zugeführt werden, dort wucherte ungepflegtes Grün, breitete sich wildes Parken aus, es war eine insgesamt unwirtliche Fläche, bis hin zu einem Angstraum.

In unmittelbarer Nähe dieser Planungsbrache befanden sich zentrale öffentliche Infrastruktureinrichtungen – Grundschule, Freibad, Kulturtreff, Kita –, die allesamt modernisierungsbedürftig waren. Eines der markantesten Gebäude im Stadtteil, die 1908 errichtete ehemalige Volksschule, verlor seine bisherige Funktion und war vom Abbruch bedroht. Die Einkaufsmöglichkeiten an der verkehrsreichen Schulenburger Landstraße erodierten zunehmend.

Die für die Niedersachsenringtrasse freigehaltenen Flächen boten allerdings eine hervorragende Möglichkeit, durch Entwicklung der Freiräume und Konzentration von sozialen und kulturellen Einrichtungen dem Stadtteil eine neue Entwicklungsperspektive zu verschaffen.

PLANUNGSGESCHICHTE

Die Entwicklung einer identitätsstiftenden Mitte zählte von Anfang an zu den Sanierungszielen für den Stadtteil, im Jahr 2005 wurde dieses Ziel durch den städtebaulichen Rahmenplan Hainholz konkretisiert. Dieser sah eine bipolare Zentrumsentwicklung mit dem Nahversorgungszentrum „Hainhölzer Markt“ an der Schulenburger Landstraße und einem Stadtteilpark mit sozialen und kulturellen Infrastruktureinrichtungen zwischen der Quartiersachse Voltmerstraße und dem Hainhölzer Bad vor. Voraussetzung dafür war die Aufhebung der Niedersachsenringtrasse als Hauptverkehrsstraße im Flächennutzungsplan, welche 2005 beschlossen wurde.

Als erster Baustein zur Aufwertung dieses Ortes wurde das von der Stadt bereits zur Schließung vorgesehene Freibad unter Zuhilfenahme von Städtebaufördermitteln in ein Naturbad umgebaut und im Frühjahr 2008 eröffnet. Ab Juli 2007 stand die ehemalige Volksschule leer – damit bot sich die Chance, an diesem Ort bereits bestehende Einrichtungen zu vereinen und ein Zentrum für stadtteilbezogene Kultur- und Bildungsarbeit zu schaffen. Parallel liefen die Planungen für ein Nahversorgungs- und Dienstleistungszentrum, das ein privater Investor an der Schulenburger Landstraße errichten wollte. Hierzu wurde im Jahr 2008 das Verfahren für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan eingeleitet.

Die enge Verzahnung geplanter Maßnahmen zur wirtschaftlichen Gesundung des Stadtteils mit Projekten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der sozialen, kulturellen und Bildungsinfrastruktur ermöglichte es, eine Projektförderung aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) zu erhalten. Zwischen 2008 und 2013 flossen 3,18 Mio. Euro EFRE-Mittel in die „Neue Mitte Hainholz“. Kofinanziert wurden diese durch Städtebaufördermittel, durch weitere Fördermittel, durch private Investitionen sowie durch Eigenmittel der Landeshauptstadt Hannover. Zur Steuerung des Projektes wurde innerhalb der Stadtverwaltung eine Projektgruppe aus VertreterInnen aller beteiligten Fachbereiche eingerichtet.

Kernprojekte des EFRE-Projektes Neue Mitte Hainholz sind:

Grüne Mitte Hainholz

Auf der Brache der ehemaligen Niedersachsenringtrasse ist unter Einbeziehung des alten Baumbestandes ein ca. 4 Hektar großer Park der Generationen entstanden, der die verbindende räumliche Klammer zwischen den Teilprojekten der Neuen Mitte Hainholz darstellt: im Süden ein belebter Stadtplatz mit der Bank der Generationen vor dem Kulturhaus und dem Familienzentrum, ein verbindendes Spiel- und Aktionsband für alle Altersgruppen zwischen den Gebäuden, im Norden eine Parklandschaft mit dem Eingangsbereich des Naturbades Hainholz und dem Anschluss an das übergeordnete Radwegenetz.

Kulturhaus Hainholz

Die ehemalige Volksschule wurde modernisiert und zu einem Zentrum für Kultur und Bildung im Stadtteil weiterentwickelt. Die unteren Etagen nutzt die Hainhölzer Kulturgemeinschaft e.V. als Begegnungsraum für ihre Kurse, Ausstellungen, Musik- und Theatervorführungen. In die oberen Etagen ist die Tages- und Abendrealschule der Volkshochschule eingezogen, junge Erwachsene haben hier die Möglichkeit, ihren Realschulabschluss zu erwerben. Mit dem Begleitprojekt „Bildungsoffensive Hainholz“, gefördert aus nicht-investiven Städtebaufördermitteln, wurden modellhaft Maßnahmen zur Verbesserung der Bildungssituation, zur Qualifizierung und Berufsvorbereitung, zur Integration initiiert und umgesetzt.

Hainhölzer Markt

Die große Freifläche entlang der Schulenburger Landstraße sollte zu einem lebendigen Stadtteilmittelpunkt mit Läden und Dienstleistungen im Erdgeschoss sowie einer Pflegeeinrichtung und Wohnungen für SeniorInnen in den oberen Etagen entwickelt werden. Das Vorhaben sollte als Stadtteileingang Nord einen städtebaulichen Akzent setzen und so zur Imageverbesserung von Hainholz beitragen. Leider konnte das Vorhaben mit dem damaligen Investor nicht zu Ende geführt werden, sondern wird in zwei Teilprojekten mit unterschiedlichen Investoren weitergeführt. Als erster Baustein feierte an der Nordseite kürzlich ein Wohnprojekt mit halböffentlichen Nutzungen im Erdgeschoß Richtfest.

Titel
Der neu gestaltete Platz vor dem Kulturhaus Hainholz /
Thomas Langreder



2

M: 1:2000

- | | |
|------------------------------|---------------------|
| Wohnen | Raumkante |
| Gewerbe | Verkehrsberuhigung |
| Entwicklung Gewerbl. Nutzung | Bahnanlagen |
| Öffentliche Infrastruktur | Sanierungsgrenze |
| Grünfläche / Kleingärten | Fördergebietsgrenze |
| Öff. Grünfläche | |

A1 Öffentlicher Raum
 04 Neue Mitte Hainholz – ein Stadtteil findet sein Zentrum

Familienzentrum Hainholz

Das Familienzentrum war vorher in einem vierstöckigen modernisierungsbedürftigen Wohnhaus an der Nordseite des Hainhölzer Marktes angesiedelt. Der Neubau in unmittelbarer Nachbarschaft zum Kulturhaus wurde so geplant, dass das Konzept Familienzentrum in seiner Verbindung von Kindertagesstätte, Elternarbeit und gemeinsamen Projekten mit anderen Einrichtungen im Stadtteil besser umsetzbar ist.

Wege, Straßen und Nahverkehr

Die Wegebeziehungen für FußgängerInnen, und damit auch der Schulweg der Grundschule, waren im Bereich der Niedersachsenringtrasse zerschnitten. Mit dem verkehrsberuhigten Ausbau der Voltmerstraße und dem Bau eines Fußweges wurde diese Lücke geschlossen. Um Hainholz besser an andere Stadtteile anzubinden, wurde im Bereich der Grünen Mitte der Julius-Trip-Ring, ein innerstädtischer Radrund-

weg, komplettiert. Mit dem Ende 2012 eingeweihten Hochbahnsteig „Hainhölzer Markt“ kann die Neue Mitte Hainholz barrierefrei mit der Straßenbahn erreicht werden.

Stadtteileingang Süd

Auf einem neu gestalteten Stadtplatz begrüßen zwei farbenfrohe Figurinen aus Keramik die BesucherInnen, die den Stadtteil von Süden aufsuchen. Der in Hainholz ansässige Künstler Siegfried Neuenhausen hat die Figurinen in einem Qualifizierungsprojekt gemeinsam mit BewohnerInnen erstellt. Im Rahmen einer zeitgleich stattfindenden Keramikwerkstatt haben viele HainhölzerInnen keramische Fliesen mit ihren Schuhen und mit Selbstporträts erstellt. Diese schmücken jetzt die Sitzmauern am Stadtteileingang Süd und in der Grünen Mitte Hainholz. Im Jahr 2012 erhielt die Hainhölzer Kulturgemeinschaft als Träger des Projekts „Skulpturen für Hainholz“ dafür den „Innovationspreis Soziokultur“.

VORGEHENSWEISE

In Hainholz leben knapp 7.000 Menschen aus fast 90 Nationen. Die Ansprüche an den öffentlichen Raum und die öffentlich nutzbaren Einrichtungen sind dabei fast so vielfältig wie die Bewohnerschaft.

Deshalb wurde bei der Planung und Umsetzung Neuen Mitte Hainholz von Anfang an großer Wert auf eine sowohl breite als auch zielgruppengerechte Beteiligung gelegt. Dabei konnte auf Netzwerke und Beteiligungsformate aufgebaut werden, die im Laufe des bisherigen Sanierungsprozesses entwickelt wurden. Als formelle Beteiligungsgruppen sind hier insbesondere das Stadtteilforum, eine regelmäßige offene Zusammenkunft von EinwohnerInnen und anderen an der Stadtteilentwicklung interessierten Menschen, und die Sanierungskommission Hainholz als politisches Gremium zu nennen. Wie in vielen anderen „Soziale Stadt“-Gebieten haben sich außerdem die Beteiligung der NutzerInnen und BetreiberInnen an der Planung und am Konzept „ihrer“ sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie eine gesonderte Beteiligung von Kindern an der Planung öffentlicher Räume bewährt.

Eine Besonderheit in Hainholz ist das starke Engagement ortsansässiger KünstlerInnen für die Entwicklung und Gestaltung ihres Stadtteils und gemeinsame Projekte von KünstlerInnen mit BewohnerInnen.

Die Grüne Mitte stellt den verbindenden Raum zwischen den Teilprojekten der Neuen Mitte Hainholz her und hat als solcher besonders vielfältigen Nutzungsansprüchen zu genügen. Für die Beteiligung zur Planung und Umsetzung der Grünen Mitte Hainholz wurde deshalb ein mehrstufiger Beteiligungsprozess durchgeführt, der im Ergebnis wesentlich zur breiten Akzeptanz der Planung beigetragen hat. Im Sommer 2008 wurden in einem ersten Schritt verschiedene

Nutzergruppen in ihren Treffpunkten – Elterncafés, Seniorencafé, russisch-deutscher Dialog, Kinder und Jugendliche – nach ihren Wünschen und Vorstellungen für die Grüne Mitte gefragt. Über einen Briefkasten konnten außerdem Vorschläge in schriftlicher Form eingebracht werden, eine Möglichkeit, die vor allem von russischsprachigen EinwohnerInnen genutzt wurde. Gebündelt und priorisiert wurden diese Vorschläge in einem offenen Anwohnerforum im September 2008.

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung gingen als Ausgangspunkte in einen dreitägigen Planungsworkshop ein, der Ende Oktober 2008 in den Räumen der Grundschule durchgeführt wurde. Fünf geladene Landschaftsarchitekturbüros entwickelten vor Ort ein Konzept für die Grüne Mitte Hainholz und stellten sich während des Workshops an zwei öffentlichen Terminen mit ihren Zwischenergebnissen den interessierten BewohnerInnen. Eine Bewertungskommission, in der auch VertreterInnen des Stadtteils und der örtlichen Politik Mitsprache- und Stimmrecht hatten, wählte einen Vorzugsentwurf (Büro Grün plan, Hannover) zur weiteren Konkretisierung aus.

Die Ergebnisse des Planungsworkshops wurden in der Sanierungszeitung veröffentlicht und in einem Bilanzforum im Februar 2009 im Stadtteil diskutiert. Dabei erhielt das Planungsbüro wertvolle Anregungen für die Weiterentwicklung der Planung.

Die Planung für den Umbau der Schule zum Kultur- und Bildungszentrum wurde eng mit der Hainhölzer Kulturgemeinschaft e.V. abgestimmt. Der Verein hatte sich in seinen zuvor genutzten selbst ausgebauten Räumen einer ehemaligen Kindertagesstätte eingerichtet und ein bisschen abgeschottet. Der geplante Umzug in ein größeres offenes Haus war eine Herausforderung, die nicht von allen Mitgliedern und Nutzergruppen gleichermaßen mitgetragen wurde. In einem moderierten Prozess entwickelte die Hainhölzer Kulturgemeinschaft gemeinsam mit dem Fachbereich Bildung und Qualifizierung der Landeshauptstadt Hannover und einem Architekturbüro (pk nord, Hannover) ihre Anforderungen an das Raumprogramm und die Nutzungsmöglichkeiten der Räume.



3



4

Um für das modernisierte Gebäude einen neuen Namen zu finden, wurde über die Sanierungszeitung und andere Medien zu einem Namenswettbewerb aufgerufen. Unter den eingereichten Vorschlägen entschied sich die Jury mehrheitlich für „Kulturhaus Hainholz“.

Auch beim Neubau des Familienzentrums wurden die künftigen NutzerInnen und BetreiberInnen in die Entwicklung des Raumkonzepts und in die Planung einbezogen. Für den Neubau wurde ein Architekturwettbewerb ausgelobt, den das Architekturbüro pk nord gewann. Hier wirkten ebenfalls VertreterInnen des Stadtteils und der örtlichen Politik als stimmberechtigte Jurymitglieder mit. Das Familienzentrum wurde als öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt vom städtischen Tochterunternehmen „Gesellschaft für Bauen und Wohnen in Hannover mbH“ (GBH) errichtet und wird an die Stadt vermietet.

2

Städtebaulicher Rahmenplan Hainholz, 2005

3

Die Grüne Mitte Hainholz im Bereich der Niedersachsenringtrasse vor der Neugestaltung (2008) / Bernd Hothan

4

Die Grüne Mitte Hainholz im Bereich der Niedersachsenringtrasse nach der Neugestaltung (2013) / Thomas Langreder



5

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Projektes zu schaffen, musste neben dem bereits erwähnten vorhabenbezogenen Bebauungsplan für den Hainhölzer Markt der Flächennutzungsplan für den Bereich des Hainhölzer Marktes sowie der gültige Bebauungsplan im Bereich der Grünen Mitte Hainholz geändert werden.

EVALUATION UND AUSBLICK

Das Kernstück der Neuen Mitte, die Grüne Mitte Hainholz, wurde bereits unmittelbar nach Fertigstellung von Einwohnerinnen und Einwohnern aller Altersgruppen und Nationalitäten gern und häufig genutzt.

Neben der Inbesitznahme durch die Bevölkerung und der Anerkennung in der Fachwelt durch die Verleihung des Preises Soziale Stadt, zeigt sich der Erfolg des Projektes vor allem an der gelungenen Bündelung von Ressourcen für ein gemeinsames Ziel und an der zunehmenden privaten Investitionstätigkeit. Hainholz ist dank des Einsatzes öffentlicher Mittel zu einem Stadtteil geworden, in dem sich privates Engagement lohnt und rentiert. So wurden im an die Grüne Mitte angrenzenden Bömelburggebiet seit 2012 insgesamt 209 Wohnungen modernisiert.

Die Fertigstellung des Hainhölzer Markts geschieht in zwei gesonderten Projekten. Nördlich der ehemaligen Niedersachsenringtrasse errichtet die städtische Wohnungsbau-gesellschaft GBH ein Wohngebäude mit halböffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss, das sich besonders an SeniorInnen und Menschen mit Behinderungen wendet. Für das Nahversorgungszentrum „Hainhölzer Markt Süd“ legte ein neuer Investor ein Konzept mit Einzelhandel im Erdgeschoss und Wohnen in den oberen Etagen vor.

Die Neue Mitte Hainholz zeigt eindrucksvoll, wie sich die Konzentration vieler Beteiligten auf ein gemeinsames Projekt durch eine Bündelung von Ressourcen, Zeit und finanziellen Mitteln lohnt. Es wird aber auch deutlich, welche besonderen Rahmenbedingungen notwendig waren und dass es einer steuernden Instanz innerhalb der Stadtverwaltung bedarf, um so ein Projektbündel in einem zeitlich überschaubaren Zeitrahmen umzusetzen.

➤

Einwohner 518.386

Fläche 204,15 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt Hannover,
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

5

Mitarbeiterinnen der Keramikwerkstatt bei der Einweihung des Stadtteileingangs Süd. Die Flaggen auf der Hainholz-Fahne symbolisieren die Nationen, aus denen die Menschen in Hainholz stammen / Bernd Hothan

6

Kulturhaus Hainholz mit Bank der Generationen /
Thomas Langreder

7

Spielplatz neben dem Kulturhaus / Uta Schäfer





6



7

05

Richard-Wagner-Platz – Beteiligung in Wettbewerbsverfahren

LEIPZIG



Philipp Gleiche, Jochem Lunebach

AUSGANGSSITUATION

Der Richard-Wagner-Platz liegt im Nordwesten des Leipziger Stadtzentrums, unmittelbar am Innenstadtring. Das Gebiet wird nach Westen und Norden vom Kreuzungsbereich Goedelerring/Tröndlinring, nach Osten durch die sogenannte „Blehbüchse“ begrenzt – ein Kaufhausgebäude, das durch eine denkmalgeschützte Aluminiumfassade aus den 1970er Jahren des Künstlers Harry Müller geprägt ist. Die Begrenzung nach Südwesten bildet der im klassizistischen Stil errichtete „Große Blumberg“ sowie der denkmalgeschützte grüne Promenadenring. Aufgrund seiner Lage stellt der Be-

reich des Richard-Wagner-Platzes von jeher einen wichtigen und hoch frequentierten Eingangsbereich in die Leipziger Innenstadt dar. Vor der Umgestaltung wurde er zum überwiegenden Teil als Parkplatz genutzt. Des Weiteren befanden sich an den Platzrändern eine provisorische Skater-Anlage sowie ein Radweg, Restflächen waren begrünt.

Der Platz wurde weder seinem städtebaulichen Umfeld noch seiner historischen Bedeutung als Stadttor gerecht. Seine Lagegunst im innerstädtischen Promenadengrün wurde nicht entfaltet.



2



3

AUFGABENSTELLUNG

Anlässlich der Arrondierung der nördlichen Altstadt durch den Bau des Einkaufszentrums „Höfe am Brühl“ beabsichtigte die Stadt Leipzig, den unmittelbar an das Bauvorhaben angrenzenden Richard-Wagner-Platz einschließlich der angrenzenden öffentlichen Straßen und Freiräume neu zu gestalten und von einer überwiegenden Verkehrsfläche in einen urbanen Platz mit Aufenthaltsqualität umzunutzen. Insbesondere für den Richard-Wagner-Platz bestanden dabei sehr unterschiedliche Ansprüche an die künftige Nutzung und Gestaltung. Zu nennen sind insbesondere Denkmalintegration, Zukunft der Skater-Anlage, Marktnutzung, Veranstaltungsnutzung, Freisitze für Gastronomie und Grüngestaltung.

BETEILIGUNGSPROZESS

Innerhalb der Stadtverwaltung war man sich bewusst, dass die Berücksichtigung der zahlreichen Nutzeransprüche die größte Herausforderung im Zuge der Umgestaltung des Richard-Wagner-Platzes werden würde. Aus diesem Grund wurde zur Vorbereitung der Wettbewerbsauslobung ein zweistufiges, umfangreiches Partizipationsverfahren durchgeführt.

Bürgerforum

Bei einem zweitägigen öffentlichen Bürgerforum konnten sich alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zu ihren Ansprüchen und Erwartungen an die künftige Gestaltung dieses öffentlichen Freiraums äußern. Annähernd 100 interessierte Personen aller Altersgruppen nahmen an dem Bürgerforum teil – darunter eine große Anzahl jugendlicher Skater, die ihrem besonderen Interesse an der künftigen

Gestaltung Ausdruck verleihen wollten. Folgende Themenschwerpunkte wurden unter den Teilnehmern sachlich und motiviert diskutiert:

- Bedeutung und Stellenwert des Richard-Wagner-Platzes für die Leipziger Innenstadt,
- unterschiedliche Nutzungsansprüche,
- Überlagerung des multifunktionalen, offenen Platzes und des grünen Promenadenrings,
- Umgang mit dem Gedenken an Richard Wagner.

Insbesondere die Skater diskutierten darüber, wie zeitgemäße und dauerhafte Angebote für diese Nutzergruppe in die neue Platzgestaltung integriert werden können. Die vorgetragenen Positionen wurden anschließend noch einmal zusammengefasst und bildeten die bürgerschaftliche Grundlage für das folgende Expertenkolloquium.

Expertenkolloquium

Als zweite Stufe der Wettbewerbsvorbereitung wurde ein fachlich besetztes Expertenkolloquium mit Landschaftsarchitekten, Musikwissenschaftlern, Spielraumexperten, Künstlern, Vertretern der politischen Parteien, Vertretern von Bürgervereinen sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aller relevanten städtischen Ämter einberufen. Zu Beginn der Veranstaltung wurden die bürgerschaftlichen Ideen für die Platzgestaltung aus dem Bürgerforum vorgestellt. Es folgte die ausführliche Darstellung der stadtgestalterischen Entwicklungsziele und Maßnahmen im Bereich des Richard-Wagner-Platzes. Aufbauend auf diesen Informationen beschäftigte sich das Kolloquium mit dem Kontext, der Situation und der Perspektive des Standorts. Ziel war es, die vielschichtigen Interessenlagen und funktionellen Erfordernisse an die geplante Platzgestaltung zu sondieren und zu ordnen sowie als Ergebnis Präferenzen oder konsensfähige Positionen hinsichtlich der Formulierung einer eindeutigen Aufgabenstellung für den anstehenden Wettbewerb zu erarbeiten. Die Ergebnisse wurden in Kernsätzen zusammengefasst und fanden als Empfehlungen und Zielmaßgaben Eingang in die Auslobung eines begrenzt offenen, anonymen Realisierungswettbewerbs.

Skaterworkshop

Die intensiven Diskussionen mit den Skatern beim Bürgerforum zeigten, dass die Ausgestaltung der Skater-Anlage vertieft diskutiert werden sollte. Daher wurden im Rahmen der Realisierung des favorisierten Entwurfs mehrere Workshops veranstaltet, in denen etwa fünfzehn Kinder und Jugendliche des Vereins Urban Souls e. V. mit den Entwurfsverfassern und Vertretern der Stadt Leipzig über ihre Vor-

Titel

Beleuchteter Richard-Wagner-Platz / Michael Moser

2

Bürgeraussage: „Die Neugestaltung soll das Historische wahren, es aber mit Nutzungen verbinden, die der Zukunft zugewandt sind.“ / Büro für urbane Projekte

3

Bürgeraussage: „Jugendkultur darf nicht aus der Innenstadt abgeschoben werden!“ / Studio 51, Wolfgang Aldag



4

5

stellungen für eine neue Skater-Anlage diskutierten und in kleinen Arbeitsgruppen ihre Ideen zeichnerisch darlegten. Die neue Anlage wurde so nach den Vorstellungen und Erfahrungen der zukünftigen Nutzer geplant und gebaut.

ENTWURFSIDEE UND UMSETZUNG

Am Realisierungswettbewerb haben insgesamt 25 Büros teilgenommen. Vom Preisgericht wurde der Entwurf des Büros Lohaus + Carl GmbH Landschaftsarchitekten + Stadtplaner Hannover zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

Der Entwurf vereint die bürgerschaftlichen Wünsche sowie die in den Kernsätzen formulierten Ziele. Der neue Richard-Wagner-Platz überlagert die beiden ortsbestimmenden Systeme. Zum einen dient er als städtebaulich bedeutender Eingangsbereich zum Stadtzentrum, zum anderen als multifunktionaler Stadtplatz für Märkte, Feste und Veranstaltungen. Die vielfältigen Wegebeziehungen der Fußgänger und Radfahrer über den Platz werden dabei respektiert. Die Doppelreihe der Bäume entlang des Ringes findet eine selbstverständliche Fortsetzung in einem Baumraster aus Linden. Sie vervollständigen den denkmalgeschützten Leipziger Promenadenring in der dritten Dimension und geben dem Platz eine „grüne“ räumliche Fassung. Das Baumraster ist in der Nahbetrachtung durchlässig und belässt die für den Stadteingang wichtigen Sichtbeziehungen. Die skulpturalen Brunnen mit den „Pustebäumen“ des Künstlers Harry Müller sind sowohl in der Tag- als auch in der Nachtwirkung die belebenden Elemente des Platzes. Im Übergang zur Hahnemann-Anlage, einer denkmalgeschützten Grünanlage am Rand des Goerdelerrings, verbleibt eine baumfreie Fuge, die den Verlauf

der Hainstraße als historischen Stadteingang ausformuliert und die eigene Identität des Gartendenkmals respektiert. Die Skater-Anlage ist hier als Bestandteil der Straße entwickelt und in den historischen Straßenverlauf integriert. Analog zu typischen Straßenmaterialien der Leipziger Innenstadt sind die „Streetobjekte“ ebenfalls aus Granit gefertigt. Die Kopfenden der „Skaterstraße“ begrenzen lange Granitquader, die als Sitzgelegenheiten und Einlaufschutz fungieren. Die Dialogfähigkeit zwischen Nutzern und Zuschauern konnte durch die Integration der Anlage in den Platz in sehr direkter und authentischer Weise berücksichtigt werden.

Der Auslober folgte auch der Empfehlung des Preisgerichts und entkoppelte das Gedenken an Richard Wagner von der Platzgestaltung. 2011 führte die Stadt Leipzig dazu einen besonderen Künstlerwettbewerb für einen anderen Ort durch.

Um den vielfältigen Wegebeziehungen und den Erfordernissen für Menschen mit motorischen Einschränkungen gerecht zu werden, ist der Richard-Wagner-Platz vollständig mit gesägtem Granitpflaster befestigt, das rollatorentauglich und gut begehbar ist. Für die Realisierung aller Baumpflanzungen konnten Spendengelder aus der Leipziger Baumpatenaktion „Baumstarke Stadt“ verwendet werden, als ein Zeichen der Wertschätzung der Bürger für den Ort und die Stadt. Um ein ausdrucksstarkes Nachtbild der neu gestalteten Platzräume zu erreichen, wurde durch das Büro Licht Kunst Licht AG ein Beleuchtungskonzept ausgearbeitet. Das Konzept setzt

auf den sparsamen und effektvollen Umgang mit Licht. Im Fokus stehen dabei die Sicherung der Wege an den Platzrändern und die Ausleuchtung der auch abends gern genutzten Skater-Anlage sowie die Anstrahlung der Brunnenkulpturen.

BEITRAG ZUR PLANUNGS- UND BETEILIGUNGSKULTUR

Seit seiner Eröffnung im Mai 2013 ist der Richard-Wagner-Platz ein beliebter Stadtplatz geworden – sowohl am Tage als auch in der Nacht. Insgesamt drei Restaurants bzw. Cafés beleben heute den Platz mit ihren Freisitzen. Neben dem Ausweichstandort für den Leipziger Wochenmarkt hat sich ein eigenständiger und regelmäßig stattfindender Obst- und Gemüsemarkt etabliert, den es vor der Umgestaltung nicht gab und der sehr gut von der Bevölkerung angenommen wird. Die Skater-Anlage ist zu einem beliebten Treffpunkt der jungen Skaterszene geworden. Die Brunnen und Sitzbänke laden besonders in der warmen Jahreszeit zum Verweilen und Spielen am Wasser ein. Durch die Illumination der „Blechbüchse“ im Wechselspiel zum freien, offenen Platz, der bewusst dunkler gehalten ist, wurde nicht nur eine städtebaulich markante Situation neu in Szene gesetzt, sondern auch ein markantes Stück Architektur der Ost-Moderne am Promenadenring revitalisiert. Der barrierefreie Platz ist ein Gewinn für Fußgänger, die nun zügig in alle Richtungen gelangen. Das gestalterisch überzeugende Ergebnis dürfte wesentlich durch den intensiven Partizipationsprozess beeinflusst worden sein.

Das Projekt stellt ein gelungenes Beispiel dar, wie sehr unterschiedliche und widerstreitende Nutzungs- und Gestaltungsansprüche an einen für die Stadtidentität wichtigen öffentlichen Raum in einem strukturierten und ergebnisoffenen Verfahren zu einem Ergebnis geführt werden kann, dass von einer großen Anzahl von Betroffenen und Akteuren mitgetragen wird. Das Projekt verdeutlicht auch, dass Wettbe-



6

werbsverfahren und Beteiligungsprozesse nicht in einem untrennbaren Widerspruch zueinander stehen müssen, sondern durchaus produktiv miteinander verzahnt werden können.

Der Richard-Wagner-Platz wurde im Jahr 2014 mit einem Sonderpreis im Rahmen des Deutschen Städtebaupreises ausgezeichnet. Darüber hinaus erhielt das Projekt den 1. Preis beim Wettbewerb „city.people.light Award 2014“.

↗

Einwohner 567.846

Fläche 297,39 km²

Ansprechpartner Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt

Adresse Richard-Wagner-Platz

Fläche 6.700 Quadratmeter

Bauherr Stadt Leipzig

Planer Landschaftsarchitekten Irene Lohaus und Peter Carl, Hannover Karl Maria Reger und Alexander Rotsch, Licht Kunst Licht AG, Berlin/Bonn, Büro für urbane Projekte, Leipzig, Studio 51, Halle (Saale) und Urban Souls e.V., Leipzig

Baukosten 2,3 Mio. Euro

Bauzeit 2011–2013

Chronologie

2008 Bürgerforum, Expertenkolloquium, Realisierungswettbewerb

2009–2011 Planung

2010 Skaterworkshops

2011–2013 Realisierung

4

Wettbewerbsbeitrag Lohaus + Carl, Lageplan mit angrenzenden Geäbudekomplex „Höfe am Brühl“ / Lohaus + Carl GmbH Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, Paul Trakies

5

Wettbewerbsbeitrag Lohaus + Carl, Perspektive mit Blick auf den Platz mit Baumhain / Lohaus + Carl GmbH Landschaftsarchitekten und Stadtplaner

6

Richard-Wagner-Platz im Frühling / Philipp Gleiche

06 Stadtraum und Mobilität für die Zukunft – Projekt Augsburg City

AUGSBURG



**Matthias Amann, Norbert Diener,
Tobias Häberle**

Wenn derzeit in Augsburg von Netzen und Knoten die Rede ist, so bezieht sich dies zumeist nicht auf die reiche Textiltradition der Fuggerstadt. Seit geraumer Zeit wird hier mit vereinten Kräften an einem Netz geknüpft, das die Stadtteile besser miteinander verbinden soll. Mobilitätsdrehscheibe Augsburg wird dieses Vorhaben genannt und die Erweiterung des Straßenbahnnetzes ist eines der Hauptziele.

Darüber hinaus soll mit der Mobilitätsdrehscheibe der städtische Nahverkehr besser mit dem Regional- und dem Fernverkehr der Bahn verknüpft werden. Damit das gelingt, entstehen nicht nur zwei neue Straßenbahnlinien, sondern es werden auch die beiden Hauptknoten im Augsburger Verkehrsnetz grundlegend umgebaut. Der Hauptbahnhof wird zum barrierefreien Drehkreuz umgestaltet, das alle Schienenverkehre miteinander verbindet. Der Ausbau des Königsplatzes als leistungsfähiger Knotenpunkt des öffentlichen Stadtverkehrs schließlich ist ebenfalls ein zentraler Baustein der Mobilitätsdrehscheibe. Im Jahr 2006 wurde mit der Umsetzung des Projekts begonnen. Weit über 200 Millionen Euro wird es insgesamt kosten. Heute sind erste Erfolge zu sehen.

DIE STÄDTEBAULICHE SEITE DES VERKEHRS

Neben diesem Finanzvolumen vermittelt auch die räumliche Ausdehnung des Umbaubereichs vom Stadtteil Hochzoll am östlichen Stadtrand über die zentrale Innenstadt mit Königsplatz und Hauptbahnhof bis hin zum Zentralklinikum im Westen eine Ahnung von der Größe und Komplexität des Vorhabens.

Doch die Besonderheit des Projekts erschöpft sich nicht in seiner schieren Größe. Sie liegt vor allem in der Erkenntnis, dass mobil, also unterwegs, zu sein immer auch bedeutet, irgendwo anzukommen. Daher hat man in Augsburg nachhaltige Verkehrsplanung um eine städtebauliche Dimension erweitert. Die Mobilitätsdrehscheibe ist eingebettet in ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt: das sogenannte projekt augsburg city. Denn das Ziel aller Fahrten in und nach Augsburg, dessen sind sich die Projektträger sicher, soll in erster Linie eine lebenswerte Innenstadt sein.

Und so greifen städtebauliche und verkehrliche Ziele im Stadtzentrum eng ineinander. Außer in die technische Verkehrsinfrastruktur wird vor allem in die Qualität des öffentlichen Raumes investiert. Flächen für Fußgänger und Radfahrer werden ausgeweitet, die Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen wird deutlich verbessert. Der barrierefreien Gestaltung wird dabei ebenso Gewicht beigemessen wie der Bereitstellung nichtkommerzieller Angebote im öffentlichen Raum, etwa durch Sitzmöglichkeiten und Spielpunkte. Gleichzeitig entsteht durch eine neue Beleuchtung oder die Neuordnung der Freischankflächen ein attraktives Umfeld für Handel und Gastronomie. Durch die hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums wird ein angemessener Rahmen für das Altstadtensemble und die zahlreichen Einzeldenkmäler von europäischem Rang geschaffen.

KÖNIGSPLATZ ALS LACKMUSTEST

Am Königsplatz zeigt sich eindrucksvoll, wie dieser hehre Anspruch konkret umgesetzt wird.

Bis zu seinem Umbau bestand der Platz aus einer Verkehrsinsel, die von stark befahrenen Einbahnstraßen umspült wurde. Diese teilte sich der zentrale ÖPNV-Umsteigepunkt mit einer düsteren Grünanlage. Den Spielraum für den dringend erforderlichen Ausbau der Haltestellen und eine grundlegende Aufwertung des öffentlichen Raums gewann man durch die Neuordnung des Verkehrs. Das Einbahnstraßensystem wurde weiträumig aufgelöst und der verbleibende KFZ-Verkehr gebündelt auf der Westseite geführt.

Wo vormalig täglich 22.000 Autos verkehrten, ist ein großzügiger, autofreier Platz entstanden. Dieser verbindet den zentralen ÖPNV-Umsteigepunkt nahtlos mit der ebenfalls neu

gestalteten Fußgängerzone. Der Platz bildet das neue Tor zur Altstadt und wird entsprechend von Fußgängern, Radfahrern, Straßenbahnen und Bussen frequentiert. Dennoch finden sich auch ruhige Aufenthaltsbereiche unter dem imposanten Baumbestand, der von den Landschaftsarchitekten Adler & Olesch geschickt in die Gesamtanlage integriert wurde. Ein Belag aus hellem Bayerwaldgranit führt die unterschiedlichen Platzbereiche zu einer gestalterischen Einheit zusammen.

Um die Platzfläche vielfältig nutzbar zu machen, wurde weitgehend auf feste Einbauten verzichtet. Dies erforderte im Detail einen enormen interdisziplinären Planungsaufwand, so etwa wenn es galt, die Anzahl der Masten für die Aufhängung der komplexen Oberleitungsanlage auf ein Minimum zu reduzieren. Der so gewonnene Freiraum wird von den Augsburgern rege genutzt: sei es als Treffpunkt für einen „Ratsch“, für einen Cappuccino im Straßencafé oder für Veranstaltungen und Kundgebungen bis hin zum spontanen Silvesterwalzer. Am Königsplatz ist immer etwas los.

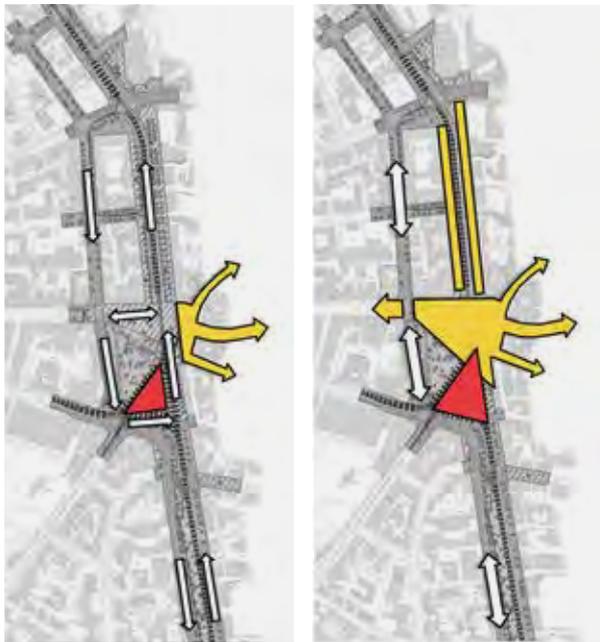
Das Herzstück des Platzes ist das neue Haltestellendreieck, an dem sich alle Straßenbahn- und zahlreiche Buslinien treffen. Mehr als 100.000 Fahrgäste nutzen es täglich. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger erscheint der neue, großzügig dimensionierte Umsteigeknoten wesentlich übersichtlicher und ist vollkommen barrierefrei. Vorsortiergleise an den Zufahrten und eine intelligente Signalisierung sorgen dafür, dass die Interaktion mit dem Autoverkehr an den Platzrändern reibungslos funktioniert. Blickfang des neu gestalteten Platzes ist ein markantes Haltestellengebäude mit weit ausragendem Dach, das abends effektiv beleuchtet wird. Das Projekt ging als Siegerentwurf aus einem Planungswettbewerb hervor und wurde vom Berliner Büro atelier pk mit bbz Landschaftsarchitekten gestaltet. Seine bildhafte Eingängigkeit steht für eine neue Ära stadtverträglicher Mobilität.

EIN LANGER WEG

Wie bei vielen Infrastrukturprojekten wurde auch über den Umbau des Königsplatzes zunächst intensiv diskutiert. Im Jahr 2007 führte ein Bürgerentscheid zu einem Stopp der damals schon weit vorangeschrittenen Planung. Als Konsequenz aus dem Votum der Bürger wurde ein städtebaulich-verkehrsplanerischer Ideenwettbewerb für die gesamte Innenstadt durchgeführt. Das mit dem ersten Preis ausgezeichnete Konzept einer interdisziplinären Planungsgemeinschaft (Architekten Wunderle und Stumpf/Wolfinger, Verkehrsplaner Billinger, Landschaftsarchitektin Zimmer)

Titel

Verkehrliche Neuordnung und städtebauliche Aufwertung
gingen am Königsplatz Hand in Hand / Adler & Olesch,
Christian Höhn



2

zerschlug den gordischen Knoten der komplexen verkehrlichen Anforderungen. Es legte die städtebauliche Grundkonzeption des autofreien Königsplatzes fest. Die Öffentlichkeit nahm das Ergebnis positiv auf.

Die Stadt Augsburg entschied sich bewusst dafür, das Baurecht für den Umbau des Königsplatzes und der Straßenbahninfrastruktur nicht über ein Planfeststellungsverfahren sondern durch einen Bebauungsplan zu schaffen. Dieses Vorgehen ermöglichte eine intensive Einbindung der Öffentlichkeit und bot die ausreichende Flexibilität, um auch noch während des Planungsverfahrens auf Anregungen aus der Beteiligung oder neue Erkenntnisse von Fachplanern und Gutachtern zu reagieren.

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens wurde die Planung nochmals stark hinterfragt. Insbesondere der Umgang mit dem innerstädtischen Grünbestand und die neue Führung des Autoverkehrs riefen Gegner des Konzepts auf den Plan. Deren Forderung nach einer Untertunnelung des Königsplatzes wurde im Jahr 2010 durch einen zweiten Bürgerentscheid mit deutlicher Mehrheit abgelehnt. Im Frühjahr 2011 konnten dann die Baumaßnahmen an den Verkehrsanlagen beginnen. Bis zur feierlichen Inbetriebnahme des neuen Haltestellendreiecks am 15. Dezember 2013 war der zentrale Verkehrsknoten der Augsburger Innenstadt außer Betrieb. Zahlreiche Umleitungen und Änderungen des Liniennetzes stellten während der Bauzeit die Geduld aller Verkehrsteilnehmer auf die Probe. Doch die Operation am offenen Herzen war erfolgreich. Im September 2014 wurde auch die neue Platzfläche der Öffentlichkeit übergeben.

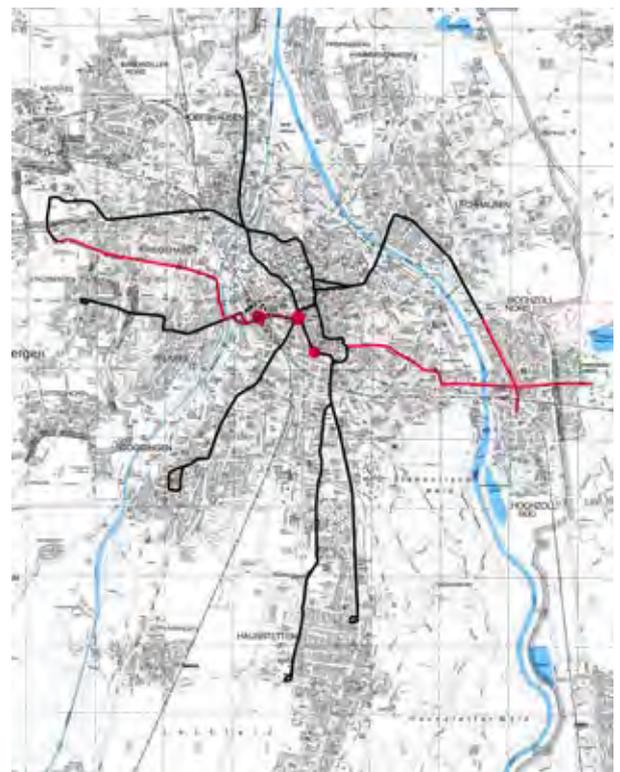
DER INNENSTADTUMBAU GEHT WEITER

Der Umbau des Königsplatzes ist der zentrale Impulsgeber für die Neuordnung der Verkehre und die Aufwertung des öffentlichen Raums in der Augsburger Innenstadt.

Durch die Umgestaltung des Platzes wurde der gesamte Straßenzug, der den westlichen Rand der Altstadt säumt, vom Durchgangsverkehr entlastet. Zwischen Königsplatz und Stadttheater sollen die Fahrbahnen in den nächsten Jahren auf eine Spur je Richtung zurückgebaut werden, weil sie für den Anliegerverkehr überdimensioniert sind. Der so gewonnene Raum wird einer großzügigen Flanierzone für Fußgänger zugutekommen. Eine vierreihige Allee wird dem Straßenabschnitt das Gepräge eines Boulevards verleihen und den grünen Ring der ehemaligen Wallanlagen komplettieren.

Auch in der Maximilianstraße, dem Rückgrat der historischen Altstadt, wird Terrain für Flaneure und Straßencafés zurückgewonnen. Hier wurden die beengten und schadhafte Bürgersteige auf eine Breite von bis zu elf Metern erweitert. Dies gelang nur durch eine deutliche Reduktion der Stellplätze im öffentlichen Raum. Außer den Passanten genießen auch die Gäste der vormals zwischen parkenden Autos eingeklemmten Außengastronomie die neue Großzügigkeit. Künftig werden zudem Platzbereiche, die rund um den zentralen Herkulesbrunnen und vor den Ulrichskirchen geplant sind, die Aufenthaltsqualität in der Augsburger Prachtstraße weiter steigern.

Zeitgleich mit den Bauarbeiten am Königsplatz wurde auch die unmittelbar anschließende Fußgängerzone neu gestaltet. Ein komfortabel zu begehender Plattenbelag ersetzt das



3



4

Flickwerk schadhafter Bodenbeläge. Vom Königsplatz zieht sich der Natursteinbelag nun als durchgängiger Stadtboden in die Straßen und Gassen hinein. An den Aufweitungen der geschwungenen und für eine Hauptgeschäftsloge vergleichsweise engen Straßenräume wurden Aufenthaltsbereiche geschaffen.

Mit der Neuordnung der Vorplätze des Hauptbahnhofs und der Umgestaltung der Hallstraße zu einem Campus für die anliegenden Schulen sind weitere wichtige Bausteine des „projekts augsburg city“ in Planung.

GEBÜNDELTE KRÄFTE

Der Augsburger Innenstadtumbau ist eine große Gemeinschaftsaufgabe. Nur durch die enge Zusammenarbeit der Stadt Augsburg mit ihren Stadtwerken und der Deutschen Bahn sowie die konstruktive Unterstützung verschiedener Fördergeber können Projekte wie der Umbau des Königsplatzes und des Hauptbahnhofs realisiert werden. Bund und Freistaat begleiten die Umbaumaßnahmen fachlich und beteiligten sich mit erheblichen Zuschüssen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und den Programmen der Städtebauförderung an der Finanzierung der Baumaßnahmen.

Eine eigens konzipierte Projektkommunikation dient der umfassenden Information und Beteiligung der Bürger. Neben klassischen Informationsmaterialien und Pressebeiträgen werden dabei auch eine zentrale Infobox sowie eine umfangreiche Internetpräsenz über soziale Medien und die Projekthomepage www.projekt-augsburg-city.de genutzt. Parallel wurde in Kooperation mit den Gewerbetreibenden eine Imagekampagne aufgesetzt, die in der gesamten Region für die neue Innenstadt wirbt.



5

Der erfolgreich realisierte Königsplatz dient allen weiteren Innenstadtprojekten als Blaupause für die gelungene Verbindung eines nachhaltigen Verkehrskonzepts mit der hochwertigen Gestaltung des öffentlichen Raums. Diese Bedeutung des Projekts wurde sowohl beim Deutschen Verkehrsplanungspreis 2014 als auch beim Bayerischen Landeswettbewerb für modellhafte Stadt- und Ortssanierung mit einer besonderen Anerkennung gewürdigt.

↗

Einwohner 276.542

Fläche 146,84 km²

Ansprechpartner Stadt Augsburg, Stadtplanungsamt

Weitere Informationen im Internet

www.projekt-augsburg-city.de

2

Der Königsplatz vor und nach dem Umbau

3

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes (Projekt „Mobilitätsdrehscheibe“) ist auch der Impulsgeber für die Umgestaltung großer Teile der Innenstadt

4

Der vormals verkehrsumtoste Königsplatz bietet nun eine hohe Aufenthaltsqualität / Adler & Olesch, Christian Höhn

5

Der öffentliche Raum wurde zurückgewonnen. Anstelle einer Hauptverkehrsstraße entstand ein belebter Platz / Adler & Olesch, Christian Höhn

07 Faßstraße – Um- und Rückbau einer vierstreifigen Straße

DORTMUND



Winfried Sagolla

Die Stadt Dortmund hat sich zum Ziel gesetzt, die umweltfreundlichen und nachhaltigen Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) zu stärken und den Kraftfahrzeugverkehr zu reduzieren. Der Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen zur Rückgewinnung von Stadtraum und zur Umverteilung von Flächen insbesondere für den Rad- und Fußverkehr kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Die Faßstraße in Dortmund steht prototypisch für eine in der Vergangenheit nahezu ausschließlich auf die Bewältigung großer Kfz-Verkehrsmengen ausgerichteten Hauptverkehrsstraße und für ein ausgeräumtes und seelenloses Umfeld. Die Aufgabe eines benachbarten

Stahlwerks und die massive Aufwertung dieser Flächen waren Anstoß für eine grundlegende Neubewertung und ambitionierte Umplanung dieses Straßenraums.

Die Faßstraße ist eine vierspurige Hauptverkehrsstraße, die das Stadtbezirkszentrum Hörde und die südlich angrenzenden Wohngebiete an die Bundesstraße 1 und die City anbindet. Je nach Streckenabschnitt liegt die Belastung zwischen 21.750 und 26.400 Kraftfahrzeugen pro Tag (Zählung 2011). Der Straßenraum wird von den Autoverkehrsflächen beherrscht, er bietet keinerlei städtebauliche Qualität. Im derzeitigen Zustand gibt es weder Radwege noch Parkplätze, die Gehwege sind in weiten Streckenabschnitten zu schmal, Großgrün fehlt ebenso wie Querungsstellen.

Die Randbebauung ist vier- bzw. fünfgeschossig, teils offen, teils geschlossen, Wohnnutzung überwiegt.

Ehemals trennte die Straße das Zentrum von Hörde vom östlich gelegenen Stahlwerk PHOENIX-Ost. Mit dem Ende der Produktion 2001 entstand dort der PHOENIX-See (vgl. C1 Stadtgestaltung). Die angrenzenden Bereiche gehören heute zu den besten Wohnlagen Dortmunds. Das westliche Seeufer, mit Orientierung zum Hörder Zentrum, ist geprägt von Gastronomie, Büronutzung sowie von Arztpraxen und Folgeeinrichtungen.

Mit dieser Umnutzung hat sich auch die Funktion der Faßstraße grundlegend geändert. Sie ist das Verbindungsglied zwischen Hörde-Zentrum und dem PHOENIX-See. Gleichzeitig bleibt sie die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Stadtbezirk und muss weiterhin hohe Verkehrsmengen bewältigen. In Folge einer rund 18 Monate währenden Großbaustelle (Kanalbauarbeiten) ist es bereits zu Verkehrsverlagerungen gekommen. Nicht alle Kraftfahrzeuge sind nach Beendigung der Baumaßnahme zurückgekehrt, die Faßstraße konnte so bereits spürbar entlastet werden. Die Umbaufgabe besteht darin, eine städtebaulich attraktive und integrierte, weiterhin leistungsfähige Hauptverkehrsstraße mit zeitgemäßen Rad- und Gehwegen zu schaffen. Mit der Umgestaltung soll auch das gesamtstädtische Ziel, den Fuß- und Radverkehr zu stärken, unterstützt werden.

Vorgesehen ist, im Mittelabschnitt, auf einer Strecke von rund 300 Metern, die Richtungsfahrbahnen auf 4,75 Meter (ohne Mittelmarkierung) zu reduzieren. Zwei PKW können dann immer noch bei reduzierter Geschwindigkeit nebeneinander fahren. So entsteht Raum für Radfahrstreifen, Parkstände, Bäume und ausreichend breite Gehwege. Ein durchgehender Mittelstreifen sorgt dafür, dass Linksabbieger den Verkehrsfluss nicht behindern und bietet an vielen Stellen Platz für Querungen. Die Kreuzung Faßstraße/Hermannstraße/Rudolf-Platte-Weg wird besonders großzügig umgestaltet, um das Hörder Zentrum enger mit dem Seereal zu verbinden (siehe Titelbild).

Der Mittelabschnitt soll mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde beschildert und – zur Steigerung der Aufmerksamkeit – mit einem besonderen Belag (hell gesplitteter Asphalt) versehen werden. Zusammen mit der beschriebenen Querschnittsgestaltung ergibt sich hierdurch ein Höchstmaß an Verkehrssicherheit, die Querungsmöglichkeiten werden verbessert sowie Lärm und Abgase reduziert.

Die vorgesehene Reduzierung der Fahrstreifenbreite ist eine von wenigen Neuplanungen, die solch einen „Mischquerschnitt“ planerisch vorsieht. Historisch gewachsen gibt es solche Querschnitte häufiger, in Dortmund z. B. einen, in Hamburg mehrere. In der Regel fehlen dort aber Radwege oder Radfahrstreifen. Der Gewinn durch die Fahrstreifenreduzierung ist hoch: Je Richtung stehen 1,75 Meter zur Umver-

teilung zur Verfügung – dies reicht fast für vollständige Radfahrstreifen. Die Mengenleistungsfähigkeit des „reduzierten“ Querschnitts liegt dabei nur geringfügig unterhalb der vollen Vierstreifigkeit. Bei 4,75 Metern Fahrbahnbreite können zwei PKW nebeneinander stehen und bei Tempo 30 – zumeist mit leichtem Versatz – auch nebeneinander fahren.

Da der LKW-Anteil bei innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen selten über drei bis fünf Prozent liegt, ist der Mengendurchsatz nur geringfügig eingeschränkt. Die volle Leistungsfähigkeit wird in der Regel auch nur zeitlich begrenzt in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden (drei bis vier Stunden pro Tag) benötigt. Die „unechte Vierstreifigkeit“ eröffnet somit erhebliche Planungsspielräume in vielen Bereichen mit beengten Straßenquerschnitten.

Die Planung ist zunächst auf den üblichen Wegen kommuniziert worden: öffentliche Diskussion in den Gremien, Info-Stand der Verwaltung auf einer Stadtbezirksveranstaltung (Hörder Brückenfest), Auslegung der Pläne bei der Hörder Stadtteilagentur, Pressemitteilungen, Internetseite u.a.m. Was sonst nicht üblich ist: Der Info-Flyer ist in entsprechender Auflage gedruckt und an alle 13.000 Haushalte in Hörde verteilt worden.

Erstmalig bei einem Straßenentwurf in Dortmund ist mit Hilfe des 3-D-Stadtmodells die Planung virtuell erstellt worden. Ergebnis ist ein achtminütiger Film, der die neue Straße aus der Auto- und Radfahrerperspektive zeigt. Das Modellphoto im Titel ist ein Screenshot aus dem Film. Eine spezielle Software ermöglicht es zudem, die Straße aus jeder Perspektive, z. B. auch vom Balkon eines angrenzenden Gebäudes aus zu betrachten. Der Film wird in den Gremien und bei Bürgerveranstaltungen eingesetzt.

Zum zweiten Mal in Dortmund (nach einem Großversuch am Kreisverkehr Borsigplatz in den 80er Jahren) wird ein geplanter Umbau in einem Verkehrsversuch vorweggenommen: Durch Markierungen und einfache bauliche Maßnahmen (z. B. Klebeborde) wird der neue Querschnitt provisorisch hergestellt und gutachterlich durch Vorher-/Nachher-Untersuchungen begleitet. Nach Abschluss der Vorher-Untersuchungen (videobasierte Zählungen, Fahrtenprotokolle, Rückstauerfassungen) erfolgen der provisorische Umbau und wenige Monate später die Nachuntersuchungen. Die Erfahrungen aus dem Versuch werden dann von der Verwaltung ausgewertet und den Gremien erneut vorgelegt. Auf dieser Basis wird die Ausführungsplanung erstellt. Der eigentliche Umbau ist für 2017/2018 vorgesehen.

↗
Einwohner 596.575
Fläche 280,71 km²

Ansprechpartner Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Titel
Faßstraße heute und Modellfoto künftiger Querschnitt

08

Urbaner Freiraum statt Verkehrsachse – Umgestaltung Rotteckring

FREIBURG



Mathias Fridrich

Der Umbau des gesamten Rings in Verbindung mit einer neuen Stadtbahnstrecke von der Kronenstraße über den Rotteckring zum Platz am Siegesdenkmal ist gleichermaßen ein verkehrliches wie auch ein stadtgestalterisches, städtebauliches und stadtentwicklungspolitisches Großprojekt in der Innenstadt von Freiburg.

DIE STÄDTEBAULICHEN ZIELE

Die vom Projekt veranlasste bauliche Umgestaltung stellt einen wesentlichen Impuls für die Entwicklung und Stabilisierung der Freiburger Innenstadt dar. Die Realisierung

der neuen Stadtbahnstrecke sowie die damit verbundene umfassende Aufwertung der Straßenzüge sind die grundlegenden Pfeiler einer „Stadtentwicklungsmaßnahme“ für den öffentlichen Raum in der Freiburger Innenstadt.

Mit dem Gesamtprojekt verbindet sich auch die Zielsetzung, die Innenstadt insgesamt qualitativ zu stärken, die aktuelle Barrierewirkung des Rotteckrings als trennende Verkehrsachse zu reduzieren und so die Ausdehnung der Innenstadt in Richtung Bahnhofsachse zu unterstützen. Die Umgestaltung des Rings bildet dabei die „gestalterische Klammer“ zwischen der ehemaligen historischen Altstadtkante und der Innenstadterweiterung nach Westen.

Die stadtgestalterische Konzeption für die Umgestaltung zielt darauf ab, eine stadträumliche Vielfalt im gesamten Projektgebiet mit einer Abfolge von verschiedenen Straßen- und Platzräumen zu ermöglichen. Die neu gestalteten Stadträume unterscheiden sich sowohl funktional wie gestalterisch, damit unterschiedliche Nutzungen und Aktivitäten im öffentlichen Raum weitestgehend konfliktfrei möglich werden.

VERKEHRSPLANERISCHE ZIELE

Die Gesamtmaßnahme entspricht auch der konsequenten Umsetzung der Freiburger Verkehrspolitik. Um der steigenden Nachfrage im ÖPNV gerecht zu werden, wird verkehrlich das Ziel verfolgt, die Funktion des „Innenstadtrings“ für den Kfz-Individualverkehr auf die bestehende, westlich liegende Bahnhofsachse zu verlagern und Werthmannstraße und Rotteckring als verkehrsreduzierte Stadtstraßen mit Boulevardcharakter sowie mit Fußgängerzone im zentralen Abschnitt zu entwickeln. Dabei ist die neue Stadtbahnlinie eine wichtige Ergänzung und Verbesserung des vorhandenen Stadtbahnnetzes. Bei der verkehrlichen Neuordnung im Ring soll allerdings die Funktion als wichtigste innerstädtische Nord-Süd-Achse des Fahrradverkehrs erhalten und weiter ausgebaut werden. Abschließend bleibt festzuhalten, dass erst durch das Freiburger Verkehrskonzept und den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs die umfangreiche Umgestaltung des Stadtraums möglich wurde.

DER PROZESS

Nach einer mehrjährigen Phase der Konzeptentwicklung mit städtebaulichen- und landschaftsplanerischen Wettbewerben, einer Machbarkeitsstudie zur Trassenführung der Stadtbahn sowie einer Veranstaltungsreihe „Projektwerkstatt Stadtboulevard“ mit vier themenbezogenen Informations- und Diskussionsveranstaltungen sowie einem weiteren Wettbewerb und einer Bürger-Planungswerkstatt zum Platz der Alten Synagoge, beschloss der Gemeinderat am 24. Juli 2012 den Bebauungsplan zur Umsetzung des Projekts. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die eingegangenen Anregungen ausgewertet und soweit möglich in die Planung eingearbeitet. Darüber hinaus gab es im Zuge der Projektentwicklung eine sehr intensive Öffentlichkeitsarbeit per Amts-Sonderdrucke, Internet, Ausstellungen, Informationsveranstaltungen und einer umfangreichen Bürgerbeteiligung mit allen Akteuren der Freiburger Stadtgesellschaft. Die Umgestaltung des gesamten Rings mit dem Platz der alten Synagoge und dem Platz am Siegesdenkmal ist das wichtigste Projekt im öffentlichen Raum Freiburgs seit der Einrichtung der Fußgängerzone im Jahre 1970.

Eine wichtige Zielsetzung hierbei ist die attraktive Gestaltung der im Plangebiet liegenden Platzräume sowie die gestalterische Einbeziehung der benachbarten Parkanlagen. Der Platz der Alten Synagoge als zentrale Platzfläche durchbricht mit seiner eigenständigen, aus einem zweiten Wettbewerb entwickelten Gestaltung bewusst die Linearität des Boulevards

und ist darauf ausgerichtet, alle räumlichen Richtungsbezüge gleichwertig zu behandeln. Durch seine zentrale Lage, die prominenten ihn begrenzenden Gebäude (Theater, Universität, Universitätsbibliothek) und seine geschichtliche Bedeutung als Standort der in der Reichsprogammnacht zerstörten Synagoge, kommt ihm eine herausragende Bedeutung im Projekt wie auch für die gesamte Innenstadt zu.

Nördlich des Platzes schließt sich der Boulevard Rotteckring an, der mit dem neu gestalteten Platz am Siegesdenkmal seinen Abschluss findet. Der Boulevard ist durch die großzügigen Fußverkehrsflächen entlang der Altstadtseite geprägt und verbindet die beiden großen, neugestalteten innerstädtischen Stadtplätze miteinander.



Einwohner 220.286

Fläche 153,06 km²

Ansprechpartner Stadt Freiburg im Breisgau,
Garten- und Tiefbauamt

Planungsbeteiligte

Ämter und Gesellschaften Garten- und Tiefbauamt (Federführung und Projektleitung), Stadtplanungsamt (Gruppe Stadtgestaltung und Stabsstelle Innenstadt), Freiburger Verkehrs AG

Büros Landschaftsarchitekturbüro Stötzer, Freiburg / Rotteckring, Landschaftsarchitekturbüro faktorgrün mit Architekturbüro Rosenstiel, Freiburg / Platz der alten Synagoge



2

Titel
Visualisierung Neugestaltung Platz der Alten Synagoge

2
Übersicht Umgestaltung Rotteckring/ Bauabschnitte

09 Goethestraße – von der innerstädtischen Hauptverkehrsstraße zur Promenade

KASSEL



Carlo Frohnappfel, Jens Herzbruch

Die Stadt Kassel hat in den Jahren 2011 bis 2013 die innerstädtische Hauptverkehrsstraße Goethestraße/Germaniastraße so umgebaut, dass neben der Verkehrsfunktion auch größere Aufenthalts- und Freiräume entstanden sind. Der etwa 700 Meter lange Umbaubereich bildet zusammen mit der benachbarten Friedrich-Ebert-Straße das Kernstück des dicht bevölkerten Gründerzeitquartiers „Vorderer Westen“, einem beliebten Kasseler Wohnviertel mit Büro- und Geschäftslagen.

AUSGANGSSITUATION

Der baumbestandene Straßenzug Goethestraße/Germaniastraße ist vorrangig ein Wohn- und Dienstleistungsstandort. Der Straßenraum ist wohnungsnaher Freiraum für mehr als 1.000 direkte Anwohner und verfügte vor dem Umbau mit einer Kraftfahrzeug-dominierten Flächenaufteilung und schmalen Gehwegen nur über geringe Aufenthaltsqualität. Die Straße hat die Verkehrsfunktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße (Kreisstraße). Hier fahren etwa 11.000 Fahrzeuge pro Tag, eine Straßenbahnlinie und eine Buslinie. Im mittleren Abschnitt ist der Straßenzug eine stark frequentierte städtische Radroute. Verkehrlicher Anstoß für den Umbau waren Sicherheitsmängel (Unfallschwerpunkt an einer Kreuzung, Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs) und bauliche Mängel (fehlende Barrierefreiheit, schlechter Zustand).



2



3

URBANE STADTSTRASSE

Mit dem Umbau ist es gelungen, unter Beibehaltung und Verbesserung der Verkehrsfunktion der Straße wohnungsnaher städtischer Freiräume und attraktive Stadtplätze zu gewinnen. Städtebauliches Herzstück ist ein 330 Meter langer Abschnitt, der in der historischen Planung des Stadtteils als Stadtplatz („Kaiserplatz“) vorgesehen war. Während der Straßenzug in der Regel eine Breite zwischen 16 und 21 Metern aufweist, ist dieser platzartige Abschnitt in einer Breite von 40 Metern angelegt.

Vor dem Umbau waren die Verkehrsflächen in diesem Abschnitt beidseits eines zentralen baumbestandenen Grünstreifens so angelegt, dass vor den Wohngebäuden auf der Nordseite nur eine nicht als Freiraum nutzbare Gehwegbreite von 2,25 Metern verblieb. Zwischen Fahrbahn und Gehweg waren beidseitig Schrägparkplätze und Baumscheiben angeordnet. Die Führung des Radverkehrs war trotz innerstädtischer Hauptroute unzureichend, die Haltestellen von Tram und Bus weder barrierefrei noch verkehrssicher.

Mit dem Umbau wurden der motorisierte Individualverkehr und der ÖPNV in der südlichen Hälfte des Straßenraums auf eine gemeinsame Fahrbahn gebündelt. Die Gleisanlagen sind in der 6,50 Meter breiten Fahrbahn integriert. Durch eine signaltechnische Bevorzugung durchfährt die Straßenbahn den Streckenabschnitt als Pulkführer vor dem Autoverkehr.

Beidseits der Fahrbahn sind Senkrechtstellplätze angeordnet. Durch diesen Wechsel von Schräg- zu Senkrechtstellplätzen ist es gelungen, den Stellplatzbestand im gesamten Umbauabschnitt trotz des großen Zugewinns an Platz- und Aufenthaltsflächen nahezu konstant zu halten (vorher 219, nach dem Umbau 214 Stellplätze). Die Senkrechtstellplätze sind von der Fahrbahn durch einen Zwischenstreifen getrennt, der die erforderliche Sichttiefe zwischen rückwärts ausparkenden Fahrzeugen und der Straßenbahn gewährleistet. Die erforderliche Breite von mindestens zwei Metern wurde in mehreren Straßenbahn-Fahrversuchen ermittelt.

EINE NEUE PROMENADE

Mit der Bündelung des Kfz-Verkehrs auf der südlichen Straßenseite konnte der nördliche Abschnitt in einer Breite von 16 Metern als Gehweg und Aufenthaltsfläche gestaltet werden. Gegliedert durch die beiden vorhandenen Baumreihen ist hier auf der sonnigen und durch eine geschlossene gründerzeitliche Wohnbebauung geprägten Seite der Straße ein neuer innerstädtischer Freiraum entstanden. Diese Promenade ist als Fußgängerzone ausgewiesen und für den Radverkehr freigegeben. Sie kann von Liefer- und Rettungsfahrzeugen durchfahren werden. Durch eine Rinne und Piktogrammplatten wird ein 2,5 Meter breiter Streifen als bevorzugte Radführung für beide Fahrrichtungen angeboten.

Die mittlere Baumreihe grenzt die Promenade als drei Meter breiter Grünstreifen mit Heckenpflanzung zum Straßenraum ab. Die weitere 13 Meter breite Fläche bis zu den Gebäuden ist zusammenhängend mit einem Plattenbelag gestaltet. Die Baumscheiben innerhalb der Lauffläche sind mit sitzhohen Betonelementen eingefasst. Zwischen den Baumstandorten sind ergänzende Ausstattungselemente wie Mastleuchten, Bänke, Fahrradständer und einzelne Kleinspielgeräte angeordnet.

Durch den Ausbau der südexponierten Gebäudevorzonen als Promenade mit einheitlicher Gestaltung ist eine urbane Freifläche mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität für Bewohner, Geschäftsanlieger und Passanten entstanden. Die Promenade ist das Kernstück der städtebaulichen Wohnumfeldverbesserung für die Goethestraße und das umgebende stark verdichtete Stadtquartier. Gleichzeitig bietet der Umbau bei gleicher verkehrlicher Leistungsfähigkeit einen deutlichen Zugewinn an Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr und durch Umbau des Unfallschwerpunktes auch für den Kfz-Verkehr. Die beiden Haltestellen sind jetzt als in die Gehwege integrierte barrierefreie Kap-Haltestellen gestaltet.

Titel
Der neu geschaffene Rudolphsplatz in Kassel /
Andreas Schmitz

2
Die Goethestraße vor dem Umbau /
PLF Landschaftsarchitekten

3
Die Goethestraße nach dem Umbau



4

ZWEI KLEINE QUARTIERSPLÄTZE

Mit der Neuordnung der Verkehrsflächen in der Goethestraße konnte eine Straßenkreuzung zu einem zusätzlichen neuen Platzraum umgestaltet werden. Innerhalb der ursprünglich 1.800 Quadratmeter großen Verkehrsfläche ist eine 900 Quadratmeter große Freifläche entstanden, die als „Rudolphsplatz“ Auftakt der neuen Promenade ist. Der Platz liegt auch in der Sichtachse der Goethestraße auf das Herkules-Denkmal, dem historische Wahrzeichen der Stadt, auf das im 19. Jahrhundert die Planer des Stadtviertels die damalige Kaiserstraße ausgerichtet hatten. In der geneigten Platzfläche wurde ein quadratisches Feld durch Mauersegmente mit Sitzgelegenheiten, Stufen und Heckenblöcken zu einem beliebten Ort des Verweilens gestaltet. Eine sieben Meter hohe Lichtstele betont die Platzmitte und setzt zugleich die Sichtachse zum Herkules in Szene. Auch in der weiterführenden Germaniastraße konnte im Bereich zweier einmündender Straßen ein kleiner neuer Platzraum hinzugewonnen werden. Im Nahbereich einer Kirche wurde der 350 Quadratmeter große „Dr.-Lilli-Jahn-Platz“ als gepflasterte Fläche mit Sitzbank und begrenzenden Sitzpollern gestaltet.

BREITER PLANUNGSVORLAUF

Wichtiger Anstoß für die Einleitung des Projekts war ein mehrjähriges Engagement im Stadtteil für eine Erneuerung der zunehmend durch Leerstand und Attraktivitätsverlust geprägten zentralen Straßenzüge. Darauf aufbauend konnte die Stadt das Quartier im Jahr 2008 erfolgreich für das Bund-Länder-Programm „Aktive Kernbereiche in Hessen“ anmelden. In der Folge starteten zwei parallele Planungsprozesse: die Erarbeitung des integrierten Handlungskonzeptes für das Fördergebiet und die Vorplanung für die zentralen Straßenzüge im Gebiet als Kernmaßnahme des Förderprogramms. Getragen vom Engagement der Ortsbeiräte Vorderer Westen und Mitte, des Vereins „Kassel-West e. V.“ und des Runden Tisches „Friedrich-Ebert-Straße“ wurden verschiedene Beteiligungsformen angewandt. Stadtteilkonferenzen,

Bürger- und Expertenworkshops, Befragungen und Informationsveranstaltungen bildeten das Rückgrat des kooperativen Planungsverfahrens.

Als grundlegende Basis für die spätere Durchführbarkeit des Projekts hat die Stadt bereits im Mai 2009 in einem Termin mit dem zuständigen Fachministerium des Landes das Projekt vorgestellt und eine schriftliche Zusage der grundsätzlichen Förderfähigkeit sowohl nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) als auch im Rahmen der Städtebauförderung erhalten. Diese Zusage lag der späteren erfolgreichen Abstimmung des konkreten Finanzierungsantrags zugrunde. Der Kostenrahmen für den Ausbau der Goethestraße-/Germaniastraße beträgt 7,4 Millionen Euro. Die Finanzierung erfolgte über Zuwendung nach dem GVFG (3,7 Millionen Euro), Zuwendung aus der Städtebauförderung (1,2 Millionen Euro), Eigenmittel der Stadt Kassel und der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (1,1 Millionen Euro) und Erschließungsbeiträge der Anlieger (1,3 Millionen Euro).

KOMMUNIKATIVER PLANUNGSPROZESS

Nach dem vom Kasseler Stadtparlament im Oktober 2009 herbeigeführten Beschluss der Straßen-Vorentwurfsplanung leitete die Verwaltung 2010 mit dem Start der Entwurfsplanung die Umsetzung des am zügigsten realisierbaren Abschnitts Goethestraße/Germaniastraße ein. Auch diese Planungsphase hat die Stadt wieder mit einer breiten Beteiligung begleitet. Neben mehreren gut besuchten Ortsbeiratsitzungen und der klassischen Bürgerinformationsveranstaltung fanden vor Ort an zwei Samstagen Anlieger-Workshops statt, in denen die Planer des beauftragten Büros und der Stadt gemeinsam mit den Wohn- und Geschäftsanliegern die gestalterischen Konzepte für die zwei neu entstehenden Platzbereiche entwickelt haben.



5

Letztlich ist sichtbar, dass die Aufnahme des Straßenumbaus in das Städtebauförderprogramm „Aktive Kernbereiche“ der Stadt einen deutlich breiteren Beteiligungs- und Kommunikationsrahmen eröffnet hat, als dies bei einer reinen Straßenbaumaßnahme möglich gewesen wäre. Organisatorischer Kern dieser auch verwaltungsintern kommunikativen Projektdurchführung war eine im Sommer 2010 eingerichtete, als Team arbeitende ämterübergreifende Steuerungsgruppe der Stadt aus den Sachgebieten Straßenplanung, Straßenneubau und Stadtplanung.

Ein im Programm „Aktive Kernbereiche“ bis 2010 erarbeitetes Kommunikationskonzept und das 2011 vor Ort eingerichtete „Stadtbüro“ boten zusätzliche Möglichkeiten der Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern zur Begleitung des Projekts. Neben der direkten Gesprächsebene über das Stadtbüro kamen ein eigener Internetauftritt und eine Quartierszeitung hinzu. Mit der zwei Mal jährlich veröffentlichten Zeitung „mittendrin“ war es möglich, neben dem Thema Baustelle positive Berichte über Veranstaltungen, Akteure, Dienstleister und Geschäfte im Quartier zu kommunizieren.

BEGLEITUNG IN DER BAUPHASE

In der Vorbereitung und Durchführung der dreijährigen Bauphase von April 2011 bis November 2013 hat die Stadt ihre begleitende Kommunikation weiter intensiviert. Für die Außenkommunikation und -steuerung wurde die Arbeit der mit der Planung und Bauüberwachung beauftragten Planungs-Arge verstärkt durch die Einrichtung eines Baustellen-Koordinators. Dieser hat eine Projektgruppe der Bauherren (Kanal- und Leitungsbau, Straßenbahn, Straßenbau) koordiniert, den Trassensummenplan und einen gemeinsamen Bauablaufplan erstellt. Daneben war er in der gesamten Bauphase zentraler Ansprechpartner für die Anlieger. Die Stadt hat neben der üblichen Pressearbeit detailliert im Internet über die wechselnden Verkehrsführungen informiert und den Anliegern die großen Bauphasenwechsel mit vor Ort verteilten Faltblättern mitgeteilt. Die rund 25 Geschäftsanlieger und Gastronomiebetriebe hat die Stadt frühzeitig in mehreren Veranstaltungen und baubegleitend per Info-Mail über die Bauabläufe informiert. In der Folge haben sich die Geschäftsanlieger stärker organisiert und am Ende des Umbaus gemeinsam mit der Stadt und dem Stadtbüro ein Straßenfest auf der neuen Promenade organisiert. Als schöne Anerkennung wurde das Projekt im Sonderpreis „Neue Wege in der Stadt“ des Deutschen Städtebaupreises 2014 mit einer Auszeichnung gewürdigt.



Einwohner 194.747
Fläche 106,78 km²

Ansprechpartner Stadt Kassel, Stadtplanung,
Bauaufsicht und Denkmalschutz



6



7

4
Die Promenade / PLF Landschaftsarchitekten

5
Abendstimmung am Rudolphsplatz / Fa.Trilux

6
Der Rudolphsplatz vor dem Umbau /
PLF Landschaftsarchitekten

7
Der Rudolphsplatz nach dem Umbau

10 Inzell-Initiative – Verkehrsprobleme gemeinsam lösen

MÜNCHEN



Horst Mentz, Michael Reiter

Im Jahr 1995 wurde von der Landeshauptstadt München und BMW die öffentlich-private Kooperationsplattform „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“, die weithin als „Inzell-Initiative“, bekannt ist, ins Leben gerufen. Die knapp 30 Inzell-Akteure der ersten Stunde wählten damals die entspannte Atmosphäre der oberbayerischen Marktgemeinde weitab aller urbanen Verkehrsprobleme als Tagungsort.

In den ersten Jahren ging es primär darum, eine funktionierende Partnerschaft aufzubauen. Die Mitte der 90er Jahre kontrovers diskutierte Münchner Verkehrspolitik, in der sich schein-

bar unüberwindbare Gräben zwischen Autobefürwortern und -gegnern auftaten und sich in Bürgerentscheiden zuspitzten, sollte mittels direkten Informations- und Meinungsaustauschs der Experten und Entscheider entschärft und versachlicht werden. Dies gelang 1995 so erfolgreich, dass man elf Schwerpunkte als Leitsätze der Zusammenarbeit formulierte, erste thematische Projekte anstieß und beschloss, sich im nächsten Jahr wiederzutreffen. Hieraus bildete sich ein System der partnerschaftlichen Projektarbeit in thematischen Foren, die ihre Ergebnisse alle ein bis zwei Jahre im „Inzell-Plenum“, einer Art Vollversammlung unter Leitung des Münchner Oberbürgermeisters und eines hochrangigen Co-Patens aus den Reihen der BMW Group, berichteten und aus diesem heraus neue Aufträge erhielten. Eine tragfähige Kooperationsplattform



2

war geschaffen, auf deren Basis Ideen zur Lösung städtischer Verkehrsprobleme entwickelt wurden, die sodann pilotartig in Teilräumen Münchens auf ihre Praxistauglichkeit getestet wurden.

Von 1995 bis 2014 arbeitete die Inzell-Initiative in zahlreichen thematischen Foren, die jeweils nach Bedarf gegründet und, falls die ausgearbeiteten Lösungen in Pilotprojekten funktionierten und sie von Inzell dem Münchner Stadtrat zur Umsetzung empfohlen werden konnten, wieder eingestellt wurden. Hier soll nur die Projektarbeit von zwei Foren in Kürze beschrieben werden, um die Spannweite der Tätigkeit der Inzell-Initiative zu zeigen.

Das Thema Parken und Parkraummanagement war im München der 90er Jahre problembehaftet: Von Pendlern überfüllte städtische Parkplätze, Parksuchverkehr von Anwohnern und Besuchern, Parken in zweiter Reihe etc. prägten die Straßenräume innerhalb des Mittleren Rings. 1996 wurde das Forum Parken unter Leitung der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern gegründet. In diesem erarbeiteten Experten der Landeshauptstadt München und der BMW Group, aus Universitäten und von Verbänden und Vereinen gemeinsam das System des Münchner Parkraummanagements, das Anwohner im engen Raum eines eigenen Gebiets bevorzugen, von Besuchern jedoch Gebühren erhebt, sowie die Entwicklung eines Rings von Park and Ride-Anlagen. In Pilotprojekten wurde dieses System kleinräumig getestet und – nach erfolgreichem Verlauf – dem Stadtrat zur Umsetzung empfohlen. Heute ist fast der gesamte städtische Raum innerhalb des Mittleren Rings in das Parkraummanagement mit insgesamt circa 80 Gebieten eingegliedert.

Zusammen mit weiteren Initiativen, die im Inzell-Forum Verkehrs- und Mobilitätsmanagement angestoßen wurden, hat es die Landeshauptstadt München nicht nur geschafft, den tatsächlich notwendigen motorisierten Individualverkehr flüssig zu halten, sondern darüber hinaus einen Teil des einströmenden Pendler- und Einkaufsverkehrs vom privaten PKW auf den Umweltverbund aus öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad zu verlagern. So ging der über den Mittleren Ring in die inneren Stadtgebiete einströmende Kfz-Verkehr zwischen 2005 und 2010 um circa 15 Prozent zurück.

Das vom damaligen Oberbürgermeister Ude selbst geleitete Forum Zukunft der Mobilität in der Region München hatte dagegen eine programmatische Ausrichtung. In diesem Forum wurde im Jahr 2013 in thematischen Workshops mit ausgewählten Experten die „Vision Mobilität Region München 2050“ entwickelt. Grundlage dafür war eine Auswertung verschiedener Zukunftsstudien zur Mobilität, von Trendanalysen zu Mobilitätsverhalten, -wünschen und zur Angebotsentwicklung in München sowie Prognosen zur Entwicklung der Region. Hierbei handelte es sich nicht um eine visionäre Zielvorstellung für das ferne Jahr 2050, sondern den Versuch, eine Art Roadmap aus möglichen Bausteinen zu entwickeln, die in bestimmten Zeithorizonten umgesetzt werden sollten, um auf dem Weg hin zu einer nachhaltigen Mobilität in der Mitte unseres Jahrhunderts zu bleiben.

Seit 2014 befindet sich die Inzell-Initiative in einer Phase der Neuausrichtung. Das dynamische Einwohner- und Beschäftigtenwachstum in der Metropolregion München stellt aktuell große Herausforderungen an Verkehrsinfrastruktur und -abwicklung. Deshalb soll einerseits die Arbeit der Inzell-Experten an rasch in die Praxis umsetzbaren Konzepten intensiviert werden, andererseits durch die Erweiterung des Inzell-Kreises mit neuen Stakeholdern aus der Industrie die Rolle der Initiative als öffentlich-private Partnerschaft gestärkt werden. Ein vom Münchner Oberbürgermeister und einem BMW-Vorstand geleiteter Steuerkreis aus Unternehmensvorständen, Verwaltungsleitern und den Spitzen wichtiger Verbände trägt nun die Initiative, legt die thematische Ausrichtung der Projekte fest und überprüft deren Fortschritt. Projektvorschläge werden dabei in einer neu geschaffenen Innovationszelle generiert und in ad-hoc gebildeten Arbeitsgruppen gemeinsam mit für den Projektfortschritt notwendigen Experten ausgearbeitet. Deren Praktikabilität und Umsetzbarkeit soll dabei primär in Modellquartieren für nachhaltige Mobilität im städtischen Raum wie auch im Stadt-Umland-Kontext pilotiert und getestet werden, bevor den politischen Gremien konkrete Vorschläge zur Umsetzung gemacht werden. An die Stelle des Austauschs in den Inzell-Foren und im Plenum ist schließlich ein im circa zweijährigen Turnus zu veranstaltendes Netzwerktreffen gerückt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die bewährte Kooperation „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ nach 20 Jahren erfolgreicher Projektarbeit aktuell durch eine inhaltliche wie organisatorische Nachjustierung daraufhin ausgerichtet wird, die großen Herausforderungen im Verkehrsbereich der Region München noch effektiver gemeinschaftlich anzugehen.



Einwohner 1.407.836

Fläche 310,74 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt München,
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Titel

Forum „Zukunft der Mobilität“, Vision Mobilität 2015 /
BMW Group

2

Jubiläumsausstellung INZELL 2013, Kubus Verkehrsmodell /
BMW Group

B1

Konversionsvorhaben

Stärkung der Innenentwicklung.
Aktive Gestaltung des Nutzungswandels, Reduzierung
von Mobilitätsbedarfen.

11 BREMEN ↗ S 56

Neues Hulsberg-Viertel – vom Krankenhausareal
zum lebendigen Stadtquartier

12 ESSEN ↗ S 62

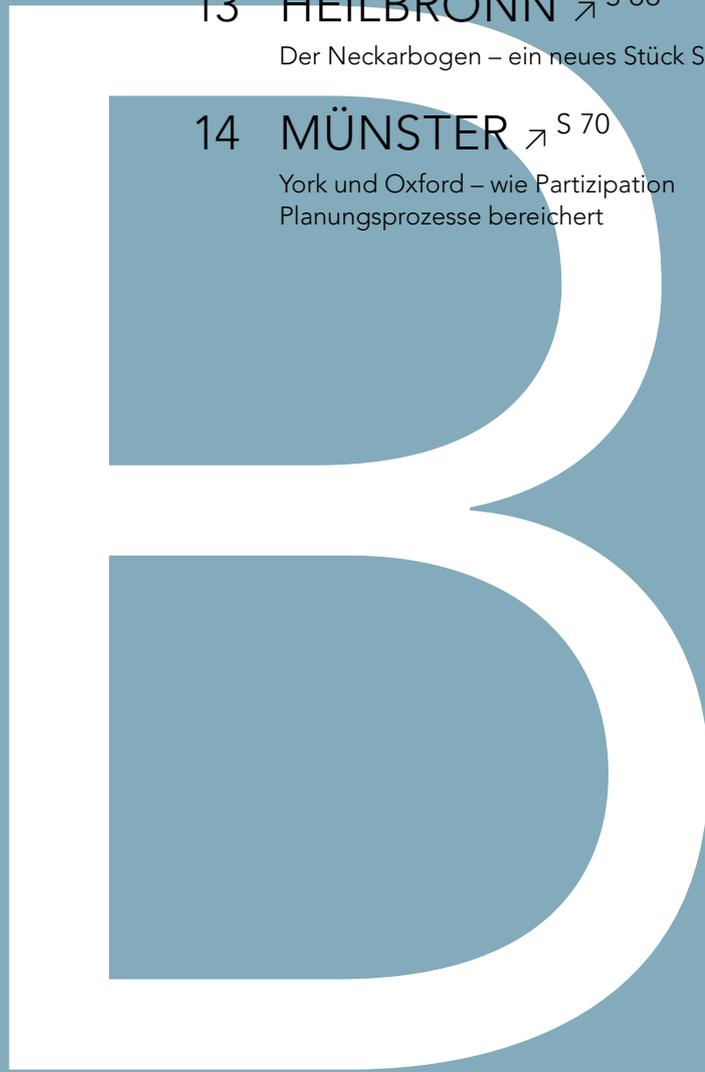
Universitätsviertel grüne mitte Essen

13 HEILBRONN ↗ S 66

Der Neckarbogen – ein neues Stück Stadt

14 MÜNSTER ↗ S 70

York und Oxford – wie Partizipation
Planungsprozesse bereichert



B2 Wohnungsbau

Umgang mit Bevölkerungswachstum und demografischem Wandel unter Berücksichtigung sozialer Belange.
Bereitstellung wirtschaftlich leistbaren Wohnraums.

- 15 BREMEN ↗ S 76
Bremer Bündnis für Wohnen
- 16 DORTMUND ↗ S 78
Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr
- 17 FRANKFURT AM MAIN ↗ S 82
Wohnungsbauförderung im Spannungsfeld einer wachsenden Metropole
- 18 KÖLN ↗ S 88
Integriertes sektorales Stadtentwicklungskonzept Wohnen
- 19 LEIPZIG ↗ S 92
Wohnen in der wachsenden Stadt – der Weg zum neuen Wohnungspolitischen Konzept
- 20 MÜNCHEN ↗ S 96
Das Regionale Bündnis für Wohnungsbau und Infrastruktur
- 21 REGENSBURG ↗ S 100
Stadtratsbeschluss zum Anteil geförderter Wohnungen in Neubaugebieten
- 22 STUTTGART ↗ S 102
Das Stuttgarter Innenentwicklungsmodell (SIM)
- 23 WIESBADEN ↗ S 106
Wohngebiet Bierstadt-Nord

↗ Das Wohnen in der Stadt ist ein essentieller Bestandteil des Leitbilds der Innenentwicklung. Zunächst geht es um die Konzeption und Realisierung neuer Stadtquartiere im Rahmen des Stadtumbaus. Hinzu kommt das strategische Ziel der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen, das inzwischen zu einer zentralen Herausforderung für die Großstädte avanciert ist.

Carsten Schaber

Das Wohnen in der Stadt ist ein essentieller Bestandteil des Leitbilds der Innenentwicklung.

Die folgenden Beiträge beleuchten exemplarisch die kommunalen Handlungsspielräume und Aktivitäten zur Bewältigung der Herausforderungen in diesem Aufgabenbereich. Die Darstellung konzentriert sich auf zwei wichtige Tätigkeitsfelder. Zunächst geht es um die Konzeption und Realisierung neuer Stadtquartiere im Rahmen des Stadtumbaus. Hinzu kommt das strategische Ziel der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen, das inzwischen zu einer zentralen Herausforderung für die Großstädte avanciert ist.

NEUE STADTQUARTIERE

Die Transformation untergenutzter Flächen zu neuen Wohn- und Arbeitsquartieren hat sich seit den 1980er Jahren zu einer Daueraufgabe entwickelt. Die Städte stoßen, häufig auch als Eigentümer, einen Entwicklungsprozess an. Obwohl sich die Rahmenbedingungen in der vergangenen Dekade gewandelt haben, ist die Rolle der Städte als Impulsgeber und Motor der Stadtumbauprozesse unverändert. Die Suche nach neuen Nutzungen und Nutzern gehört zu den wichtigen kommunalen Aufgaben.

Die Beispiele weisen ein breites Spektrum an Vornutzungen auf. Dazu gehört neben Güterbahnhof und Großmarkt (Essen) sowie Hafens- und Güterbahnhof (Heilbronn) auch ein Krankenhausareal (Bremen). Die häufigsten Vorhaben sind

ausgedehnte, zuvor militärisch genutzte Areale, die aus einer Ansammlung unterschiedlicher Einzelstandorte innerhalb einer Stadt bestehen. Einige der Vorhaben, wie die Kasernen York und Oxford in Münster, stehen erst am Anfang ihrer Entwicklung. Die frühzeitige Einbindung der Zivilgesellschaft und der Einsatz passgenauer Beteiligungsinstrumente gehört inzwischen vielerorts zum Repertoire der Stadtentwicklung (vgl. Kapitel E). Konversionsvorhaben sind in dieser Hinsicht besonders interessant, geht es dabei um die Suche nach gemeinsamen Zukunftsbildern für zuvor unzugängliche „weiße Flecken“ auf der Stadtkarte. Die Einbindung dieser „terra incognita“ in das Stadtgefüge erfordert projektspezifische Ansätze wie die bereits erwähnten Vorhaben York und Oxford belegen.

Aufgrund der Vielfalt im Vordergrund stehender Aspekte im Rahmen der Konversionen, werden die weiteren Beiträge zu diesem Thema, die vor allem aus Großstädten mittlerer Größe stammen, unterschiedlichen Kapiteln zugeordnet. In Bamberg (vgl. Kapitel E1) und Heidelberg (vgl. Kapitel D1) geht es zunächst um eine intensive und kontinuierliche Einbeziehung der Bürgerschaft. In Augsburg wird versucht, die verschiedenen ehemaligen Militärstandorte durch einen linearen Park miteinander zu verbinden (vgl. Kapitel A1).

Bei den fortgeschrittenen Projekten in Essen und Heilbronn kommen weitere Facetten des Stadtumbaus zum Vorschein. Zu nennen ist die Bedeutung einer integrierten Vorgehensweise, die in Heilbronn zum Beispiel durch eine dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe gewährleistet wird. Die grüne Mitte Essen steht für das Ziel, Nutzungsmischung zu fördern. In beiden Fällen ist die Schaffung neuer Freiräume essentieller

Bestandteil der Quartiere. Sei es als räumlicher Mittelpunkt und Investitionsanreiz (Essen) oder als Verbindung zwischen unterschiedlichen Quartiersbausteinen. Die Ausrichtung einer Bundesgartenschau und die Zertifizierung gemäß Nachhaltigkeitskriterien steht beim Heilbronner Neckarbogen beispielhaft für das Bestreben der Qualitätssicherung durch Freiraumgestaltung.

DIE NEUE WOHNUNGSFRAGE

Angespannte Wohnungsmärkte im mittleren und unteren Marktsegment führen dazu, dass es viele Einwohner schwer haben, passende, preisgünstige Wohnungen zu finden. Die Wohnungskontingente der neuen Quartiere beziehen sich häufig auf das renditestarke obere Preissegment. Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten hat sich daher seit 2010 in den Ballungszentren und Universitätsstädten zu einem zentralen Aufgabenfeld der Stadtpolitik entwickelt.

Der Grund für diese von den Menschen teilweise als dramatisch wahrgenommene Entwicklung ist das Zusammenwirken unterschiedlicher, voneinander unabhängiger Faktoren. Die hohe Wohnungsnachfrage hat zu einem starken Preisanstieg geführt. Neben demografischen (Anstieg der Haushaltszahlen) und sozio-ökonomischen Aspekten (Renaissance der Stadt als Lebensraum, wirtschaftliche Prosperität), hat die Finanzkrise eine erhöhte Nachfrage nach „Betongold“ mit sich gebracht. Die Internationalisierung der Immobilienmärkte verstärkt die Wirkung dieses Sachverhalts. Vor diesem Hintergrund macht sich das Auslaufen von Belegungsbindungen bei Sozialwohnungen besonders negativ bemerkbar. Die geringen Neubauvolumen der vergangenen Dekade lassen hier keine schnelle Abhilfe erwarten. Die Herausforderung, Menschen auf der Flucht unterzubringen, erhöht den wohnungspolitischen Handlungsdruck auf die Kommunen zusätzlich.

Die Beiträge beschreiben die unterschiedlichen Facetten kommunalen Handelns. Gesamtstädtische Handlungskonzepte für das Wohnen sind in dieser Hinsicht von zentraler Bedeutung. Sie dienen der Bündelung kommunaler Aktivitäten und bilden einen abgestimmten Orientierungsrahmen für alle Beteiligten. Das Wohnungspolitische Konzept (Leipzig), der Stadtentwicklungsplan Wohnen (Köln) und das Stuttgarter Innenentwicklungsmodell (SIM) stehen beispielhaft für das Ziel einer ausgewogenen Wohnraumversorgung aller Bevölkerungsgruppen vor dem Hintergrund eines starken Bevölkerungszuwachses. Die strategischen Konzepte müssen dabei wohnungswirtschaftliche Befindlichkeiten mit dem Ziel der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in Einklang bringen.

Die Initiierung von wohnungspolitischen Bündnissen ist ein verbreiteter Ansatz, die Bedeutung des Themas als Gemeinschaftsaufgabe herauszustellen. Dazu gehört der fachliche

Austausch und die Formulierung gemeinsamer Ziele. Der Beitrag zum „Bremer Bündnis für Wohnen“ steht beispielhaft für dieses Vorgehen. Die Bedeutung städtischer Initiativen für eine partnerschaftliche Zusammenarbeit lässt sich konkret am Beispiel des Wohngebiets Bierstadt-Nord (Wiesbaden) erläutern. Der Stadt gelingt hier die Entwicklung eines neuen Wohngebiets im Konsens mit einer heterogenen Eigentümerstruktur.

Dass die Arbeit solcher Bündnisse auch über die Stadtgrenzen hinaus sinnvoll sein kann, zeigen die Beiträge der Ballungsräume Großraum München und der Städteregion Ruhr. In beiden Fällen besitzen die Wohn- und Arbeitsmärkte, trotz unterschiedlicher wirtschaftlicher Dynamik, eine ausgeprägte regionale Verflechtung. Die Beiträge illustrieren die Vorteile einer interkommunalen Kooperation im Spannungsfeld formaler und informeller Zusammenarbeit. Im Münchner Raum geht es dabei auch um den Umgang mit den infrastrukturellen Folgen des Bevölkerungswachstums. Die Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr steht für eine gemeinsame Bestandserhebung und den frühzeitigen Informationsaustausch auf dem Weg zu einer regional abgestimmten wohnungspolitischen Position.

Die Wohnungsbauförderung und die Festlegung von Kontingenten ist ein weiterer Aspekt des kommunalen Handelns. Die Beispiele aus Frankfurt am Main und Regensburg zeigen stellvertretend, welche Spielräume bei der Bereitstellung kommunaler Mittel bestehen. Es geht dabei u. a. um den Zuschnitt der Förderkapazitäten auf bestimmte Zielgruppen (Frankfurt am Main) oder die generelle Einführung von Förderquoten für neue Quartiere.

Die anhaltende Knappheit von bezahlbarem Wohnraum in Ballungsräumen und Universitätsstädten wird durch die Zuwanderung bzw. Menschen auf der Flucht weiter verschärft. Der Handlungsdruck auf die Städte nimmt dadurch weiter zu. Andererseits ist die Forcierung und Förderung vor allem preisgünstigen Wohnungsbaus mittlerweile Konsens unter den Beteiligten. Die Diskussion über die Bereitstellung zusätzlicher Flächen hierfür hat gerade erst begonnen.

11

Neues Hulsberg-Viertel – vom Krankenhausareal zum lebendigen Stadtquartier

BREMEN



Marion Skerra

Auf dem Areal des Klinikums Bremen-Mitte soll ein neues Stadtquartier entstehen – das neue Hulsberg-Viertel. Eine bislang eher verborgene, wenn auch bedeutsam, doch einseitig zu Krankenhauszwecken genutzte Fläche von 14 Hektar soll zu einem integralen Stück Stadt werden. Was macht dieses Plangebiet so besonders? Das historische Zentrum von Bremen ist nur 1,5 Kilometer entfernt und bis zu dem attraktiven Gründeich entlang der Weser sind es nur wenige hundert Meter. Die unmittelbare Umgebung ist nicht irgendeine, sondern diejenige, in der die BremerInnen besonders gerne wohnen, einkaufen und abends ausgehen und in der

es ein gut funktionierendes gesellschaftliches Miteinander gibt. Und die Bewohner des sogenannten Bremer Viertels? Deren Durchsetzungsfähigkeit ist bis zum heutigen Tage im Stadtgrundriss ablesbar. So konnte in den 1970er Jahren die Mozarttrasse verhindert werden, die als eine Art Stadtautobahn den Breitenweg mit der Weser verbinden sollte. Zahlreiche traditionelle Bremer Häuser hätten weichen müssen. Die gewachsenen Strukturen konnten bis heute bewahrt werden, die Autogerechtigkeit sich hier nicht durchsetzen. Heute stellt sich die Situation so dar, dass die schmalen Straßen mit dem Parkdruck überfordert sind und viele Orte mit dem Auto nur über Umwege erreichbar sind. Die Rolle des Autos ist mit gerade einmal 0,49 PKW pro Wohneinheit entsprechend gering.

Wie kann die städtebauliche Entwicklung der mit 14 Hektar größten innerstädtischen Konversionsfläche von Bremen im Einvernehmen mit einer breiten Öffentlichkeit gelingen? Auf dem Areal verteilt sich die Krankenhausnutzung aktuell auf eine Vielzahl von mehr oder weniger erhaltenswerten Gebäuden. Wie können diese in die Planung integriert werden? Welche Nachnutzungen sind sinnvoll? Nahezu 400 zum Teil sehr große und schöne Bäume prägen das Plangebiet. Nicht alle können erhalten werden. Aber welche sollen es sein? Auf 14 Hektar können etliche Menschen wohnen und arbeiten. Welches Mobilitätsverhalten haben sie? Geht es auch mit deutlich weniger privaten Autos?

Allen in die Entwicklung involvierten Akteuren war klar: Bei dieser Flächenkonversion muss mit der hohen Erwartungshaltung der Zivilgesellschaft sorgfältig umgegangen werden. Bremen wächst und benötigt dringend neuen, darunter auch kostengünstigen und sozialen Wohnraum. Vielfältige Ansprüche an die neu entstehenden Gebäude sowie die öffentlichen Freiräume sind in Einklang zu bringen mit einer effizienten Flächennutzung sowie den ökonomischen Zielen für die zuständige Projektentwicklungsgesellschaft. Nicht zu vergessen sind die zahlreichen Akteure der Immobilienwirtschaft, die angesichts der herausragend guten Lage bereits in den Startlöchern stehen.

Taktgeber ist die Inbetriebnahme des zurzeit im Bau befindlichen Teilersatzbaus des Klinikums, der alle Krankenhausesnutzungen auf einer Fläche von nur noch 4 Hektar zusammenfasst. Erst nach dessen Inbetriebnahme können Bestandsgebäude freigezogen und je nach Erhaltungszustand und baukulturellem Wert abgebrochen oder einer neuen Nutzung zugeführt werden. Die aktuelle Planungsphase wird maßgeblich durch die Bauleitplanung bestimmt. Als nächster Verfahrensschritt steht die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans an. Erste Grundstücke werden 2016 in die Vergabe gehen. Mit der Umsetzung der Planung kann voraussichtlich Ende 2018 begonnen werden.

ENTSCHEIDENDE POLITISCHE SETZUNGEN

Wie ging es los? Mit dem Beschluss der Bremischen Bürgerschaft zur Entwicklung eines nachhaltigen Stadtquartiers gab die Politik im Jahre 2010 den Startschuss für die Flächenkonversion. Unter der Prämisse der Erlösmaximierung sollte ein urbanes und sozial gemischtes Stadtquartier mit einem zukunftsfähigen Mobilitätskonzept entwickelt werden. Eine über das übliche Maß hinausgehende Beteiligung der Öffentlichkeit wurde als zentral für die Akzeptanz des neuen Quartiers gesehen. Die Interessen der Bevölkerung und des örtlichen Beirats sollten in jeder Phase der Projektentwicklung einbezogen und möglichst einvernehmliche Lösungen gefunden werden. Damit wurde das Neue Hulsberg-Viertel auf vielen Ebenen zum Pilotprojekt, die Erwartungshaltung innerhalb der Stadtgesellschaft war entsprechend hoch und ambivalent.



2

DER WEG ZUR VERSTÄNDIGUNG

Diese Vorgaben galt es nun gemeinsam mit den unterschiedlichsten Akteuren in ein städtebauliches Leitbild zu überführen. Wie sollte man vorgehen? Wie eine wirklich gute Beteiligung organisieren? Erst einmal wurden diese Fragen im Rahmen einer Auftaktveranstaltung am 11.04.2011 öffentlich diskutiert. Man einigte sich darauf, die städtebaulichen Ziele gemeinsam zu entwickeln bevor auch nur der erste Strich einer Neukonzeption gezeichnet wurde. Dafür hat man sich in fünf Fachforen und mithilfe maßgefertigter Beteiligungsbausteine, wie Spaziergängen über das Areal, einer Exkursion nach Hamburg, eines Besuchs beim Integrationsrat und spezieller Jugendformate, das Wesen des Quartiers erschlossen.

In den Foren wurden die im Vorfeld zu dem jeweiligen Thema erstellten Fachgutachten vorgestellt, es gab Vorträge von Experten sowie Projektbeispiele aus anderen Städten. Das Interesse in der Bevölkerung war groß, jeweils bis zu 200 Personen nahmen teil. Das Ergebnis der Foren zu den Themen städtebauliche Einordnung, Mobilität, Freiraum und Natur, Nutzungsmischung, Bestandsgebäude und nachhaltige Energieversorgung wurde in Form einer in Zusammenarbeit mit engagierten Bürgern verfassten Zwischenbilanz veröffentlicht. Parallel dazu wurde die Website www.neues-hulsberg.de an den Start gebracht, auf der Veranstaltungsankündigen, Beiträge und Ergebnisse veröffentlicht werden und die zudem als Forum für von Bürgern initiierte Veranstaltungen sowie Hinweise und Kommentare fungiert.

Titel

Klinikum-Bremen-Mitte / GEG Grundstücksentwicklung
Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co KG, 2014

2

Gemeinsames auf den Weg machen, Spaziergang über
das Gelände des Klinikums, Juni 2011



3

Während der Beteiligungsprozess anfangs ausschließlich durch Akteure aus der Verwaltung koordiniert wurde, wurden diese ab Anfang 2012 durch die Grundstücksentwicklungsgesellschaft Klinikum Bremen-Mitte (GEG) unterstützt. Als externen Begleiter und Berater für diesen außergewöhnlichen Beteiligungsansatz hatte der damalige Senatsbaudirektor Franz Josef Höing frühzeitig Klaus Selle hinzugezogen. Auch aufgrund von personellen Wechseln auf Verwaltungsebene, seit Mai 2013 ist Iris Reuther Senatsbaudirektorin, ist Klaus Selle einer der maßgebenden Akteure, die den Prozess von Anfang an begleiten. Von vielen Beteiligten wird er als so etwas wie der „Hüter des Beteiligungsprozesses“ gesehen. Seine Person genießt Vertrauen.

STÄDTEBAULICHE ZIELE EINES PILOTPROJEKTS

Auf die folgenden Rahmenbedingungen für eine städtebaulich verträgliche und nachhaltige Entwicklung des neuen Stadtquartiers hat man sich im Rahmen der Foren schließlich verständigt:

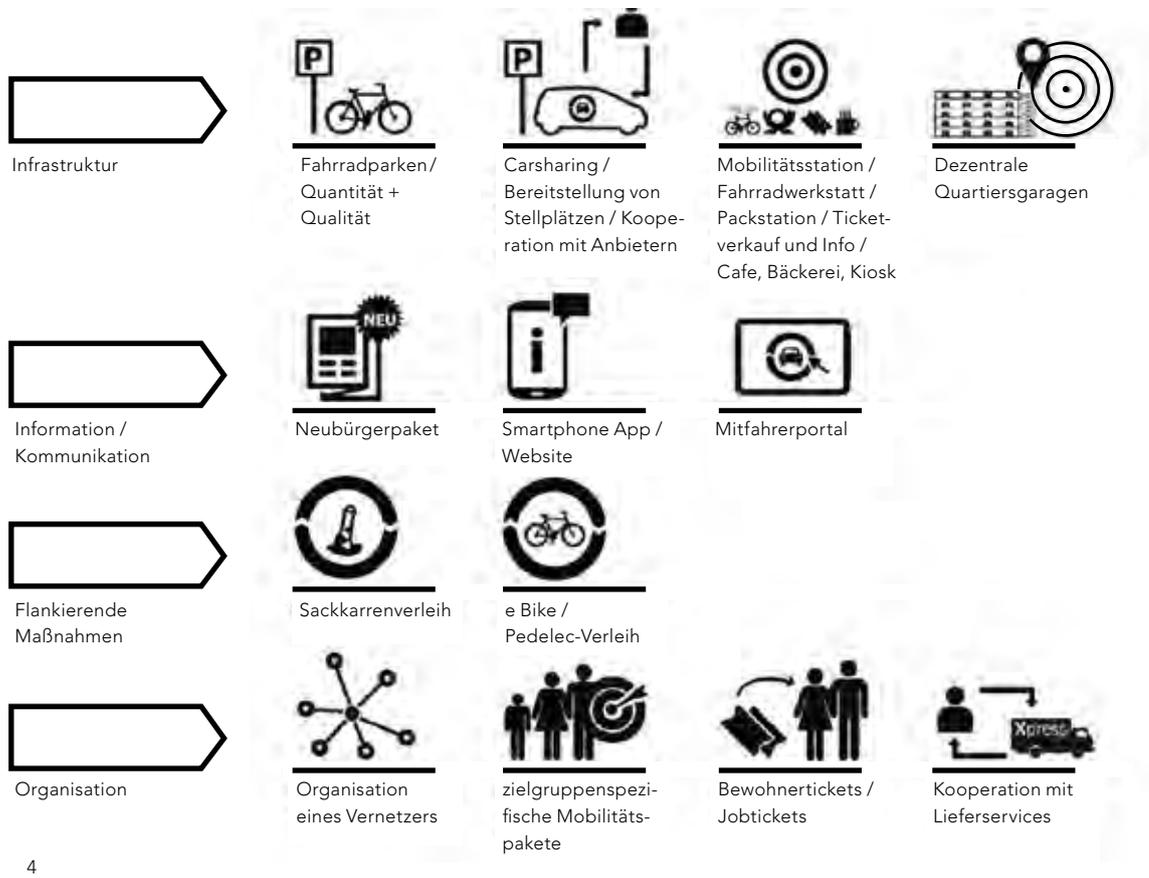
- circa 160.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche insgesamt
- circa 1.000 Wohnungen
- circa 80.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche für gewerbliche Nutzungen und Parken
- Erhalt wesentlicher Teile des Baumbestands von etwa 400 Einzelbäumen
- Schaffung eines großen, gemeinschaftlich nutzbaren, grünen Freiraums
- eine deutlich untergeordnete Rolle des Autos
- wesentlich weniger private Stellplätze als üblich
- Vermeidung von Tiefgaragen
- nachhaltige Stärkung der alternativen Mobilitätsformen

Erst dann wurde auf dieser gemeinsam erarbeiteten Basis ein gutachterliches Wettbewerbsverfahren zur Entwicklung eines städtebaulichen Leitbilds eingeleitet. Die Auftaktveranstaltung zur Vorstellung der von der Baubehörde eingeladenen drei Planungsteams sowie die Zwischen- und Abschlusspräsentation fanden vor den Augen der Öffentlichkeit statt. Aus Sicht der am 12.01.2013 tagenden Fachjury hat der Entwurf des Planungsteams Lorenzen Architekten, Relais Landschaftsarchitekten und Argus Verkehrsplanung die Ziele am überzeugendsten umgesetzt. Hervorgehoben wurden das Freiraumkonzept der „grünen Finger“, die die Ränder mit der grünen Mitte verknüpfen, sowie die gut konturierten Blockstrukturen, die die Bestandsgebäude integrieren und somit eigene Identitäten und vielfältige Adressen bilden können.

KONKRETISIERUNG IM FOKUS DER ÖFFENTLICHKEIT

Auf dem Weg vom städtebaulichen Leitbild zum Rahmenplan zogen sich die anfangs durch die Politik gesetzten Themen wie ein roter Faden durch den Erörterungsprozess. Jetzt ging es darum, die Themen zu durchdringen, Konsens herbeizuführen und verbleibenden Dissens gemeinsam durchzustehen.

Im Sinne einer Kultur des gegenseitigen „Schlaumachens“ wurde mit einer Reihe von Spezialveranstaltungen im ersten Halbjahr 2014 dem Wunsch nach intensiverer Erörterung bestimmter Themen begegnet. Aufgrund der Vielzahl und engen Taktung der Veranstaltungen, dem hohen Aufwand der Vor- und Nachbereitung und dem bemerkenswerten Durchhaltevermögen der Zivilgesellschaft wurde diese Phase von vielen Mitwirkenden als „Beteiligungsmarathon“ bezeichnet. Dieser fand seinen vorläufigen Abschluss in einer zweitägigen Bebauungsplanwerkstatt im Juli 2014, in der es darum ging, die Erörterung auf die bebauungsplanrelevanten Themen zu konzentrieren und sichtbar zu machen, bei welchen Aspekten weitestgehend Konsens besteht und bei welchen man noch auseinander liegt. Der verbleibende Dissens konnte auch in dem im März 2015 veranstalteten Perspektivengespräch, in dem die strittigen Aspekte zu Mobilität, Freiraum und Bestandsgebäude noch einmal öffentlich erörtert wurden, nicht vollständig aufgelöst werden. Unter den sich einbringenden Akteuren tritt die BürgerInAktion Neues Hulsberg (BIANH) besonders in den Vordergrund: Ein Kreis von 20 bis 25 sachkundigen Personen, die sich von Anfang an aktiv an der Entwicklung des Quartiers beteiligen und einen eigenen Prozess mit regelmäßigen Treffen eingeleitet haben. „Die wissen doch gar nicht was hier los ist“, so der Titel eines von der BIANH lancierten Zeitungsartikels, in der sie sich für den Erhalt von Bestandsgebäuden, weiterer Bäume sowie den Ausschluss von Tiefgaragen einsetzt. Diese Erfahrung zeigt: Nicht alles kann im Konsens verhandelt werden, letztendlich ist die Politik als Entscheidungssträger gefragt.



4

WEGWEISENDES MOBILITÄTSKONZEPT

Alle Facetten sind bedeutsam für das Projekt. Eine besondere Herausforderung war und ist jedoch die Mobilität, die hier deshalb intensiver beleuchtet werden soll. Wie viele Autos sind verträglich? Wo wird geparkt? Ausschließlich in Hoch- oder auch in Tiefgaragen? Wer trägt die Kosten für die Herstellung? Wie wird geregelt, wer wo einen Stellplatz erhält? Diese und weitere Fragen wurden in der entsprechenden Spezialveranstaltung und den nachfolgenden Foren kontrovers, teilweise emotional und zeitintensiv erörtert. Die in dem ersten Gutachten von SHP (Mobilitätskonzept Klinikum Bremen-Mitte/Neues Hulsberg Viertel, SHP Ingenieure, Mai 2012) formulierten wesentlichen Ziele wurden im Beteiligungsprozess zu einem modellhaften Mobilitätskonzept fortgeschrieben, das die Voraussetzungen für ein autoarmes Quartier folgendermaßen formuliert:

- weitgehend autofreie öffentliche und private Stadträume
- kein Durchgangsverkehr
- Konzentration der Stellplätze in Sammelgaragen an den Rändern des Quartiers
- Vorrang für die alternativen Mobilitätsformen wie Fahrrad und öffentlicher Personennahverkehr

→ Absenkung des Stellplatzschlüssels für alle Nutzungen auf 50 Prozent des in Bremen geltenden Stellplatzschlüssels

Aus der Absenkung des Stellplatzschlüssels folgt für Wohnnutzung, dass nur noch 0,4 anstelle von 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit nachgewiesen werden müssen. Auch Wohnen ohne eigenes Auto soll ermöglicht werden. Zur Förderung des Radverkehrs sollen erhöhte quantitative und qualitative Anforderungen an Fahrradabstellplätze in den Planungsinstrumenten verankert werden. Bei allen im Plangebiet vorgesehenen Parkierungsbauten soll es sich um Quartiersgaragen handeln, die Stellplätze von mehreren Baufeldern im Quartier aufnehmen und in denen die grundsätzliche Möglichkeit einer Mehrfachnutzung der Stellplätze gegeben ist. Ein Mobilitätsmanagement soll mithilfe flankierender Maßnahmen dazu beitragen, alternative, umweltbewusste Mobilitätsformen zu fördern. Dazu gehören neben Car-Sharing auch Angebote von nicht motorisierten Transporthilfen, eine Packstation sowie ein Kommunikationsportal. Es ist beabsichtigt, einen Verein zur Steuerung der Maßnahmen zu gründen und alle Grundeigentümer zur Vereinsmitgliedschaft zu verpflichten.

3

Etappen auf dem Weg zum Städtebaulichen Leitbild

4

Mobilitätskonzept



5



6

Durch die thematische Verknüpfung der Themen „Mobilität und Freiraum“, so auch der Titel der Spezialveranstaltung, sollte verdeutlicht werden, welche Gewinne es für die Qualität des Freiraums haben kann, wenn die sonst übliche Aneignung des öffentlichen Raumes durch parkende Autos vermieden wird.

GLEICHGEWICHT DER KRÄFTE

Die hohe Aufmerksamkeit einer breiten Öffentlichkeit sowie die vielen sachkundigen Hinweise tragen entschieden dazu bei, dass Politik und Verwaltung die ursprünglichen Ziele nicht aus den Augen verlieren und dass das besonders in Zeiten schlecht ausgestatteter öffentlicher Haushalte wichtige Ziel der Erlösmaximierung nicht allein in den Vordergrund tritt.

Bemerkenswert ist, dass der Beteiligungsprozess nicht überwiegend von Partikularinteressen geprägt ist. Insgesamt lässt sich eine tiefe Verbundenheit mit dem Ort und ein Verantwortungsbewusstsein für das Quartier herauslesen. Trotz einiger strittiger Themen scheint die Freude an der Beschäftigung mit städtebaulichen Themen und an der Teilhabe im Vordergrund zu stehen, was sich auch in dem enormen Durchhaltevermögen der Mitwirkenden widerspiegelt.

ERNEUTE POSITIONSBESTIMMUNG

Die besonders frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung hat nach Einschätzung des Fachbereichs Bau und Stadtentwicklung eine städtebauliche Entwicklung im Konsens mit vielen Stadtbewohnern ermöglicht. Die tiefgehende öffentliche Erörterung und das wiederholte Infragestellen von vielfältigen Aspekten hat die Planung auf dem Weg der Konkretisierung gefestigt. Die Beteiligung hat deutliche Spuren im städtebaulichen Entwurf hinterlassen. Wir sind froh darüber und hoffen, dass es uns geglückt ist, diese auch hinreichend gut zu vermitteln.

Das Projekt ist noch immer auf dem Weg. Im Zuge der Umsetzung werden andere Themen an Bedeutung gewinnen. Wie geht Vergabe? Wie viele Grundstücke wird es für Baugemeinschaften geben? Der Freiraum muss geplant werden. Wie sieht das Verfahren dazu aus? Vorgesehen ist ein freiraumplanerischer Wettbewerb, der wieder gemeinsam mit der Öffentlichkeit vorbereitet wird. Wie werden die neuen Häuser aussehen? Es soll ein Gestaltungsleitfaden entwickelt werden, für bestimmte Grundstücke soll es Wettbewerbe geben.

Die Beteiligung muss und wird weitergehen. Wir alle, Politik, Verwaltung, Entwicklungsgesellschaft sowie die interessierten und sich einbringenden Akteure der Zivilgesellschaft, benötigen auch weiterhin Kraft und Weitsicht, Leidenschaft und Begeisterungsfähigkeit, um dem hohen Anspruch an die Entwicklung des für die Stadtentwicklung von Bremen strategischen Projektes Neues Hulsberg-Viertel gerecht zu werden.



7

↗

Einwohner 548.547

Fläche 325,42 km²

Ansprechpartner Freie Hansestadt Bremen,
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Fachbereich Bau und Stadtentwicklung

Weitere Informationen im Internet

www.neues-hulsberg.de

www.geg-bremen.de/

5

Etappen auf dem Weg zum Städtebaulichen Leitbild

6

B-Planwerkstatt: Kultur des gegenseitigen Schlaumachens / Protze Theiling, 2014

7

Rahmenplan Neues Hulsberg-Viertel / Lorenzen Architekten, Juni 2015

12 Universitätsviertel grüne mitte Essen

ESSEN



Andreas Müller, Friedhelm Stärk

Die Geschichte des Universitätsviertels ist wechselvoll: Zu ihr gehören der Zugang zur „verbotenen Stadt“, dem Gelände der Krupp'schen Gussstahlfabrik, sie ist Teil von Essens „wildem Norden“, dem Segeroth-Viertel, dazu zählen weiterhin Großmarkt und Kirmesgelände.

Mit dem Segeroth verbunden in der Vergangenheit weite Teile der Öffentlichkeit „die Vorstellung eines sub-proletarischen Sodom und Gomorrha, das gekennzeichnet war durch Mietskasernenelend, unhygienische Wohn- und Lebensverhältnisse, Gewaltförmigkeit sozialer Beziehungen, schließlich

Kriminalität und Prostitution. Kurzum: Der Segeroth bildete die Inkarnation all dessen, was die bürgerliche Öffentlichkeit schon Ende des letzten Jahrhunderts als Verderbtheit der Großstadt zu brandmarken pflegte.“ (1)

Die umfangreichen Zerstörungen des Kriegs, die Stilllegung der Station und der umfangreichen Gleisanlagen der Rheinischen Bahn sowie der Abbruch des Großmarkts beseitigten das ehemals pulsierende Leben in diesem Quartier nahezu vollständig.

Mit der Grundsteinlegung und Gründung der integrierten Gesamthochschule Essen (heute Universität Duisburg Essen) erfolgte im Jahre 1972 der Startschuss für die zukünftige Entwicklung des nördlichen Cityrands. Dabei ging es im Kern um die Frage, wie der Brückenschlag zwischen Campus und City städtebaulich ausformuliert werden kann. Zahlreiche städtebauliche Überlegungen und Wettbewerbe folgten.

VIELFÄLTIGE PLÄNE UND KONZEPTE

Im Jahr 1995 wurde ein erster Bebauungsplan zur Entwicklung des Gebiets rechtskräftig. Investiert und gebaut wurde in dem Quartier jedoch nicht. Die Absicht, Essens Philharmonikern im Universitätsviertel – grüne mitte Essen eine neue Spielstätte zu bauen, führte zu heftigem Widerstand in der Bevölkerung und wurde daraufhin nicht weiter verfolgt. Mit einer sogenannten Perspektivenwerkstatt wurde 1999 nach einer einvernehmlichen Lösung für die Entwicklung des Gebiets gesucht. Mehr als 1.000 Bürgerinnen und Bürger nutzten die Chance, unter Leitung von John Thompson&Partners (London) und der von Zadow GmbH (Caputh) in dem mehrtägigen öffentlichen Partizipations-Workshop Ideen für das neue Quartier zu entwickeln.

Im Ergebnis entstand eine Leitidee für das neue Universitätsviertel – grüne mitte Essen, die Entwicklung eines Stadtquartiers mit vielfältigen Nutzungen mit hohem Wohnanteil und mit einer großen zentralen Grünfläche. Realisiert wurde jedoch auch diese Planung nicht. Die entwickelte Leitidee bildete jedoch die Basis für die späteren Planungen.

Ab 2001 wurde auf der Südseite des Viertels ein großes neues Einkaufszentrum mit ca. 50.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche geplant. Die Pläne zerschlugen sich jedoch, als sich 2004 vis-à-vis in integrierter Innenstadtlage die Pläne für das Einkaufszentrum Limbecker Platz konkretisierten. Insbesondere von Seiten der Bürgerschaft wurde vehement die Errichtung eines Bürgerparks im Universitätsviertel – grüne mitte Essen gefordert, der hinsichtlich seiner Dimensionierung deutlich über die bis dahin planungsrechtlich abgesicherte Grünfläche (ca. 1,2 Hektar) hinausgehen sollte.

Die neue politische Mehrheit im Rat nach den Kommunalwahlen 2004 nahm die Forderung nach deutlich mehr Grünflächen im Universitätsviertel – grüne mitte Essen auf und entschied, dass die ca. 12 Hektar große Fläche zu zwei Dritteln zu Bauland und zu einem Drittel zu Grünfläche entwickelt werden sollte.

In der Folge entwarf die Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen mit ihren Architekten ein städtebauliches Konzept als Grundlage für die weitere Planung. Den Kern der Planung bildet eine lang durch das Gebiet gezogene Grünfläche mit einer Breite von 90 Metern und einer Länge



2

von 600 Metern in Ost-West-Richtung sowie ein etwas kleinerer Grünzug in Nord-Süd-Richtung in einer maximalen Breite von 50 Metern als Verbindung zur Universität. Die besondere Qualität des neu geschaffenen Freiraums liegt in seiner Weiträumigkeit. Sie steht im Kontrast zur verdichteten Stadt.

Die geplanten Wohnbauflächen liegen beiderseits des Parks und bieten aufgrund ihrer städtebaulichen Struktur optimale Voraussetzungen für vielfältige Wohnformen. Die Standorte der Büro- und Dienstleistungsbebauung liegen repräsentativ entlang der stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen und Plätze. Sie unterstützen den Schallschutz für die dahinter liegenden Wohnbauflächen und markieren die Eingänge in das Quartier. Dem städtebaulichen Konzept liegt ein einfaches, flächensparendes Erschließungskonzept (ca. 5 Prozent Flächenanteil am Plangebiet) zugrunde. Die Bauflächen entlang der Segerothstraße, Friedrich-Ebert-Straße und Gladbecker Straße werden unmittelbar erschlossen. Die innere Erschließung erfolgt über zwei Stichstraßen von der Gladbecker Straße und der Segerothstraße aus.

Das Universitätsviertel – grüne mitte Essen wird an seiner Nordkante von der Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn tangiert. Diese bildet die Keimzelle für ein visionäres Großprojekt, den „Radschnellweg Ruhr“ von Duisburg über Essen und Dortmund bis Hamm. Auf Essener Stadtgebiet ist der Teilbereich vom Universitätsviertel bis zur westlichen Stadtgrenze bereits fertiggestellt.

Titel
Luftbild Essen 2015 / Hans Blosssey / EWG

2
Städtebaulicher Entwurf / scape landschaftsarchitekten



3

SCHRITTWEISE REALISIERUNG

Zur städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung des Quartiers gründete sich bereits im Jahr 2000 die Entwicklungsgesellschaft Universitätsviertel Essen mbH (EGU). Gesellschafter der Entwicklungsgesellschaft Universitätsviertel Essen mbH sind die Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH und die Sparkasse Essen mit je 27,5 Prozent sowie die Altstadt Baugesellschaft mbH & Co. KG mit 23 Prozent und die NRW.URBAN GmbH & Co. KG mit 22 Prozent.

Die planungsrechtliche Grundlage für die Realisierung der einzelnen Bauprojekte bildet der 2008 in Kraft getretene Bebauungsplan. Da sich das gesamte Plangebiet dank langjähriger erfolgreicher Bodenvorratspolitik vollständig im Eigentum der Stadt Essen befand, sichert der Bebauungsplan das städtebauliche Konzept lediglich in seinen Grundzügen ab. Die städtebauliche und architektonische Qualität der Bebauung konnte im Zuge der Grundstücksverkäufe gesichert werden. Für drei Projekte wurden Wettbewerbsverfahren durchgeführt, in den anderen Fällen wurden zumindest alternative Entwürfe gefordert und auch erstellt. Um Investoren für dieses ehemals mit schlechtem Image behaftete Gebiet zu interessieren, wurde zuerst der ca. 4 Hektar große Park als Herzstück des künftigen Stadtquartiers angelegt. Im Dezember 2008 begannen die Bauarbeiten, im Juli 2010 konnte der von scape Landschaftsarchitekten geplante Park feierlich eröffnet werden.

Auch wenn die ersten Bewohner noch drei Jahre auf sich warten ließen, wurde der Park von Anfang an von der Bevölkerung sehr gut angenommen. Bemerkenswert ist, dass es anfangs trotz der noch geringen sozialen Kontrolle zu keinen nennenswerten Vandalismusschäden gekommen ist.

Seit 2011 wird im Universitätsviertel – grüne mitte Essen gebaut. Ein Selbstläufer war die Entwicklung am Anfang jedoch nicht. Den Impuls zur baulichen Entwicklung musste die städtische Wohnungsbau-Gesellschaft Allbau AG geben. Gemeinsam mit dem Engagement von zwei weiteren privaten Investoren entstanden zeitgleich drei Projekte für den Wohnungsbau mit 78 Miet- und 80 Eigentumswohnungen.

Nach der Fertigstellung des Parks und dem Beginn der ersten Bauprojekte nahm die Entwicklung des Universitätsviertels – grüne mitte Essen deutlich an Fahrt auf und ist heute nahezu fertiggestellt.

Die Preise für die insgesamt entstandenen 287 Mietwohnungen, 158 Eigentumswohnungen sowie 19 Stadthäuser bewegen sich im Essener Vergleich auf einem hohen Niveau. So kosteten die Eigentumswohnungen zwischen 2.400 und 3.000 Euro pro Quadratmeter, die Mieten liegen zwischen 8,50 und 11,50 Euro pro Quadratmeter (Kaltmiete).

Neben den unterschiedlichen Wohnungsbauprojekten wurden zwei Dienstleistungsgebäude entlang der tangierenden Hauptverkehrsstraßen errichtet.

Mit dem Bau des neuen Hörsaalzentrums hat die Universität die Chance genutzt, ihren bisherigen räumlichen Fokus auf den Campus durch eine aktive Entwicklung in Richtung Stadt zu erweitern.

Unterstützt durch den Abriss der alten wuchtigen Eisenbahnbrücken über die Segerothstraße und die Gladbecker Straße konnte auch die visuelle Trennung zwischen der Universität und der Innenstadt aufgehoben werden; völlig neue Blickbeziehungen sind entstanden. Daneben haben die Hauptwegebeziehungen entlang der genannten Straßen eine völlig neue städtebauliche Qualität erhalten, die ehemaligen Angsträume sind entfallen.



4



5

Das südlich angrenzende, noch freie Grundstück, würde sich ebenfalls für eine universitätsnahe Nutzung anbieten. Projekte für ein Studierendenzentrum oder für Studentenwohnungen konnten bislang aber noch nicht konkretisiert werden.

Den Schlusspunkt der Bebauung im Universitätsviertel – grüne Mitte Essen wird entlang der Segerothstraße die Funke Mediengruppe mit dem Bau ihres neuen „Media Office“ setzen. Der in einem Architekturwettbewerb prämierte Entwurf des Wiener Architekturbüros AllesWirdGut soll bis Ende 2017 fertiggestellt werden.

Die Stadt und private Investoren haben dann rund 200 Millionen Euro investiert, um aus dem 1949 im Begleittext einer Fotoreportage der Neuen Berliner Illustrierten als „Nirgendwo erscheint Deutschland so grau und trüb wie im Segeroth“ (ebd: 9) dargestellten Quartier ein lebendiges und grünes innerstädtisches Stadtquartier zu entwickeln.



6

Quelle

(1) Bajohr, F.; Gaigalat M. (Hrsg.), 1991: Essens wilder Norden. Hamburg.



Einwohner 569.884

Fläche 210,34 km²

Ansprechpartner Stadt Essen,
Amt für Stadtplanung und Bauordnung

3

Park mit Spielplatz / Friedhelm Stärk

4

Hörsaalzentrum / Friedhelm Stärk

5

Funke Medien Office / ALLESWIRDGUT ARCHITEKTUR ZT

6

Wohnen am Wasser / Friedhelm Stärk

13 Der Neckarbogen – ein neues Stück Stadt

HEILBRONN



Antje Ferchau

Verlassene Gebäude, heruntergekommene Lagerhallen, überwucherte Gleise – so sah es noch vor wenigen Jahren im ehemaligen Fruchtschuppenareal aus, ein 30 Hektar großes, ehemaliges Hafen- und Güterverkehrsgelände, das nördlich vom Hauptbahnhof Heilbronn liegt. Es handelt sich um einen urbanen Leerraum mitten im Herzen der Stadt, in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt und in unmittelbarer Lage am Altarm des Neckars. Dieses Niemandsland zwischen Kernstadt und angrenzenden Stadtbereichen ist bislang nicht als Teil der Stadt verankert.

Mit dem Erwerb des Fruchtschuppenareals verfolgt Heilbronn das Ziel, auf dem Gelände ein neues, gemischt genutztes, lebendiges Stadtquartier mit fußläufiger Anbindung an die Kernstadt zu entwickeln. Im Jahr 2009 wurde der internationale städtebauliche Wettbewerb „Masterplan Neckarvorstadt“ entschieden und der erste Rahmenplan für ein Stadtquartier zum Wohnen und Arbeiten entwickelt. Kernpunkte waren die Verlegung einer vierspurigen Bundesstraße aus dem Gebiet, die Schaffung zweier urbaner Wasserflächen in Anlehnung an die historischen Hafenbecken, eine städtebaulich prägnante Dreiecksfigur mit maximaler Wohnausrichtung zum Wasser und großräumige Landschaftsbänder, die die Bebauung einrahmen. Die Wiederentdeckung des Neckars als prägendes Element Heilbronnns spielt hierbei eine

gewichtige Rolle. Das neue innenstadtnahe Stadtquartier Neckarbogen setzt Maßstäbe in Fragen der Nachhaltigkeit und strahlt auf die Gesamtstadt aus.

BUNDESGARTENSCHAU 2019

Mit der Vergabe der Bundesgartenschau 2019 an Heilbronn im Jahr 2005 stand fest: Das ehemalige Fruchtschuppenareal ist das Herzstück dieser Schau. Hier soll sich das neue Stadtquartier Neckarbogen entwickeln. Die Bundesgartenschau mit ihren stadtstrukturellen Zielen, die Stadtteile über Grünverbindungen zu vernetzen und das Neckarufer zur Naherholungslandschaft umzugestalten, ist dabei der entscheidende Motor der Stadtentwicklung.

Zur Schau werden drei Baublöcke des neuen Stadtquartiers als sogenannte Stadtausstellung realisiert und bewohnt sein. Damit können einer breiten Öffentlichkeit erste Ergebnisse der Entwicklung gezeigt und mit ihr intensiv diskutiert werden.

INTERDISZIPLINÄRER ARBEITSPROZESS

Die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit einer Größe, die fast an die historische Kernstadt herankommt, ist eine besondere Herausforderung für eine Stadt und ihre einzelnen Fachämter. Eine interdisziplinäre Bearbeitung ist hierbei unerlässlich.

Im Baudezernat wurde für die Bearbeitung des städtebaulichen Wettbewerbs und der sich anschließenden Rahmenplanung eine interdisziplinäre Projektgruppe „Bundesgartenschau/Neckarbogen“ gebildet. Diese hat ständige Mitglieder aus den Fachbereichen Stadtplanung, Verkehrsplanung, Hochbau, Freiraum, Ver- und Entsorgung, Liegenschaften und der Kämmerei. Weitere Fachbereiche werden bei Bedarf hinzugezogen. Zwei städtische Mitarbeiter, die später zur Bundesgartenschau Heilbronn 2019 GmbH (kurz BUGA 2019 GmbH) wechselten, brachten sehr früh die Interessen der Bundesgartenschau ein.

Anfänglich lag die Koordination der Projektgruppe und der wöchentlichen Termine im Fachbereich Stadtplanung. Im Jahr 2012 wurde hierfür eine separate Koordinierungsstelle mit direkter Zuordnung zum Baudezernenten eingerichtet. Diese fungiert als koordinierende Schnittstelle zwischen den beiden Großprojekten Bundesgartenschau und Stadtquartier Neckarbogen. Strategische und richtungsweisende Entscheidungen trifft neben dem Gemeinderat eine dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe. In dieser sind neben dem Oberbürgermeister, das Finanzdezernat, das Kulturdezernat und das Baudezernat mit ihren jeweils für die einzelnen Projekte notwendigen Fachämtern vertreten.

Mit dem Einstieg in die Objektplanung wurde das sogenannte Planergespräch eingeführt und die Aufgaben aus der Projektgruppe gesplittet. Die stadtinterne Projektgruppe bearbeitet

jetzt vorwiegend strategische und organisatorische Fragestellungen. Im Planergespräch werden dagegen konkrete Objektplanungen und deren Realisierung behandelt. Die Treffen finden im zweiwöchigen Wechsel statt und werden durch aufgabenbezogene Termine ergänzt. Insbesondere die planenden und bauenden Ämter sind in beiden Gremien durch die gleichen Personen vertreten.

LEITBILDPROZESS NECKARBOGEN

Als eine der ersten Städte hat Heilbronn ein Konzept für ein neues Stadtquartier durch die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifizieren lassen. Die Stadt hat den Prozess der Zertifizierung als wichtiges Qualitätssicherungsinstrument und als Hinweisgeber für weitere Vertiefungen sowie ergänzende Planungen verstanden.

Nach der Zertifizierung entschloss sich Heilbronn 2013 zur interdisziplinären Fortschreibung des Leitbilds und des Rahmenplans für den Neckarbogen. Die Erarbeitung der komplexen Fragestellungen verlief in einem dreiphasigen Prozess. Der stadtinternen Projektgruppe wurde dabei ein interdisziplinäres, externes Team von Fachplanern aus den Bereichen Städtebau, Architektur, Freiraum, Verkehr und Energie zur Seite gestellt. Die Federführung lag bei der Stadtplanung.

Zum Einstieg wurden die wesentlichen Rahmenbedingungen, die Planungsgeschichte sowie bestehende Bindungen und Vorgaben geklärt. Parallel hierzu wurden aktuelle und übertragbare Best Practice-Beispiele recherchiert. Diese bildeten eine fundierte Diskussionsgrundlage und die Basis für die Entwicklung eigener Zielvorstellungen. Diese erste Phase wurde im Diskurs mit einem externen Fachbeirat, bestehend aus zwei Städtebaufachleuten, Gemeinderäten sowie je einem Vertreter des städtischen Wohnbauunternehmens, der IHK und der Hochschule Heilbronn, abgeschlossen. Dabei wurden folgende Handlungsfelder bearbeitet: Städtebau, Freiraum, Architektur, Vernetzung und neue Mobilität, Nutzungsspektren sowie Nachhaltigkeit und Energieeffizienz.

In der zweiten Phase erfolgte die Fortschreibung des Rahmenplans in Varianten unter Beibehaltung der strukturellen städtebaulichen Ausbildung. Die prägnante dreiecksförmige an zwei Seen blieb dabei bestimmend, jedoch wurden die Baublöcke hinsichtlich ihrer räumlichen Ausprägung nochmals überprüft. Nach dieser Phase schälte sich eine Vorzugsvariante für das Stadtquartier heraus, die in der dritten Phase vertiefend bearbeitet wurde. Die einzelnen

Titel
Blick über den Freizeitsee / Machleidt GmbH, Berlin



2

Baublöcke erhielten größere Kantenlängen und Ausdehnungen, wodurch ihre Möglichkeiten der Raumstruktur größer, flexibler und damit robuster wurden.

Begleitend wurden Handlungsstrategien zur Zielerreichung erarbeitet. Die Ergebnisse aus beiden Phasen wurden wiederum mit dem externen Fachbeirat diskutiert und anschließend dem Gemeinderat präsentiert. Dieser hat den fortgeschriebenen Rahmenplan Neckarbogen Anfang 2014 beschlossen.

BÜRGERBETEILIGUNG

Im Mai 2010 startete eine intensive Bürgerbeteiligung mit einer Informationsveranstaltung und einer ersten Bürgerwerkstatt, die in verschiedenen Modulen kontinuierlich die Entwicklung des Bundesgartenschau geländes und das neue Stadtquartier Neckarbogen begleitet. Mit der Einrichtung eines „BUGA-Labors“, das vom Grünflächenamt der Stadt Heilbronn in Kooperation mit der Lern- und Erlebniswelt experimenta Heilbronn entwickelt wurde, lud die Stadt im Jahr 2010 Schülerinnen und Schüler ein, sich aktiv Gedanken zum Thema Bundesgartenschau zu machen. Konkret standen die Gestaltung von Wasserflächen, die Ausformung der künftigen Dauergrünanlagen und die Gestaltung von temporären Gärten auf den späteren Bauflächen des Neckarbogens im Mittelpunkt.

Im sogenannten Bürgerspiegel 2011, der im Rahmen der Ausstellung zum Bundesgartenschau 2019 –Realisierungswettbewerb stattfand, wurden Bürgerinnen und Bürger über die Ergebnisse des Wettbewerbs informiert. In der sich anschlie-

ßenden Arbeitsphase wurden die Stärken und Potentiale der prämierten Gestaltungskonzeptionen für die Daueranlagen und die Bundesgartenschau-Ausstellung aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger herausgearbeitet. In Bürgerwerkstätten zur Bundesgartenschau konnten sich Interessierte 2012/2013 zu den Themen Verkehr und Umweltverbund, Stadt am Fluss, Spiel/Sport/Freizeit und dem Stadtquartier Neckarbogen informieren, mit den Fachplanern diskutieren und ihre Ideen einbringen. In der abschließenden Werkstatt wurde eine Zwischenbilanz gezogen und reflektiert, in welcher Form die Ideen der Bürgerinnen und Bürger in den Planungen berücksichtigt wurden.

Anschließend wurde mit den „runden Tischen“ 2013 der Leitbildprozess zum Neckarbogen begleitet und eine neue Form der direkten und zeitnahen Einbindung der Bürgerinnen und Bürger erprobt. Alle Präsentationen und Inputs aus der Arbeitsgruppe bzw. dem Fachbeirat wurden noch am gleichen Tag in einer Abendveranstaltung den Bürgern vorgestellt und mit ihnen intensiv erörtert, die Ergebnisse wiederum umgehend zurück in die Arbeitsgruppe gespiegelt. So entstand ein konstanter und vor allem konstruktiver Austausch. Bürgerinnen und Bürger konnten erfahren, wie sich die Planung schrittweise entwickelte und ihre Anregungen Eingang in die Planung fanden. Dabei wurden insbesondere die Überlegungen zu Kleinteiligkeit und Flexibilität von Strukturen und zur urbanen Mischung in den Nutzungen positiv reflektiert.

Dieser acht Monate dauernde Prozess war mit Terminen alle zwei bzw. drei Wochen sehr zeit- und arbeitsintensiv. Trotz dieser hohen Intensität wurden die „runden Tische“ sehr gut von Bürgerinnen und Bürgern angenommen. Insbesondere die Gruppen der Lokalen Agenda 21 arbeiteten aktiv mit und führten den öffentlichen Diskussionsprozess mit einer eigenen Reihe zur Entwicklung der Gesamtstadt im Jahr 2014 fort.

STADTAUSSTELLUNG

Mit einem sogenannten „Interessensbekundungsverfahren“ im Herbst 2014 wurde das Interesse der Immobilienwirtschaft an der Entwicklung des Neckarbogens und seines ersten Bauabschnitts abgefragt. Die dabei eingegangenen Anregungen wurden mit dem Gemeinderat in einer Klausurtagung Anfang 2015 diskutiert und die Kriterien für ein Investorenauswahlverfahren verabschiedet. Im Wettbewerb waren drei Hauptkriterien maßgebend für die Auswahl der Investorenprojekte: bauliche Qualität der Architektur, das Nutzungskonzept und die technische Innovation. Für den Verkauf der Grundstücke wurden Festpreise festgelegt. Da der erste Bauabschnitt räumlich und zeitlich sehr eng mit den Baumaßnahmen zur Bundesgartenschau verzahnt ist, wurde bei der BUGA 2019 GmbH eine eigene Abteilung Stadtausstellung gebildet. Dieser obliegt die Federführung im ersten Bauabschnitt u. a. für die Sicherung der städtebaulichen und baulichen Qualität, die Erarbeitung einer Ablaufstrategie, die Koordination der unterschiedlichen Planungen, die Öffentlichkeitsarbeit und die Betreuung während der Bundesgartenschau. Dies erfolgt in personell enger Zusammenarbeit mit der Projektgruppe, insbesondere mit den Fachbereichen Stadtplanung und Baurecht.

AUSBLICK NACH 2019

Nach der Bundesgartenschau im Jahr 2019 wird die Aufsiedlung des Neckarbogens kontinuierlich fortgeführt und dabei soll die angestrebte hohe städtebauliche, bauliche und freiräumliche Qualität beibehalten werden. Durch die in 2021 anstehende Auflösung der BUGA 2019 GmbH, und damit der Abteilung Stadtausstellung, sind neue organisatorische Strukturen zu entwickeln und aufzubauen. Der Diskussionsprozess hierzu hat in der Projekt- und der Lenkungsgruppe bereits begonnen, weil die vorbereitenden Aufgaben wie Bauleitplanung, Projektabfolgen, Planung des städtischen Haushalts einen nicht unerheblichen zeitlichen Vorlauf benötigen.

Es gilt Handlungsstrukturen aufzubauen, die die Erreichung der Ziele langfristig sicherstellen. Mit dem Leitbildprozess als solchem wurde eine neue Prozessqualität der Planung erreicht, insbesondere in Bezug auf die Einbindung der Bürgerschaft.

Der fortgeschriebene Rahmenplan stellt das klare Bekenntnis dar, ein vernetztes, urbanes, gemischtes Stadtquartier zu entwickeln. Der Neckarbogen hat ein Stadtquartier für alle Stadtbürger zum Ziel. Ein Quartier, in dem Menschen wohnen und arbeiten, aber auch einkaufen und Dienstleistungen wahrnehmen, sich erholen und ausgehen können – kurz: ein Stadtteil zum Leben, was so oft als „Stadt der kurzen Wege“ bezeichnet wird.

➤

Einwohner 118.122

Fläche 99,88 km²

Ansprechpartner Stadt Heilbronn,
Planungs- und Baurechtsamt

2

Das ehemalige Fruchtschuppenareal im Frühjahr 2015 /
Werner Kuhnle / BUGA Heilbronn 2019 GmbH

3

Fortgeschriebener Rahmenplan Neckarbogen vom
Oktober 2013 / Machleidt GmbH, Berlin



3

14 York und Oxford – wie Partizipation Planungsprozesse bereichert

MÜNSTER



Meike Janssen, Hartwig Schultheiß

Münsters Erfahrungsschatz im Thema Konversion ist groß, die Liste der erfolgreich durchgeführten Konversionsprojekte ist lang. Viele ehemalige Militärstandorte wurden über intelligente Lösungen in das Stadtleben integriert – ob als Standort für Dienstleistungen, als Gewerbegebiet oder als Wohnquartiere. Ein Beispiel für die Konversionsprozesse der 90er Jahre ist die ehemalige Lincoln-Kaserne, bei der die Verbindung aus historischer Substanz und neuem anspruchsvollen Wohnen gelungen ist.

Standardisierte Prozesse und Verfahren gibt es trotzdem nicht. Denn jedes Projekt ist individuell und bringt stadtplanerisch eigene Herausforderungen mit sich. Das gilt auch für die aktuellen Konversionsprojekte in unserer Stadt: Der endgültige Abschied der britischen Stationierungskräfte setzte ab Ende 2012 erneut einen Konversionsprozess in Gang, der sich schon in seinen räumlichen Dimensionen von allen bisherigen Projekten abhebt. Zwei große Kasernen im Stadtgebiet sind parallel neu zu planen und zu entwickeln: die York-Kaserne in Gremmendorf und die Oxford-Kaserne in Gievenbeck mit zusammen fast 80 Hektar Fläche. Zum Vergleich: Die Münsteraner Altstadt hat eine Fläche von ca. 120 Hektar. Der große Wohnraumbedarf in der wachsenden Stadt Münster gibt das Ziel vor, aus beiden ehemaligen Kasernenflächen Quartiere

zum Wohnen und Leben mit Angeboten für unterschiedliche Nutzergruppen zu entwickeln.

UNSER MOTTO: PLANUNG IM DIALOG

Beide Kasernen sind in den 30er Jahren als Wehrmachtkasernen errichtet worden. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurden sie von den britischen Streitkräften genutzt. Somit haben sie fast acht Jahrzehnte militärische Nutzung erlebt. Sie waren von Mauern umschlossen – und für ihre Nachbarschaft trotz ihrer zentralen Lage verschlossen. Erst jetzt können sich die Flächen mit ihrem Stadtteil vernetzen und zu lebendigen Quartieren werden.

Unsere Ausgangsfrage war, wie man derart komplexe Planungsprozesse steuert. Konsens bestand darüber, dass wir uns von den üblichen Verfahren abheben wollten. Frühzeitig war ein überaus großes Interesse in der Bürgerschaft wahrnehmbar. Deshalb haben wir uns in der Planungsverwaltung für eine sehr intensive Bürgerbeteiligung entschieden. Von Anfang an traf das auf große Resonanz auf der Seite der Bürgerinnen und Bürger. In allen Entwicklungsphasen spiegeln sie uns starkes Interesse und viel Motivation. Zurückzuführen ist das sicherlich auf die „Vorgeschichten“ der Flächen. Beide Flächen liegen in zentralen, annähernd integrierten Lagen innerhalb der Stadtteile. York und Oxford waren trotzdem für die Gremmendorfer und Gievenbecker eine „terra incognita“, ein „weißer Fleck“ im Stadtteil. Wo vorher Mauern, Zäune und Stacheldraht die eigenen Wege begrenzt haben, kann jetzt gemeinsam Raum zum Wohnen, Leben und Arbeiten entstehen. Eine spannende Aufgabe, die nicht nur die Stadtplaner, sondern auch die Bürgerinnen und Bürger fasziniert.

Der Einsatz von Dialogverfahren ist in Münster nicht neu und entspricht unserem Selbstverständnis, Bürgerinnen und Bürger in den großen Städtebauprojekten frühzeitig einzubinden. Herausragend in diesen Konversionsprojekten sind jedoch die Intensität und inhaltliche Tiefe der Bürgerbeteiligung.



3



4

Workshops, Informationsveranstaltungen, Besichtigungen und Diskussionsrunden – Mit umfangreichen Angeboten nehmen wir (jeweils unterstützt von externen Moderatoren) die Bürgerinnen und Bürger mit auf dem Planungsweg. Die einzelnen Schritte in den Prozessen York und Oxford sind nicht identisch, sondern abgestimmt auf die jeweiligen Ausgangssituationen und Anforderungen. Dabei kennzeichnen sie aber die gleichen drei Merkmale: Sie starteten ergebnisoffen, sind transparent und ermöglichen eine echte Partizipation von Anfang an.

YORK: REALISTISCHE IDEEN STATT FANTASIE-STADTTEIL

Wie kann das Kasernenareal in Gremmendorf von einem ehemals verschlossenen Gelände zu einem lebendigen Teil des Stadtteils werden? In einem sechsmonatigen Prozess ist ab November 2012 im Austausch zwischen Bürgerschaft, Verwaltung, Politik und externen Fachleuten der Perspektivplan entstanden. Er gibt die Leitlinien für alle weiteren Planungsschritte vor – und gibt erste Antworten auf die zentralen Fragestellungen. Zum Beispiel: Wie können die wachsenden Bedarfe nach vielfältigem Wohnraum bestmöglich gelöst werden? Wie kann ein Stadtteilzentrum entstehen, das das bestehende Zentrum integriert und nicht verdrängt?



2

Titel

Konversion in Münster: Viel Platz und Potenzial für die Stadtentwicklung. Ehemaliger Exerzierplatz der York-Kaserne. / FSW, Düsseldorf

2

Hohe Teilnehmerzahlen und eine konstruktive Haltung der Bürgerschaft kennzeichnen die einzelnen Stationen der Bürgerbeteiligung. Es ist eine faszinierende Aufgabe, den vormaligen „weißen Fleck auf der Landkarte“ in seine Umgebung einzugliedern. / FSW, Düsseldorf

3

Bürgerbeteiligung York / FSW, Düsseldorf

4

Bürgerbeteiligung Oxford, Ergebnisse Stellwand / Pesch Partner, Dortmund



5



7



6

Gearbeitet wurde an zwei Workshop-Tagen in vier thematisch aufgeteilten Arbeitsgruppen (Wohnen, Freiraum, Handel und Verkehr). Eine hochmotivierte Arbeitshaltung war jederzeit spürbar. Es wurden mehrere hundert Skizzen gezeichnet, viele Meinungen ausgetauscht und Ideen entwickelt, Pro- und Contra-Argumente ausgewertet, Vorschläge wieder verworfen oder verfestigt. Die Gesamtfläche der ehemaligen York-Kaserne umfasst ca. 50 Hektar. Große Grün- und Freiflächen mit altem Baumbestand sorgen in Kombination mit den denkmalwerten Gebäuden für eine „besondere und einzigartige Atmosphäre“, so die Meinung vieler Workshop-Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Für die inhaltliche Tiefe sorgten im Wesentlichen zwei Aspekte: Die Konstellation der Workshop-Gruppen mit einem externen Experten als Arbeitsgruppen-Moderator und fachlichen Beratern aus der Verwaltung, die unmittelbar spezifische Fragen beantworten konnten, hat sich als sehr effektiv bewährt. Ferner führte der gewählte Ablauf zu mehrfachen Feedbacks: Drei Forumsveranstaltungen flankierten die Workshops und boten so den Raum für die unterschiedlichsten Anregungen aus den Publikumsreihen sowie von den Mitgliedern der eigens für diesen Prozess gebildeten Empfehlungskommission. (Aufgabe der Kommission aus Vertretern der Verwaltung und der Politik war es, die Arbeitsergebnisse während des Verfahrens kritisch zu reflektieren und Empfehlungen für die weitere Ausarbeitung zu formulieren.)

Wir haben in der Phase der Perspektivplanung alle Akteure in den direkten Austausch gesetzt. Das führte zu konstruktiven Diskussionen und letztlich zu realistischen Ergebnissen. Das gegenseitige „Voneinander-Lernen“ war immer möglich. Die Bürgerschaft hat keinen Fantasie-Stadtteil entworfen, sondern mit einer „geerdeten“ Perspektive die Aufgabenstellung bearbeitet. Und ebenso wenig hat die Verwaltung ein Konzept durchgesetzt, das nicht von der Bürgerschaft mitgetragen werden kann. Das Areal soll ein belebtes und mit dem bestehenden Stadtteil Gremmendorf vernetztes Wohnquartier mit ca. 1600 Wohneinheiten (u.a. für Familien, Singles, Senioren, Wohngemeinschaften, Baugemeinschaften) werden. Ein neues Stadtteilzentrum mit Einzelhandel soll die bestehenden Angebote am Albersloher Weg ergänzen und stärken.

Die aktive Beteiligung und Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger lässt sich auch in Zahlen ablesen: 100 Workshop-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer nahmen an zwei Samstagen in ihrer Freizeit teil. Jeweils 200 bis 300 Gäste besuchten die drei Forumsveranstaltungen und insgesamt rund 1000 Bürgerinnen und Bürger nutzten die zwei Besichtigungsangebote.

Der städtebaulich-freiraumplanerische Wettbewerb stellte die zweite Planungsphase dar: Ab Ende 2013 entwickelten zehn Teams aus renommierten Stadtplanern und Landschaftsarchitekten ihre Konzepte. In der konsequenten Fortführung des Dialogprozesses kam auch hier ein besonderes Verfahren mit integrierter Bürgerbeteiligung zum Einsatz (siehe Seite 76). Im Mai 2014 fiel die Entscheidung in diesem Wettbewerb: Den ersten Preis vergab die Jury an das Büro Lorenzen Architekten (Berlin/Kopenhagen), das seinen Entwurf u.a. zusammen mit dem Landschaftsplanungsbüro Atelier Loidl (Berlin) erarbeitet hatte. Im Planungsprozess geht es in der nächsten Etappe um die weitere Konkretisierung dieses Entwurfs.

Prägendes Element im städtebaulichen Entwurf ist die Einteilung in drei Bereiche: dem Zentrum entlang des Albersloher Wegs, dem großen „Landschaftspark“ im Westen und dazwischenliegend den Wohnquartieren in bestehenden und neuen Gebäuden. Es sollen verschiedene Wohnqualitäten entstehen. Zum Beispiel im sanierten Altbau im Park, in der großen neuen Gartenstadt, in den experimentellen Wohnungen an und in der imposanten Panzerhalle, in den Reihenhausstrukturen im Süden und in der offenen neuen Bebauung am Landschaftspark.

OXFORD: GEMEINSCHAFTSGEDANKE IM FOKUS

Nach fast achtzigjähriger militärischer Nutzung startete im November 2013 der Konversionsprozess der Oxford-Kaserne in Gievenbeck. Das Ziel: ein lebendiges und gut vernetztes Quartier zum Wohnen, Arbeiten und Leben. Im Mittelpunkt der ersten Etappe stand die gemeinsame Leitbildentwicklung mit den Bürgerinnen und Bürgern, die sich mit Engagement und konstruktiven Ideen eingebracht haben.

Die Erfahrungen aus den Workshops zur York Kaserne nutzen uns sehr beim Start des Prozesses in Münster-Gievenbeck für die Oxford-Kaserne. Die Bereitschaft zur aktiven und engagierten Teilnahme im Partizipationsprozess ist auch in Gievenbeck stark ausgeprägt. Im Workshop mit 90 Teilnehmenden galt es, Leitlinien für die städtebauliche Entwicklung zu entwerfen und die Chancen des Areals zur Stärkung des Stadtteils Gievenbeck zu beschreiben. In Kombination mit zwei großen Diskussionsveranstaltungen wurde so ein aussagekräftiges Leitbild formuliert.

Bemerkenswert: In nahezu keinem Wortbeitrag wurden rein „subjektiv-orientierte“ Wünsche und Vorstellungen geäußert. Immer stand der Gedanke im Fokus, ein Quartier zu entwickeln, das den gemeinschaftlichen Ansprüchen gerecht wird und sich mit dem Ortsteil Gievenbeck adäquat verzahnt.

Die ehemalige Oxford-Kaserne prägen ein denkmalwerter Gebäudebestand, Terrassen und ein großer Exerzierplatz. Die Bürgerinnen und Bürger haben unter anderem das Leitziel „geschichtsbewusst und zukunftsorientiert“ entwickelt. Für die Planer bedeutet das, hier zeitgemäßes Wohnen zu ermöglichen – mit einem Konzept, das alles Wertvolle und Erhaltenswerte wiedererkennbar bleiben lässt. Zu den Zielen gehören auch die vielfältige Vernetzung und Einbindung in den Stadtteil sowie der Erhalt des denkmalwerten Gebäudebestands und Neubau. Ca. 1000 Wohneinheiten in urbanen, verdichteten Strukturen sind vorgesehen mit verschiedenen Typologien für ein breites Spektrum an Lebensstilen, u.a. für Familien, Singles, Senioren, Wohngemeinschaften, Baugemeinschaften.



8



9

5
York-Kaserne / FSW, Düsseldorf

6
Die York-Kaserne auf dem Weg vom Militärstandort zum lebendigen Wohnquartier: Die Skizze zeigt den Freiraum im Inneren der neuen Bebauung des ehemaligen Exerzierplatzes. Dieser Freiraum in der Mitte des neuen Quartiers wird von den Entwurfsverfassern „Secret Garden“ genannt und ist ein Hybrid aus öffentlichem Park und privatem Gartenhof. / Lorenzen Architekten / Atelier Loidl Landschaftsarchitekten / Argus Stadt- und Verkehrsplanung / ifs Ingenieurgesellschaft für Stadthydrologie

7
Landschaftspark / Lorenzen Architekten / Atelier Loidl Landschaftsarchitekten / Argus Stadt- und Verkehrsplanung / ifs Ingenieurgesellschaft für Stadthydrologie

8
Neue Bebauung am Mauerweg / Arbeitsgemeinschaft OXF: Kéré Architecture, Schultz-Granberg Städtebau + Architektur, bbz landschaftsarchitekten, Wasserbauingenieur Prof. Mathias Uhl

9
Neuer Exerzierplatz mit Boulevard. / Arbeitsgemeinschaft OXF: Kéré Architecture, Schultz-Granberg Städtebau + Architektur, bbz landschaftsarchitekten, Wasserbauingenieur Prof. Mathias Uhl



10



11

Die gemeinsam formulierten Ziele gingen in die Aufgabenstellung des Gutachterverfahrens ein. Von April bis Juni 2014 entwickelten sechs Teams aus Stadtplanern und Architekten ihre Ideen zur zivilen Zukunft des Areals zu einem städtebaulichen Entwurf. Die Entscheidung im Gutachterverfahren verlief eindeutig: Am meisten überzeugen – sowohl die Bürgerschaft als auch die Fachjury – konnte der Entwurf, den das Team aus den Büros Kéré Architecture und Schultz-Granberg Städtebau+Architektur vorgelegt hatte. In der dritten Etappe wird dieser Entwurf weiter qualifiziert.

Der städtebauliche Entwurf hat drei Säulen: Erstens der Leitgedanke, mit dem Bestand zu arbeiten und möglichst wenig neue Flächen zu versiegeln. Zweites Grundprinzip sind die hofartigen Situationen, die auf dem gesamten Gelände geschaffen werden sollen. Drittes prägendes Element ist der zentrale grüne Boulevard, ein parkartiger Bewegungsraum, der an den öffentlichen Grünzug anschließt.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass für beide Kasernen im Wechselspiel zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik realistische und nachhaltig wirkende Grundlagen für die jeweils folgende Planungsphase entstanden sind.

BETEILIGUNG IN WETTBEWERB UND GUTACHTERVERFAHREN

Aufbauend auf Perspektivplan (York) und Leitbild (Oxford) haben wir in der ersten Jahreshälfte 2014 einen Wettbewerb bzw. ein Gutachterverfahren durchgeführt, bei denen jeweils mehrere Planungsbüros um den besten städtebaulichen Entwurf für das York- bzw. Oxford-Gelände wetteiferten.

Es steht außer Frage, dass wir die Bürgerinnen und Bürger auch in dieser Planungsetappe beteiligten. Deren Meinungsbildung war und ist ein wichtiger Indikator hinsichtlich der Alltagstauglichkeit und der Abstimmung auf die Bedürfnisse im Stadtteil. Also haben wir wiederum besondere, neue Verfahrensabläufe eingesetzt, die Impulse aus der Bürgerschaft zuließen:

Im städtebaulichen Wettbewerb zur York-Kaserne haben wir zwischen erster und zweiter Wettbewerbsstufe zur Bürgerversammlung eingeladen. Hier haben die Entwurfsverfasser präsentiert, die Bürgerinnen und Bürger konnten direkt Einschätzungen und Hinweise für die Weiterbearbeitung geben.

Im Gutachterverfahren Oxford organisierten wir am Vorabend der Jurysitzung eine Bürgerversammlung, bei der eben-

falls die Entwurfsverfasser persönlich präsentierten. Bürgerinnen und Bürger konnten Lob und Kritik als Anmerkungen für die Jurymitglieder notieren.

Im Rückblick können wir bei beiden Verfahren sagen, dass Bürgerschaft und Fachjury in ihren Wertungen sehr eng beieinander lagen. Die beiden von den Fachjurs ausgewählten Gewinner waren auch die Favoriten der Bürgerinnen und Bürger.

FAZIT

Die Resonanz bestätigt unseren Weg. Für den besonderen „Bürgerbeteiligungsprozess York-Kaserne“ ist Münster in einem landesweiten Ideenwettbewerb ausgezeichnet worden. Noch wichtiger sind für uns die vielen positiven Rückmeldungen aus der Bürgerschaft. Sowohl die Ausgestaltung der unterschiedlichen Beteiligungsangebote als auch die Ergebnisse ernteten sehr viel Zuspruch.

Unser Fazit ist eindeutig: Die Bürgerinnen und Bürger haben ihr Wissen, ihre Wünsche und ihre Kreativität in die Prozesse zur Gestaltung unserer Stadt einfließen lassen. Im Wechselspiel und mittels einer von Respekt geprägten Diskussionskultur haben alle Beteiligten aus Bürgerschaft, Verwaltung und Politik die Ergebnisse vorangebracht und so auch einen Teil der Verantwortung für die Zukunft unserer Stadt übernommen.

Belohnt werden wir alle. Wir haben belastbare und nachhaltige städtebauliche Entwürfe vorliegen, mit denen sich alle identifizieren können. York und Oxford sind auf dem besten Weg von verschlossenen Kasernen zu Adressen von attraktiven, modernen Stadtteilen zu werden. Die nächsten Schritte sind bereits vereinbart. Auch in den Konkretisierungsphasen seit Sommer 2015 wird der kontinuierliche Kommunikations- und Beteiligungsprozess weiter fortgeführt.

Für uns sind diese beiden Projekte Motivation, die Beteiligungskultur in unserer Stadt weiterzuentwickeln und mit Leben zu füllen, bürgerschaftliches Engagement weiter zu fördern und zu pflegen. Sie sind für uns Anlass, dialogorientierte Planungsprozesse weiter auszudifferenzieren und für einen neuen Dialog zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik zu werben.

➤

Einwohner 299.708

Fläche 303,28 km²

Ansprechpartner Stadt Münster,
Amt für Stadtentwicklung,
Stadtplanung, Verkehrsplanung

10

Die vier großen Mannschaftsunterkünfte mit Natursteinsockel und Satteldach werden Teil von Wohnhöfen. Hier sollen sich neue Gemeinschaften und Nachbarschaften bilden können. / Arbeitsgemeinschaft OXF: Kéré Architecture, Schultz Granberg Städtebau+Architektur, bbz landschaftsarchitekten, Wasserbauingenieur Prof. Mathias Uhl

11

Die Oxford-Kaserne / Bernhard Fischer

15 Bremer Bündnis für Wohnen

BREMEN



Anne Gerken

Das Bremer Bündnis für Wohnen wurde am 22.08.2012 vom Senat der Freien Hansestadt Bremen im Rahmen der Konzeption „Stadtentwicklung durch soziales Wohnen stärken“ initiiert. Das Bündnis hat zum Ziel, im Konsens mit allen Akteuren am Wohnungsmarkt dafür Sorge zu tragen, ausreichend attraktiven und bezahlbaren zusätzlichen Wohnraum im Land Bremen zu schaffen. Das soll u.a. dadurch erreicht werden, dass genügend geeignete Wohnbauflächen bereitgestellt werden, die Wohnraumförderung fortgesetzt wird und dass eine Sozialwohnungsquote eingeführt wurde.

Unter der gemeinsamen Schirmherrschaft des Bürgermeisters und des Bausenators sind Vertreter von Wohnungsunternehmen, Genossenschaften, Bauträgern, Stiftungen sowie von Kammern, Verbänden und Mieterorganisationen aufgerufen, sich in den Prozess einzubringen. Ebenfalls beteiligt sind die für den Wohnungsbau, für Soziales und Wirtschaft zuständigen Senatsressorts, die betroffenen städtischen Gesellschaften und Vertreter der in der Bremischen Bürgerschaft vertretenen Fraktionen.

ORGANISATION

Das Plenum des Bündnisses für Wohnen tagt i. d. R. zweimal jährlich. Nach einem intensiven Diskussionsprozess hat der Senat der Freien Hansestadt Bremen am 24.09.2013 die

im Plenum abgestimmten sogenannten Zwischenergebnisse des Bündnisses als Leitlinien für die weitere Wohnungspolitik beschlossen.

Die Sitzungen des Plenums werden von der Verwaltung vorbereitet. Ergänzend dazu gibt es bedarfsabhängig Arbeitsgruppen und Fachgespräche, an denen die jeweils betroffenen Akteure am Wohnungsmarkt teilnehmen. Als Beispiel hierfür seien die Themen Wohnbauflächen und Sozialwohnungsquote, zur Unterbringung von Wohnungsnotstandsfällen, zu Energiestandards sowie zur sinnvollen Grundrissgestaltung genannt.

BEREITSTELLUNG VON WOHNBAUFLÄCHEN

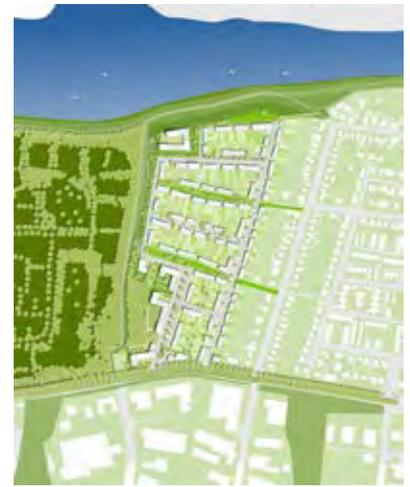
Zur Sicherstellung der Versorgung mit Wohnraum hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zunächst eine Auflistung von Wohnbauflächen erstellt, die vorrangig entwickelt werden sollen. Diese wird im Austausch mit den Bündnispartnern fortlaufend aktualisiert und ausgeweitet.

Der Senat und die die Akteure des Wohnungsmarktes haben darüber hinaus konkret vereinbart, als Pilotprojekte ausgewählte Flächen kurzfristig auf den Weg zu bringen. Die gemeinsamen Anstrengungen haben dazu geführt, dass das Pilotprojekt in der Überseestadt (nördlich Konsul-Smidt-Straße/Marcuskaje) von der GEWOBA und einem privaten Investor gemeinsam mit einem Anteil von rd. 60 Prozent Sozialwohnungen umgesetzt wurde. Der erste Teil der rund 250 neuen Wohnungen wird im Dezember 2015 bezugsfertig sein. Ein weiteres Pilotprojekt eines privaten Investors im Büro-/Wohnpark Oberneuland befindet sich im Bau. Der Sozialwohnungsanteil beträgt dort 25 Prozent.

WOHNRAUMFÖRDERUNGSPROGRAMM

Für die Versorgung der Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen ist die Entwicklung des Sozialwohnungsbestands von besonderer Relevanz. Während es im Land Bremen in der Vergangenheit einen auskömmlichen Bestand an Sozialwohnungen gab, hat sich deren Zahl einschneidend verändert. Er ist gegenüber 29.600 Wohnungen im Jahr 2000 auf 10.400 Wohnungen im Jahr 2010 zurückgegangen. Nach den aktuellen Erkenntnissen wird der Bestand im Jahr 2020 voraussichtlich nur noch 5.500 Wohnungen betragen. Aus diesen Beobachtungen heraus hat der Senat der Freien Hansestadt Bremen in den Jahren 2012 und 2015 für das Land Bremen zwei Wohnraumförderungsprogramme mit einem Darlehensvolumen von insgesamt 80 Millionen Euro beschlossen. Damit können der Neubau und die Modernisierung von insgesamt rund 1.300 Wohnungen gefördert werden.

Diese beiden Förderprogramme wurden im Bündnis für Wohnen abgestimmt. Zur Vorbereitung hatte es eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Verwaltung und der Wohnungswirtschaft gegeben, die die Förderungsbedingungen gemeinsam erarbeitet hat.



2

SOZIALWOHNUNGSQUOTE

In der Vergangenheit waren Wohnungsneubauten überwiegend im höheren Preissegment realisiert worden. Sie sind deshalb für Haushalte mit kleineren und mittleren Einkommen i. d. R. nicht bezahlbar. Der private Wohnungsneubau konzentrierte sich zudem auf den Eigentumssektor.

Um die Wohnraumversorgung von Haushalten mit kleineren und mittleren Einkommen abzusichern, ist eine Sozialwohnungsquote zum 14.03.2013 eingeführt worden. Die Rahmenbedingungen dieser Quote sind in einer Arbeitsgruppe zum Bündnis für Wohnen gemeinsam mit den Akteuren am Wohnungsmarkt erarbeitet worden. Danach müssen immer dann, wenn städtische Grundstücke verkauft werden oder neues Baurecht geschaffen wird, 25 Prozent der neu geschaffenen Wohnungen Sozialwohnungen sein.

STADTENTWICKLUNGSPLAN WOHNEN

Die nächste Herausforderung für das Bündnis für Wohnen ist die Entwicklung eines Stadtentwicklungsplans (STEP) Wohnen. Er soll die Wohnungsbaukonzeption von 2009 fortschreiben und um wesentliche Kernaussagen zur Entwicklung des Wohnens in allen Stadt- und Ortsteilen sowie für alle Aspekte des Wohnens in Bremen erweitern. Das betrifft auch die Auseinandersetzung mit neuen Wohnformen, gemeinwohlorientierten Nutzungen und städtebaulichen Qualitäten sowie eine aktive Liegenschaftspolitik, durch die Vergabe von Grundstücken.

↗

Einwohner 548.547

Fläche 325,42 km²

Ansprechpartner Freie Hansestadt Bremen,
Referat Wohnungswesen

Titel

Visualisierung für das Bauprojekt Niedersachsendamm / bloomimages, Dipl.-Ing. André Feldewert., Dipl.-Ing. Christian Zöllner, Hamburg

2

Städtebauliches Konzept Gartenstadt Werdersee, Stand Werkstattverfahren 2014 / DeZwarteHond / Urbane Gestalt

16 Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr

DORTMUND



Stefan Thabe

HINTERGRUND UND ENTWICKLUNG

Angestoßen durch den Prozess „Masterplan Ruhr“ wurde Ende 2006 das kommunal entwickelte und getragene Projekt „Regionale Wohnungsmarktbeobachtung“ auf den Weg gebracht. Hieraus hat sich ein eigenständiges Leitprojekt der Städteregion Ruhr 2030 entwickeln und etablieren können, in das mit der NRW.BANK, dem Verein „WIR e.V. – Wohnen im Revier“ (Zusammenschluss der kommunalen und kommunalnahen Wohnungsunternehmen des Ruhrgebiets) sowie dem Regionalverband Ruhr (RVR) auch externe Partner einbezogen worden sind. Aufbauend auf mittlerweile drei

regionalen Wohnungsmarktberichten für den Wohnungsmarkt Ruhr hat der Lenkungskreis Städteregion Ruhr, dies ist ein seit 2001 arbeitender (informeller) Zusammenschluss der Planungsdezernenten der Region, den Beschluss gefasst, zusätzlich zur analytische Ebene der Wohnungsmarktbeobachtung auch eine stärkere strategische Zusammenarbeit der Kommunen aufzubauen. Hierzu wurde das Projekt „Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr“ gegründet.

Wesentliche Zielsetzung des Projektes „Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr“ war es, gemeinsame (regionale) Überlegungen anzustellen, wie sich die Wohnungsmarktentwicklung in den kommenden Jahren ausgestaltet und wie in diesem Zusammenhang die Wohnungspolitik des Landes NRW und der

Kommunen ausgerichtet sein sollte. Der Erarbeitungsprozess der „Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr“ hat sich über insgesamt circa zwei Jahre erstreckt. Einbezogen wurden neben den Kommunen und Kreisen auch Wohnungsunternehmen und Unternehmen der Kreditwirtschaft sowie Forschungseinrichtungen und weitere Interessierte. Im Rahmen mehrerer Fachgespräche, Workshops und Treffen der Arbeitsgruppen ist der Bericht „Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr“ entstanden.

INHALTE UND ERGEBNISSE

Der Bericht befasst sich mit den wohnungs- und stadtentwicklungspolitisch relevanten Themen Flächenentwicklung, Bestandsentwicklung sowie Methoden und Instrumente zur Optimierung der Wohnungsmarktbeobachtung. Zudem wird ein Ausblick auf die weitere Entwicklung gegeben.

Flächenentwicklung

Ausgehend von einer Analyse bzgl. der vorhandenen Wohnbauflächenreserven, der gegenwärtigen Wohnbauflächenentwicklung (Bautätigkeit, Angebote, Preise etc.) sowie der aktuellen und absehbaren Bevölkerungs- und Haushal- teentwicklung (Prognosen) wurden für die zukünftige Fläche- nentwicklung intensiv diskutierte gemeinsame Zielsetzungen für die Region formuliert:

- stärker regional abgestimmte Wohnbauflächenentwicklung (innerhalb des RVR-Gebiets)
- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme
- Flächenrecycling stärken
- Fokussierung des Neubaus auf den Siedlungsbestand (Umnutzung, Abriss/Neubau)
- Stärkung quartiersbezogener Bestandsentwicklung (Qualifizierung/Weiterentwicklung bestehender Wohnquartiere)
- Sicherung der Auslastung vorhandener Infrastrukturen
- Sicherung der kommunalen Handlungsfähigkeit im Bereich Neubau („Mindestflächenausstattung“)
- Qualitätsvolle Neubauentwicklung stärken
- Verbesserung der regionalen Abstimmung über die Grenzen des RVR hinaus

Aufbauend auf der Analyse und den Zielsetzungen wurden die nachfolgend genannten Handlungsempfehlungen erarbeitet. Viele davon werden in der Fachöffentlichkeit bereits seit Jahren diskutiert und im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung vor Ort auch umgesetzt. Neu ist hier aber das klare Bekenntnis zu einer konsequenten Orientierung am Bestand und den vorhandenen Siedlungsstrukturen – die Grenzen des Wachstums sind angesichts rückläufiger Bevölkerungs- und zum Teil auch Haushaltzahlen in den meisten beteiligten Kommunen erkannt und anerkannt.



2

- Konsequente Anwendung des Prinzips „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“
- Differenzierung des Baulandangebots
- Fokus auf qualitätsvolle Entwicklung
- Fokus auf die Stärkung bestehender Quartiere als Alternative zum Neubau
- Integrierte Stadtentwicklung
- Konzentration der Neubauentwicklung auf Bereiche, in denen eine qualitätsvolle Infrastrukturausstattung nachhaltig gesichert ist
- Sicherung der kommunalen Handlungsfähigkeit in der Wohnbaulandentwicklung
- Verzicht auf expansive Wohnbaulandpolitik zu Lasten benachbarter Kommunen

Ferner ging es um die Weiterentwicklung vorhandener Instrumente für eine nachhaltige Flächenentwicklung in den Städten und in der Region. Beginnend mit der Unterstützung durch das Land Nordrhein-Westfalen (z. B. stärkere Ausrichtung der Förderung auf den Bestand und die Quartiere; Unterstützung bei der Erstellung kommunaler Handlungskonzepte für das Wohnen) werden verschiedene Ansätze auf kommunaler (z. B. Schärfung der Instrumente zur Schaffung städtebaulicher Qualitäten) und regionaler Ebene (gemeinsame Nachfrageuntersuchung; Weiterentwicklung des regi-

Titel

Reaktivierung von Brachflächen: Am Dortmunder Phoenixsee ist rund um den neuen See ein attraktives Stadtquartier mit hohem Wohn- und Freizeitwert entstanden. / Stefan Thabe

2

Bestandsentwicklung: Die Attraktivität von Quartieren gewinnt auch mit der Qualität von einzelnen Gebäuden bzw. Blöcken; hier ein Beispiel sanierter Gründerzeitbebauung im Dortmunder Borsigplatzviertel. / Stefan Thabe



3



4



5

onalen Siedlungsflächen-Monitorings/ruhrFIS) betrachtet und weitere Diskussionsvorschläge für eine Stärkung der nachhaltigen Flächenentwicklung formuliert (z. B. zusätzliche Anreize zum Erwerb von Immobilien im Bestand; unabhängige Beratungsagentur für Bestandsimmobilien; Mengenschlüsselkonzepte).

Bestandsentwicklung

Das Thema Bestandsentwicklung spielt angesichts der vergleichsweise geringen Neubauleistung und der verschiedenen Probleme im Wohnungsbestand in der Metropole Ruhr eine besondere Rolle. Es fand hierzu ein umfassender Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen statt; und es wurden zahlreiche Anregungen zur Weiterentwicklung der lokalen Wohnungsmarktstrategien bzw. der lokalen Wohnungsmarktkonzepte formuliert. Inhaltlich geht es dabei um die Themen Bestandsanpassung, Aktivierung von Einzeleigentümern, Quartiersentwicklung, Leerstände, Problemimmobilien und neue Finanzinvestoren. Die Arbeitsgruppe hat zu allen Themen jeweils die aktuelle Ausgangslage und Problemstellung ausgearbeitet, die bisherigen Instrumente und Maßnahmen analysiert sowie dabei Ansatzpunkte zur Weiterentwicklung des Instrumentariums aufgezeigt.

Für das vielschichtige Arbeits- und Handlungsfeld „Problemimmobilien“ ist ein kommunal entwickelter und erprobter „Instrumentenkasten“ erstellt worden. Dies ist eine Arbeitshilfe für die Praxis, die Handreichungen bietet, um den Handlungsbedarf zu erkennen und einzuordnen (mittels eines Ampel-Systems).

Der Wohnungsmarkt Ruhr ist durch unterschiedliche Entwicklungen gekennzeichnet. Neben den durchaus wachsenden Teilräumen und Teilmärkten sind im Wohnraumbestand

vielfach Problemstellungen zu erkennen, die nur mittels einer gezielten Förderung beseitigt werden können. Das Ruhrgebiet verfügt über einen vergleichsweise alten Wohnraumbestand, der teilweise dringend der Modernisierung bedarf. Die Bevölkerungszahlen sind weitgehend rückläufig, in einigen Kommunen gilt dies auch für die Entwicklung der Haushalte, was sich erheblich auf die Nachfragesituation, die Vermietbarkeit von Wohnraum und die Investitionsmöglichkeiten auswirkt. Punktuell treten auch gehäuft sog. Problemimmobilien auf, die sich erheblich nachteilig auf das Umfeld und im weiteren Verlauf auch auf ganze Wohnviertel auswirken. Neben den erforderlichen Instrumenten (s. o.) spielt damit die Förderung eine große Rolle, um die Entwicklung des Wohnungsmarkts auszugestalten.

Die kommunale Bewertung des veränderten Wohnraumförderungsprogramms des Landes NRW (2014–2017) hat gezeigt, dass sich dieses wesentlich stärker als zuvor an den Bedürfnissen der Kommunen der Metropole Ruhr orientiert. Gleichwohl könnten weitere Anpassungen zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung der Wohnungsbaufördermittel für Investoren und Bauherren beitragen. Im Laufe der Projektarbeit wurden hierzu und mit Blick auf die Instrumente für eine nachhaltige Bestandsentwicklung zahlreiche Denksätze und Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung formuliert.

Methoden und Instrumente der Wohnungsmarktbeobachtung

Im Rahmen der Erstellung der regionalen Wohnungsmarktberichte ergaben sich in der Vergangenheit bei verschiedenen Indikatoren offene Fragen zur Datenvergleichbarkeit und Datenvalidität. Insbesondere zum Wohnungsleerstand, einem wichtigen Indikator der Wohnungsmarktbeobachtung,

liegen aufgrund unterschiedlicher Erhebungsmethoden keine vergleichbaren Zahlen vor. Daneben ergeben sich immer wieder Diskussionen zur Eigentumsquote, zur kleinräumigen Auswertung von Daten, zum Zensus und zum Umgang mit Problemimmobilien. Diesen Fragen wurde im Rahmen des Projekts „Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr“ intensiver nachgegangen. So galt es, für die weitere Wohnungsmarktbeobachtung neue oder neu zugängliche Daten aufzuzeigen, Wege zur Vereinheitlichung von Datengewinnung und Datenverarbeitung vorzuschlagen sowie Fragen zum Monitoring und GIS zu beantworten.

Inhaltlich geht es dabei um die Themen „Baulückenkataster“, „Beobachtung von Neubaugebieten“, „Ermittlung der Eigentumsquote“, „Leerstandsquote“ und „Problemimmobilienkataster“. Unter Darstellung von Zielen, Daten und Datenquellen sowie von Rechtsgrundlagen und zum Datenschutz werden Hinweise zum praktischen Vorgehen gegeben.

FAZIT UND NÄCHSTE SCHRITTE

Die „Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr“ ist das Ergebnis eines intensiven interkommunalen Interaktionsprozesses. Globale und regionale Trends erzeugen Wechselwirkungen zwischen kreisangehörigen Gemeinden und kreisfreien Städten, zwischen Ballungsräumen und eher ländlichen Gebieten. Der frühzeitige Austausch über die jeweiligen Wohnungsmarktsituationen ist daher unverzichtbar. In den Jahren der Zusammenarbeit wurde die Erfahrung gemacht, wie sinnvoll und unerlässlich die gemeinsame (regionale) Bearbeitung aktueller wohnungspolitischer und regionalplanerischer Herausforderungen ist, um für die Region als Ganzes einen Mehrwert zu erzielen.

Entstanden sind neben gemeinsam getragenen Analyseergebnissen zu aktuellen Herausforderungen regional formulierte Handlungsempfehlungen und Ansatzpunkte zur Weiterentwicklung des wohnungspolitischen und planerischen Instrumentariums. Damit nimmt „Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr“ den Charakter eines Positionspapiers der beteiligten Gebietskörperschaften zur weiteren Entwicklung des Wohnungsmarkts Ruhr ein und zeigt einen Weg in die Zukunft auf.

Angesichts der Szenarien einer „schrumpfenden Region“ und der sich daraus ergebenden Herausforderungen für die räumliche Planung ist die enge Zusammenarbeit mit dem Träger der Regionalplanung (RVR) sowohl als Chance als auch als Herausforderung zu betrachten. So konnten viele Ergebnisse in den aktuellen Neuaufstellungsprozess des Regionalplans Ruhr einfließen. Hierbei gab es beispielsweise eine intensive Diskussion um die Fragen der „Ausstattung der Kommunen mit (neuen) Wohnbauflächen“ im neuen Regionalplan. Für die Kommunen war dabei wichtig, sich mit ihrem Ansatz einer Art Mindestausstattung neuer Wohnbauflächen Gehör zu verschaffen (und durchzusetzen), auch wenn die Bevölke-

rungszahl gemäß Prognose perspektivisch rückläufig ist, da u. a. so eine qualitative Verbesserung erreicht werden kann. Intensiv diskutiert wurde auch der Gedanke der Lenkung der Wohnbauflächenentwicklung auf Wohnbereiche mit Perspektive, so wie er heute im Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans NRW (LEP NRW) wiederzufinden ist.

Im nächsten Schritt der „Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr“ steht die Initiierung einer regionalen Nachfrageuntersuchung zum Wohnungsmarkt Ruhr an. Anschließend soll an einer (methodisch einheitlichen) regionalen Leerstandserhebung gearbeitet werden. Fertig gestellt ist hingegen bereits der Dritte Regionale Wohnungsmarktbericht, der im Oktober 2015 publiziert wurde.

↗

Einwohner 596.575

Fläche 280,71 km²

Ansprechpartner Stadt Dortmund,
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Weitere Informationen im Internet

www.staedteregion-ruhr-2030.de

3

Problemimmobilien: Sog. Problemimmobilien sind nicht immer auf den ersten Blick zu erkennen. Der „Instrumentenkasten“ der „Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr“ hilft dabei und gibt den kommunalen Praktikern einige Materialien an die Hand. / Stefan Thabe

4

Wohnungsleerstände: Die Erfassung von Wohnungsleerständen ist eine wichtige wohnungspolitische Aufgabe. Es bedarf jedoch der engen methodischen Abstimmung zwischen allen Beteiligten, sollen vergleichbare Daten für eine Wohnungsmarktregion erzeugt werden. Das Kartieren von „leeren Klingeln“ erscheint dabei weniger geeignet. / Stefan Thabe

5

Modernisierung der Wohnungsbestände: Der Geschosswohnungsbau der 1950er und 1960er Jahre prägt vielfach das Ruhrgebiet. Durch verschiedene Maßnahmen lassen sich diese Wohnungsbestände aufwerten und die Qualitäten des Wohnungsbaus aus dieser Epoche erhalten bzw. in Wert setzen; hier ein Beispiel aus Dortmund-Eving. / Stefan Thabe

17

Wohnungsbauförderung im Spannungsfeld einer wachsenden Metropole

FRANKFURT AM MAIN



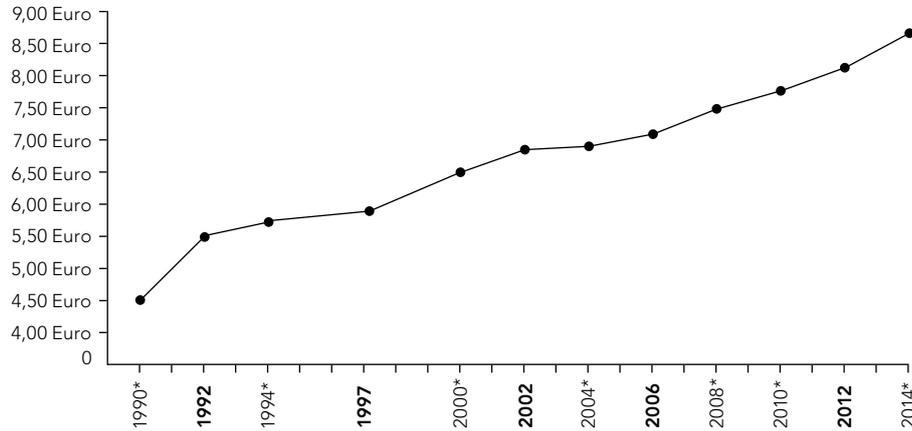
Nicole Altmann, Ilona Schäfer

AUSGANGSLAGE

In Frankfurt am Main leben Mitte 2015 716.000 Einwohner mit Hauptwohnsitz. Das aktuelle Bevölkerungswachstum ist durch eine positive Wanderungsbilanz (mehr Zu- als Wegzüge) als auch einen Geburtenüberschuss (mehr Geburten als Sterbefälle) gekennzeichnet. Nach einer aktuell erstellten Bevölkerungsvorausberechnung ist mit einem Bevölkerungswachstum von rund 710.000 (2014) auf 830.000 bis zum Jahr 2040 (+17 Prozent) zu rechnen.

WOHNUNGSBESTAND

Seit 2000 hat der Wohnungsbestand um gut 31.000 Wohnungen zugenommen. Derzeit umfasst der Wohnungsbestand in Frankfurt am Main rund 370.000 Wohnungen. Etwa zwei Drittel der Frankfurter Wohnungen befinden sich in privater Hand. Mit einem Anteil von knapp 80 Prozent wird in Frankfurt am Main überwiegend zur Miete gewohnt. Die Eigentumsquote ist von 13 Prozent im Jahr 1998 bis auf 18,9 Prozent im Jahr 2011 (Zensus 2011) gestiegen. Knapp zwei Drittel der Wohnungen weisen drei bis vier Räume auf, gut ein Fünftel mehr als fünf Räume. Der Großteil dieser Wohnungen (86,8 Prozent) befindet sich in Mehrfamilienhäusern. Etwa 40 Prozent der Wohngebäude sind vor 1948 entstanden, der gleiche Anteil in den Jahren zwischen 1949 und 1970.



2 Erhebung*
Index Fortschreibung, 1997 Fortschreibung durch Stichprobe

Generell haben die neu hinzugekommenen Wohneinheiten (Neubau sowie An- und Umbau) im Durchschnitt eine merklich größere Wohnfläche als die Bestandswohnungen. Der durchschnittliche Verbrauch an Wohnfläche pro Person in Frankfurt am Main liegt zurzeit bei ca. 36 Quadratmetern. Damit liegt Frankfurt am Main deutlich unter dem Durchschnitt der deutschen Großstädte (in 2012 waren dies 43,2 Quadratmeter in Großstädten, in Deutschland, 46,7 Quadratmeter). Innerhalb des Gebiets des Regionalverbands FrankfurtRheinMain liegt Frankfurt am Main unterhalb des Durchschnitts.

Obwohl die Anzahl der Baufertigstellungen in den letzten Jahren relativ hoch war (2013 und 2014 konstant bei je 2.900 Wohneinheiten), ist die Wohnungsversorgungsquote (Verhältnis von Wohnungen zu Haushalten) im Jahr 2014 auf 92,6 Prozent (2011: 96,5 Prozent) gesunken. Erst bei einer Wohnraumversorgungsquote von 103 Prozent kann von einem ausgeglichenen Wohnungsmarkt ausgegangen werden. Der Wohnungsleerstand ist in Frankfurt am Main extrem niedrig, etwa bei 2,5 Prozent, zumeist als Fluktuationsleerstand (Leerstand durch Bewohnerwechsel).

WOHNUNGSMARKT

Die Wohnkosten in Frankfurt am Main sind generell hoch, die Mietspiegelmieten sind kontinuierlich von 4,60 Euro im Jahr 1990 auf 8,66 Euro im Jahr 2014 gestiegen.

Laut Gutachterausschuss für Immobilienwerte für den Bereich der Stadt Frankfurt am Main, zog 2014 vor allem in den mittleren Wohnlagen das Preisniveau für Eigentumswoh-

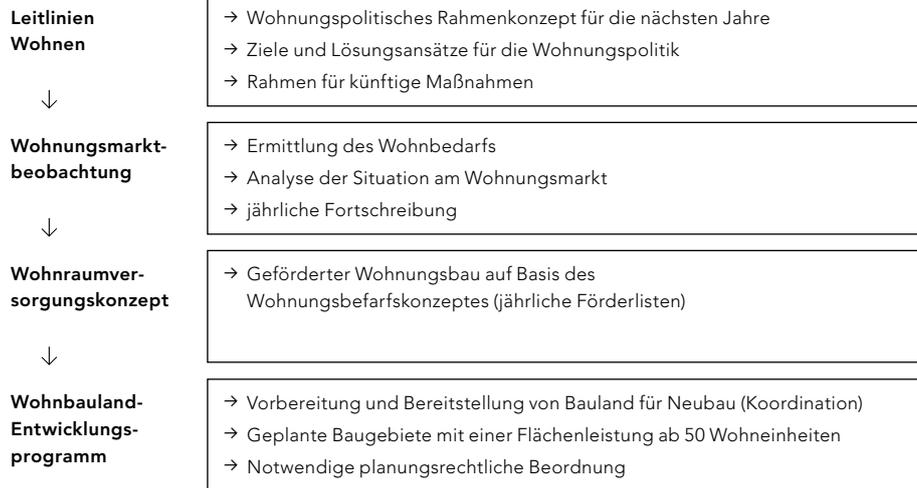
nungen an. Die Preissteigerungen bei Eigentumswohnungen betragen je nach Baujahresstufe zwischen fünf und zehn Prozent. Auch für das Jahr 2015 haben sich die Preissteigerungen fortgesetzt.

Die Heterogenisierung der Gesellschaft, auch aufgrund der ungleich verteilten Wohnpreislagen, führt zu sozialräumlichen Disparitäten. Der Erhalt preisgünstiger Wohnungen – speziell klassische Sozialwohnungen – ist und bleibt ein wichtiger Eckpfeiler in der gesamtstädtischen Wohnungspolitik. Heute besitzt die städtische Wohnungsbaugesellschaft (ABG Holding GmbH) etwa 46 Prozent der ca. 27.500 (27.535) öffentlich geförderten Wohnungen in Frankfurt am Main, für die das Amt für Wohnungswesen das Belegrecht ausübt (soziale Wohnraumförderung). Für ca. 6.000 dieser Wohneinheiten laufen die Bindungen bis 2021 aus.

Ein Teil der Nachfragegruppen verlässt die Stadt, um im Umland passende und finanzierbare Bleiben zu finden. Seit Jahren weisen die Statistiken Wanderungsverluste von Frankfurt am Main an die umliegenden Kreise aus. Dieser Trend hat sich allerdings seit 2003 deutlich abgeschwächt und die negative Wanderungsbilanz um mehr als die Hälfte auf durchschnittlich minus 2.000 Personen pro Jahr reduziert. Im Jahr 2010 wurde mit ca. 1.400 Personen ein Tiefstwert bei den Wanderungsverlusten mit dem Umland erreicht.

Titel
Stadtumbau Bahnhofsviertel

2
Mietspiegelmieten in Frankfurt am Main (1990 bis 2014) /
Datengrundlage: Stadt Frankfurt am Main, Amt für Wohnungswesen



3

ZIELE DER WOHNUNGSPOLITIK

Die Stadt Frankfurt verfolgt das wohnungspolitische Ziel, es allen Haushalten in Frankfurt zu ermöglichen, sich dauerhaft, ausreichend und angemessen mit Wohnraum versorgen zu können, der zeitgemäßen qualitativen Standards und energetischen Anforderungen entspricht. Neben der Sicherung des Wohnungsbestands gilt es Wohnungsneubau zu ermöglichen und hierfür ausreichend Wohnbauflächen bereit zu stellen. Dabei werden Ansprüche für unterschiedliche Wohn- und Bauformen berücksichtigt.

Wesentliche zukünftige Handlungsschwerpunkte sind:

- Erhalt städtischer und „stadtnaher“ Wohnungsbestände
- Stärkung und Schutz der Wohnfunktion der Stadt (bspw. Wohnungsneubau, Erhaltungssatzungen)
- Förderung des Wohnungsbaus für Haushalte, die sich aus eigener Kraft nicht angemessen auf dem Wohnungsmarkt versorgen können,
- Ankauf von Belegungsrechten im Wohnungsbestand
- Qualitätsentwicklung und -sicherung für alle Marktsegmente des Wohnungsbaus

Bedarf und Nachfrage nach Wohnraum bestehen unverändert in fast allen Marktsegmenten in Frankfurt am Main und zwar nach

- günstigem Mietwohnraum
- qualitativ hochwertigen Mietwohnungen

- Wohnraum zur Bildung von Eigentum (Reihen- und Einfamilienhäuser, Eigentumswohnungen)
- familiengerechtem Wohnraum
- gepflegten Wohnquartieren mit aufgelockerter Bauweise

LEITPLAN WOHNEN

Die Stadt Frankfurt am Main hat im Jahr 2003 beschlossen, ein Gesamtkonzept Leitplan Wohnen zu entwickeln, das die folgenden Teilbereiche umfasst:

- Leitlinien Wohnen
- Wohnungsmarktbeobachtung
- Wohnraumversorgungskonzept
- Wohnbauland-Entwicklungsprogramm

Während die Leitlinien Wohnen als wohnungspolitisches Rahmenkonzept Ziele und Lösungsansätze für die Wohnungspolitik in Frankfurt am Main darstellen, werden durch die Wohnungsmarktbeobachtung die Situation am Wohnungsmarkt analysiert und der Wohnungsbedarf ermittelt. Dieser ermittelte Bedarf bildet die Grundlage für das Wohnraumversorgungskonzept (Ziele der sozialen Wohnraumversorgung) und dient ebenso als Basis für die notwendige Bereitstellung von Bauland für den Wohnungsneubau (Wohnbauland-Entwicklungsprogramm).

Das Wohnbauland-Entwicklungsprogramm (WEP) zielt darauf ab, die Vorbereitung und Bereitstellung von Bauland für den Wohnungsbau zu koordinieren. Im WEP werden (geplante) Baugebiete ab einer Flächenleistung von 50 Wohnein-

ten (WE) geführt, welche einer planungsrechtlichen Beordnung bedürfen. Das Wohnbauland-Entwicklungsprogramm 2015 rechnet mit Potenzialen für etwa 23.000 Wohneinheiten bis 2025. Von diesen Wohnbaupotenzialen können knapp zwei Drittel Wohneinheiten in Umstrukturierungsgebieten (Innenentwicklung) errichtet werden.

„Gentrifizierungsphänomene“ sind in Frankfurt am Main zu beobachten, insbesondere in den gründerzeitlich geprägten, geschätzten Wohnquartieren. Infolgedessen sollen die Aufwertungs- und Verdrängungsdynamik in innenstadtnahen Wohnquartieren (Beschluss des Magistrats M 217 vom 12.12.2014) untersucht und der Erlass von Milieuschutzsätzen in sieben innerstädtischen Stadtteilen geprüft werden. Außerdem wird ein Kriterienkatalog für die Zulässigkeit und Nichtzulässigkeit von baulichen Maßnahmen in Satzungsgebieten i. S. d. §172 (1) Nr. 2 Baugesetzbuch sowie eine grundlegende Methodik und Datengrundlagen als Voraussetzungen für die Festsetzung von Gebieten zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung erstellt (Bericht des Magistrats B 470 vom 30.09.2013)

Mit einem weiteren Magistrats-Vortrag „Wohnbaulandentwicklung“ (M 9 vom 17.01.2014) hat der Magistrat ein Handlungskonzept mit folgenden Zielen vorgelegt:

- Entwicklung von Wohnungsbaupotenzialen
- Realisierung von Anteilen des geförderten Wohnungsbaus in Neubaugebieten (30 Prozent)
- Unterstützung der Umwandlung von strukturellen Leerständen von Büro- und Gewerbeflächen für den Wohnungsmarkt
- stadteigene Grundstücke in innenstadtnahen Lagen vorrangig dem geförderten Wohnungsbau zuführen

Weiterhin werden zur Stärkung der Wohnfunktion durchgeführt:

- Stadterneuerungsverfahren
Stadterneuerungsverfahren, Stadtumbauprojekte, Bund-Länder-Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf die soziale Stadt“ (§ 171e Baugesetzbuch), Frankfurter Programm – Aktive Nachbarschaft (seit 2000)
- Bebauungspläne mit dem Ziel der Stärkung der Wohnfunktion Aufstellung/Beschluss von Bebauungsplänen in bestimmten Gebieten zum Schutz der Wohnfunktion
- gemeinschaftliches Wohnen (2005 und 2014) in Neubaugebieten 10-15 Prozent der Bauflächen für gemeinschaftliche Wohnungsbauprojekte (Baugruppen, Wohninitiativen, Genossenschaften usw.) vorhalten; Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 10712 vom 26.01.2006 (B 493 vom 04.07.2005)
- Liegenschaftsfonds
Förderung von gemeinschaftlichen Wohnprojekten bzw. zur Aktivierung von („schwierig zu bebauenden“) Grundstücken einrichten (Beschluss M 120 vom 18.07.2014)



4

- Wohnungsbaugebiete
- Wohnungsbaugebiete unter Vorbehalt der Seveso II Problematik

GEFÖRDERTER WOHNUNGSBAU

Die Anzahl derjenigen Bürgerinnen und Bürger, die sich selber nur schwer am Wohnungsmarkt versorgen können, steigt kontinuierlich an. Ende 2014 lag die Zahl der registrierten wohnungssuchenden Haushalte bei 9.273... Tendenz steigend. Hierbei stellen die Einpersonenhaushalte den höchsten Nachfragekreis und die vier und mehr Personenhaushalte den zweitgrößten.

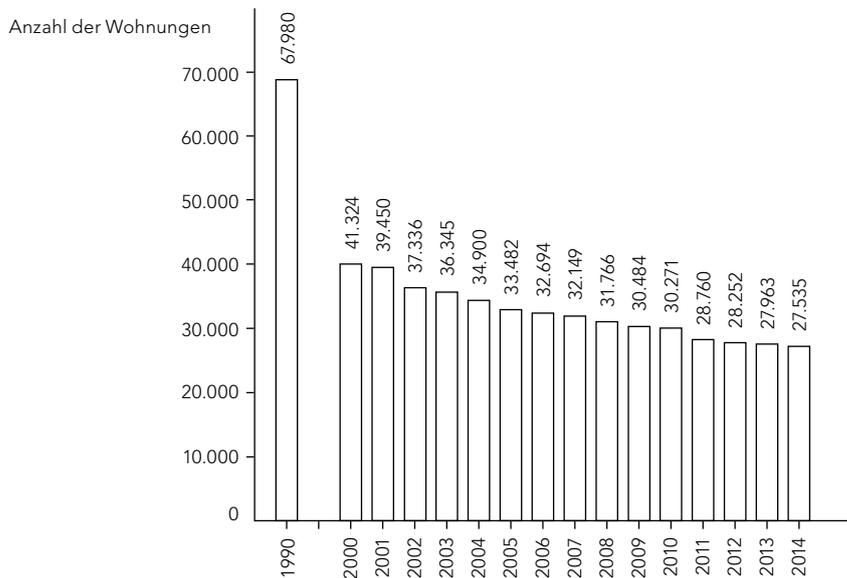
Für den geförderten Wohnungsbau stehen zurzeit jährlich 45 Millionen Euro aus dem städtischen Haushalt zur Verfügung. Diese Mittel werden abgerufen. Es ist aber festzustellen, dass überwiegend „öffentliche Wohnungsgesellschaften“ im Bereich des geförderten Wohnungsbaus und dort überwiegend im Frankfurter Programm für familien- und seniorengerechten Mietwohnungsbau tätig sind. Insgesamt liegt der Fokus der Bautätigen immer weniger auf der sozialen Wohnraumförderung. In diesem Segment wäre es jedoch besonders wichtig, denn das Auslaufen der Mietpreis- und Belegungsbindungen wird bei den derzeitigen Neubauzahlen nicht kompensiert.

3

Leitplan Wohnen (Beschluss der StVV 2003)

4

Wohnbauland-Entwicklungsprogramm 2015



5

Die Kommune verfolgt mit der Wohnraumförderung nicht nur sozialpolitische Ziele, sondern Wohnraumversorgung ist auch ein Instrument der Stadtentwicklung und stellt darüber hinaus weitere Anforderungen an die Vorhaben. Da die Stadt Frankfurt am Main das Ziel hat, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu sein, wird z. B. ein hoher energetischer Standard vorausgesetzt. Ein weiterer Baustein ist der Schwerpunkt Barrierefreiheit, also „Bauen für Alle“. Somit kommt es zu einem Interessenskonflikt zwischen den Zielen der Stadt (-Gesellschaft) und den Zielen von Projektentwicklern und Investoren.

Umso wichtiger ist für die Verwaltung der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Wohnbauentwicklung „M9“, in der die Quote von 30 Prozent der Bruttogrundfläche Wohnen für den geförderten Wohnungsbau festgeschrieben wurde. Hierbei ist das Ziel, das 15 Prozent im Rahmen des Frankfurter Programms zur sozialen Mietwohnungsbauförderung und 15 Prozent im Frankfurter Programm für familien- und seniorengerechten Mietwohnungsbauförderung realisiert werden. Dieses wird über städtebauliche Verträge vereinbart. Dieser Beschluss aus dem Jahre 2014 ist ein wesentliches Instrument für die Umsetzung der wohnungspolitischen Ziele und dient damit zur Erhöhung des öffentlich geförderten Wohnungsbaues.

SOZIALE WOHNRAUMFÖRDERUNG

Die Mietbelastungsquoten für einkommensschwache Haushalte sind angesichts des hohen Niveaus der Frankfurter Mietpreise mit zuletzt durchschnittlich 8,66 Euro im Jahr 2014 und den in den Landesrichtlinien festgelegten Einkommensgrenzen immer noch zu hoch. Die Darlehens-

förderung des Landes zielt auf einen Mietzins 15 Prozent unter der ortsüblichen Vergleichsmiete ab, das würde einem durchschnittlichen Mietzins von 7,36 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche entsprechen und damit einer Mietbelastungsquote bei der Nettokaltmiete von über 30 Prozent des bereinigten Einkommens eines finanzschwachen Haushalts. Im Bundesdurchschnitt geht man von einer tragbaren Mietbelastungsquote von 24 Prozent aus. Deshalb erhöht die Stadt Frankfurt das Darlehen über den seitens des Landes geforderten Mindestanteil von 10.000 Euro pro Wohneinheit hinaus, um auf einen Mietzins von derzeit 5,50 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche zu kommen. Hier ist allerdings angedacht, eine Modifikation vorzunehmen, da dieser Wert schon seit mehr als zehn Jahren nicht angepasst wurde, bzw. ist eine zeitlich begrenzte Einführung einer kombinierten Darlehens- und Zuschussförderung in der sozialen Wohnraumförderung angedacht, bis sich die Kapitalmarktkonditionen wieder normalisiert haben und auch eine alleinige Darlehensförderung für die privaten Akteure wieder lukrativ sein wird.

FRANKFURTER PROGRAMM FÜR FAMILIEN- UND SENIORENGERECHTEN MIETWOHNUNGSBAU

Neben dem Programm zur sozialen Wohnraumförderung hat die Stadt Frankfurt ein Programm entwickelt, dessen Grundgedanke im Jahr 2009 war, die Mieten am „freien Markt“ zu orientieren. Deshalb wird auch die Marktmiete und nicht wie in der sozialen Wohnraumförderung die ortsübliche Vergleichsmiete ermittelt. Von dieser Marktmiete gibt es Abschläge, die dann den zu zahlenden Mietzins definieren. Dieser preisreduzierte Wohnraum ist für Haushalte bestimmt, die nicht sozialwohnungsberechtigt sind, aber aufgrund ihres

mittleren Einkommens dennoch Zugangsschwierigkeiten auf dem Frankfurter Wohnungsmarkt haben. Auch dieses Programm wird modifiziert, u.a. weil die Erfahrung gezeigt hat, dass die Marktmiete in der Vergangenheit stark gestiegen ist, sodass gerade bei den höheren Wohnflächen des Programms die Mietbelastungsquote bei den vorgegebenen Einkommensgrenzen, die sich 40, bzw. 70 Prozent über den Grenzen des Hessischen Wohnraumförderungsgesetzes bewegen, zu hoch wurde, weshalb u. a. die Wohnflächengrenzen angepasst werden sollen.

AUSBLICK

Für das Ziel, auch weiterhin eine stabile Stadtgesellschaft zu erhalten, ist eine vermehrte „freiwillige“ Inanspruchnahme durch die Fortschreibungen der städtischen Förderrichtlinien ein wichtiger Baustein. Mit den Programmen und Instrumenten soll zu einer Entschärfung des angespannten Mietwohnungsmarktes in Frankfurt beigetragen werden und zwar vordringlich im Rahmen des Wohnbauland-Entwicklungsprogramm und der 30 Prozent-Quote im öffentlich geförderten Wohnungsbau.

Die wohnungspolitische Verantwortung liegt aber nicht allein bei der Kommune. Einen wesentlichen Beitrag würde das Land leisten, wenn es z. B. wieder eine längere Mietpreis- und Belegungsbindung und eine längere Nachwirkungsfrist bei vorzeitiger Ablösung des Darlehens fordern würde. Auch die aktuellen Überlegungen des Bundes, das Steuerrecht an dieser Stelle zu reformieren, würden ein positives Signal setzen. Nur über eine wohnungspolitische Zusammenarbeit zwischen Bund, Land und Kommunen können die Ziele bezahlbaren Wohnraum generell und auch in „der kleinsten wachsenden Metropole der Welt“ sicherzustellen, wirklich umgesetzt werden.

↗

Einwohner 716.277

Fläche 248,3 km²

Ansprechpartner Stadt Frankfurt am Main,
Stadtplanungsamt

Weitere Informationen im Internet
www.stadtplanungsamt-frankfurt.de

5

Bestand öffentlich geförderter Wohnungen in Frankfurt am Main (für die das Amt für Wohnungswesen das Belegrecht ausübt, 1. Förderweg) / Datengrundlage: Stadt Frankfurt am Main, Amt für Wohnungswesen

6

Sozialer Wohnungsbau, Energieeffizienzhaus-Plus in der mittelbaren Belegung / Nassauische Heimstätte



6

18 Integriertes sektorales Stadtentwicklungskonzept Wohnen

KÖLN



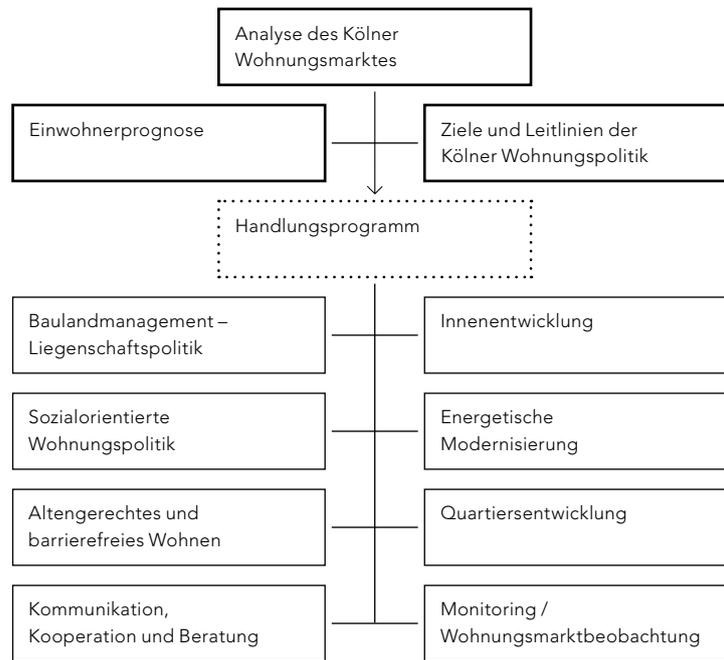
Marc Höhmann, Maria Kröger

HERAUSFORDERUNGEN DURCH BEVÖLKERUNGSWACHSTUM UND DEMOGRAPHISCHEN WANDEL

Köln ist eine dynamische, prosperierende und attraktive Metropole mit steigender Einwohner- und Haushaltszahl. Bis Ende 2029 wird in der aktuellen städtischen Bevölkerungsprognose (Mai 2015) von über 100.000 neuen Bewohnerinnen und Bewohnern ausgegangen. Die Zahl der Haushalte wird sich in den nächsten 15 Jahren um rund 57.000 erhöhen. Rein rechnerisch ergibt sich hieraus ein zusätzlicher Wohnungsbedarf von rund 65.000 Wohneinheiten.

Bereits jetzt ist der Wohnungsmarkt durch einen Verlust an gefördertem Wohnungsbestand und ein hohes Mietniveau (27 Prozent über bundesweitem Durchschnitt (1)) gekennzeichnet, die zu einer zunehmenden Marktanspannung führen (zugrunde liegt dabei der F+B Mietspiegelindex 2014, der sich auf Nettokaltmiete, eine Wohnfläche von 65 Quadratmetern mit normaler bzw. mittlerer Ausstattung, Instandhaltungs-/Sanierungsbedarf, und Wohnlage bezieht).

Zentrale Herausforderungen für die Kölner Wohnungspolitik sind daher, insbesondere in den nächsten Jahren möglichst viele zusätzliche Standorte, insbesondere für den dringend benötigten Geschosswohnungsbau, zu identifizieren und zu mobilisieren, den vorhandenen Wohnungsbestand zu sichern



2

und zu erhalten, bedarfsgerechtes Wohnen zu ermöglichen, die schrittweise Anpassung an Anforderungen durch den demographischen Wandel und Klimawandel einzuleiten und den Einstieg in eine quartiersorientierte Stadtentwicklungspolitik zu organisieren. Dies kann die Stadt nur im Schulterschluss mit den Akteuren der Wohnungswirtschaft erreichen.

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT WOHNEN: INNOVATIVER ANSATZ, ENTSTEHUNG UND STRUKTUR

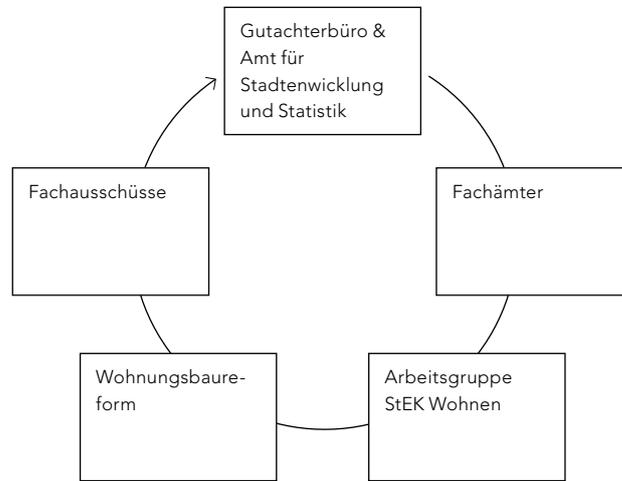
Das StEK Wohnen wurde mit großer Ratsmehrheit am 11.02.2014, ohne Änderungen, d. h. in breitem politischen Konsens beschlossen. Es umfasst, anders als vorhergehende Wohnraumkonzepte, nicht nur das Thema Neubau, sondern spannt das gesamte Feld der kommunalen Wohnungspolitik auf und zeigt den Gesamtrahmen und konkrete Zielvorstellungen für deren aktuelle und zukünftige Ausrichtung auf. Eine besondere Rolle werden hierbei zukünftig die Felder Bestands- und Quartiersentwicklung spielen. Das integrierte sektorale Stadtentwicklungskonzept wurde in einem intensiven partizipativen Abstimmungs- und Beteiligungsprozess unter Beteiligung wohnungspolitischer und wohnungswirtschaftlicher Akteure erarbeitet.

Innovativ an diesem Konzept sind:

- Integrierter Ansatz: Das StEK Wohnen beinhaltet eine kompakte und dennoch umfassende Behandlung aller relevanten Handlungsfelder des Neubaus sowie der Bestands- und Quartiersentwicklung – es umfasst ein Handlungsprogramm mit 22 Maßnahmen in acht Handlungsfeldern.
- Durchgängige Beteiligungskultur: Das StEK Wohnen wurde in allen Phasen (Analyse – Zielformulierung – Maßnahmenentwicklung) in enger Kooperation von Verwaltung, wohnungspolitischen und wohnungswirtschaftlichen Akteuren erarbeitet, zentrales Gremium war die Arbeitsgruppe zum StEK Wohnen, deren Sitzungen von einer offenen, sachorientierten Diskussionskultur geprägt waren – Lobbydiskussionen haben nicht stattgefunden.
- Umsetzungsorientierung und Verstetigung der Kooperation: Zur Sicherung der Umsetzung der Ziele und Leitlinien des StEK Wohnen wird aktuell eine Kooperationsvereinbarung mit den Akteuren der Kölner Wohnungswirtschaft und –politik erarbeitet, das „Kölner Wohnbündnis“.
- Prozessualer Charakter: Die Umsetzung des StEK Wohnen ist als offener Prozess angelegt, Anpassungen und Änderungen im Prozess werden bei Bedarf umgesetzt.

Titel
Cover des StEK Wohnen / Nina Kristin Sieberns

2
Handlungsfelder des StEK Wohnen



3

Konkret bedeutet dies: Das StEK Wohnen ist auf Basis der städtischen Bevölkerungsprognose von 2011 – in enger Zusammenarbeit der Verwaltung und des Büros Quaestio Forschung & Beratung – erarbeitet worden. Köln wird aber, wie die neue Prognose von 2015 ergab, schneller bzw. stärker wachsen als noch vor einigen Jahren angenommen. Dies löst einen noch höheren Bedarf an benötigtem Wohnraum aus. Schon die Differenz zwischen den letzten beiden städtischen Prognosen zeigt die Notwendigkeit, die Annahmen regelmäßig auf Aktualität zu prüfen. Und der Zustrom von Flüchtlingen bzw. der Anstieg der Asylbewerberzahlen führen zu weiterem dringenden Handlungsbedarf. Dies unterstreicht die enorme Dynamik und belegt, dass der Ansatz, das StEK Wohnen als offenen Prozess anzulegen, richtig war.

ÜBERBLICK ÜBER DAS HANDLUNGSPROGRAMM

Angesichts der Dringlichkeit ist die Mobilisierung von zusätzlichen Wohnbauflächen im StEK Wohnen mit höchster Priorität festgeschrieben. Darüber hinaus sind in dem wichtigen Handlungsfeld „Baulandmanagement/Liegenschaftspolitik“ u. a. die Maßnahmen „Vergabe von städtischen Grundstücken nach Konzeptqualität und Förderung von Zielgruppen“ und „kommunaler Zwischenerwerb von Flächen“ enthalten. Das Handlungsfeld „Innenentwicklung“ umfasst u. a. die Weiterentwicklung von Siedlungen aus den 1950er und 1960er Jahren: Hier wird in enger Kooperation mit der Wohnungswirtschaft das Potenzial an Nachverdichtungen geprüft. Im Handlungsfeld sozialorientierte Wohnungspolitik ist u. a.

vorgesehen, das Instrument der sozialen Erhaltungssatzung im Bedarfsfall vermehrt zu nutzen; im Handlungsfeld „altengerechtes und barrierefreies Wohnen“ wird an der Initiierung von weiteren Mehrgenerationen-Wohnprojekten gearbeitet. Von großer Bedeutung gerade aus Sicht der Experten aus der Kölner Wohnungswirtschaft ist die Implementierung einer sogenannten Wohnungsbauleitstelle innerhalb der Verwaltung mit dem Ziel, Investoren in ihren Vorhaben noch gezielter zu unterstützen und die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Ebenfalls dem Handlungsfeld Kommunikation, Kooperation und Beratung zugeordnet ist die Intensivierung der regionalen Kooperation innerhalb der rechts- und linksrheinischen Wohnungsmarktregion. Abgerundet wird das Programm durch die Maßnahmen im Handlungsfeld Monitoring/Wohnungsmarktbeobachtung, zu denen z. B. die Durchführung einer Untersuchung zum Generationenwechsel im Mehrfamilienhausbestand und dessen Auswirkungen gehören.

Insgesamt stehen im StEK Wohnen die Fortsetzung und Intensivierung bewährter bestehender Maßnahmen neben ganz neuen Ideen und Ansätzen. Die Zuständigkeiten und Federführungen verteilen sich auf Dienststellen in den verschiedenen Dezernaten.



INTERKOMMUNALER ERFAHRUNGSAUSTAUSCH

Die Stadt Köln nimmt die Möglichkeiten zum interkommunalen Erfahrungsaustausch über kommunale Handlungskonzepte zum Wohnen wahr und misst diesem eine hohe Bedeutung zu, zumal die Herausforderungen vielfach ähnlich sind und von den Erfahrungen in anderen Städten profitiert werden kann. Insofern lässt sich der StEK Wohnen-Ansatz nach Einschätzung der Stadt Köln durchaus, ggf. in modifizierter Form, übertragen.

➤

Einwohner 1.034.175
Fläche 405,01 km²

Ansprechpartner Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Weitere Informationen im Internet
<http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/wohnen>

3

Akteurskonstellation beim StEK Wohnen

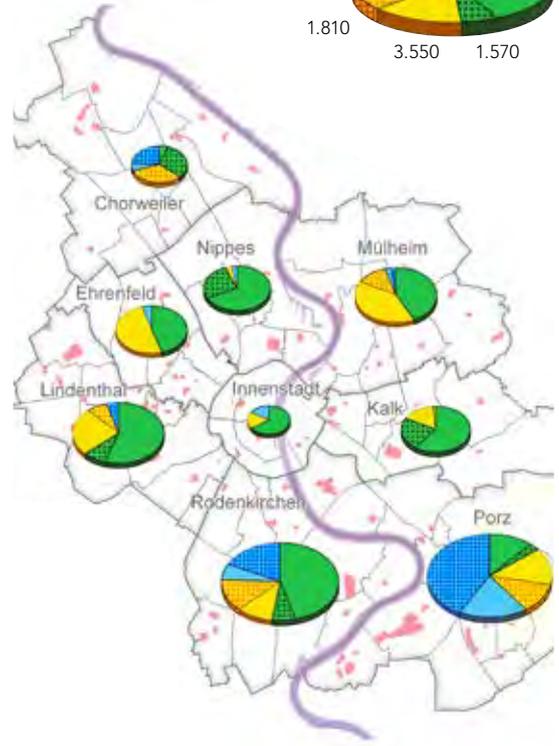
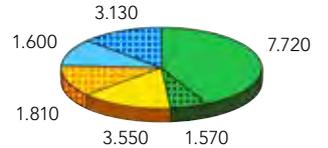
4

Nobelstraße in Köln-Vingst

5

Flächenmobilisierung nach Wohnungsbauprogramm 2015 (in Wohneinheiten)

Köln insgesamt



5

Voraussichtliche Realisierung (Stand 2013)

- Baureife Flächen für Geschosswohnungsbau
- ■ ■ Baureife Flächen für Einfamilienhausbau
- Potenziale 2013–2019 für Geschosswohnungsbau
- ■ ■ Potenziale 2013–2019 für Einfamilienhausbau
- Potenziale 2020–2029 für Geschosswohnungsbau
- ■ ■ Potenziale 2020–2029 für Einfamilienhausbau
- Wohnbaupotenziale



4

19

Wohnen in der wachsenden Stadt – der Weg zum neuen Wohnungspolitischen Konzept

LEIPZIG



**Stefan Heinig, Susanne Kranepuhl,
Karolin Pannike**

ANLASS

Zählte Leipzig Ende der 1990er Jahre mit Bevölkerungsverlusten von insgesamt knapp 100.000 Einwohnern noch zu den schrumpfenden Städten, so ist Leipzig heute eine der am stärksten wachsenden Städte Deutschlands. Nach einer Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung ab 2000 erfolgte 2011 ein sprunghafter Anstieg der Zuwanderung, der Leipzig seitdem um 9.000 bis 16.000 Menschen pro Jahr wachsen lässt. Ende 2015 lebten in Leipzig rund 568.000 Menschen – 1999 waren es 490.000. Dieser Wandel spiegelte

sich in der Entwicklung des Wohnungsmarkts wider: Während im Jahr 2000 innovative Handlungsansätze für den Umgang mit einem Wohnungsleerstand von rund 20 Prozent entwickelt wurden, ist der Leipziger Wohnungsmarkt aktuell durch hohe Nachfrage, abschmelzende Leerstände, steigende Mieten und hohe Investitionsdynamik geprägt.

In einer Stadt, die jahrelang als Mietermarkt über ein großes Wohnangebot zu niedrigen Preisen verfügte, erzeugten das unerwartet starke Wachstum und die Konsolidierung des Wohnungsmarkts eine öffentliche Debatte über das Wohnen in der nun wachsenden Stadt. Diese Debatte wurde vor allem über die Medien bzw. durch die Veröffentlichung von Positionspapieren verschiedener Akteursgruppen geführt. Sie zeigte,

wie unterschiedlich Wahrnehmung und Einschätzung der aktuellen und zukünftigen Entwicklungen sowie der daraus resultierenden Handlungsbedarfe waren – sie lagen zwischen dem Wunsch nach wirtschaftlich tragfähigen Mieten und der Angst vor Mietsteigerungen und Wohnungsknappheit.

Vor diesem Hintergrund beschloss die Ratsversammlung im Oktober 2013, das wohnungspolitische Konzept von 2009 fortzuschreiben. Ziel war es, rechtzeitig Weichen zu stellen, um Chancen zu nutzen und auf Herausforderungen reagieren zu können, damit Wohnen in Leipzig auch unter Wachstumsbedingungen attraktiv und bezahlbar bleibt.

BETEILIGUNGS- UND ERARBEITUNGSPROZESS

Die unterschiedlichen Sichtweisen auf die aktuelle Wohnungsmarktentwicklung sowie die Handlungsbedarfe und -möglichkeiten der öffentlichen Hand gaben den Anlass, das Konzept nicht wie 2009 auf Basis eines Wohnungsmarktgutachtens zu erstellen. Stattdessen wurde es im Rahmen eines breiten, mehrstufigen und ergebnisoffenen Beteiligungsprozesses erarbeitet. Diese Entscheidung erfolgte auch mit dem Wissen, dass eine Neuausrichtung der Wohnungspolitik und deren Umsetzung nur gemeinsam mit allen Akteuren – Wohnungsmarktakeure, Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung – gelingen kann. Im Ergebnis soll das wohnungspolitische Konzept nicht nur handlungsleitend für die Stadtverwaltung sein, sondern auch einen Handlungsrahmen für Wohnungsmarktakeure und Stadtgesellschaft bieten.

Um den Möglichkeiten und Interessen der verschiedenen Zielgruppen gerecht zu werden, wurde das Beteiligungsverfahren zum einen im Rahmen von sechs Workshops mit einem geladenen Akteurs- und Expertenkreis und zum anderen in vier öffentlichen Abendveranstaltungen durchgeführt. Hierdurch war es möglich, Inhalte, Methoden und Formate entsprechend der Zielgruppe auszuwählen. Der Akteurs- und Expertenkreis umfasste Vertreter von großen Wohnungsunternehmen, privaten Eigentümern, Interessensverbänden, Maklern, Baugruppen bzw. Bauprojekten, einer Bank, der Kommunalpolitik, der Stadtverwaltung sowie Experten aus Forschung, Wissenschaft und aus anderen Kommunen – insgesamt etwa 50 Teilnehmer. An den vier öffentlichen Veranstaltungen, welche unter „Leipzig weiter denken“, dem Dach für wichtige Leipziger Beteiligungsverfahren, stattfanden, nahmen jeweils zwischen 80 und 260 Menschen teil. Ermöglicht wurde ein solch breiter Beteiligungsprozess auch durch die finanzielle Unterstützung durch Wohnungsmarktakeure, welche etwas mehr als die Hälfte der Kosten des gesamten Prozesses (ca. 90.000 Euro) trugen.

Der Beteiligungsprozess war offen konzipiert, um Inhalte und Methoden entsprechend den Anforderungen aus dem Prozess heraus zu entwickeln. Die Veranstaltungen bauten



2

so aufeinander auf, dass Themen und Fragen von einer zur nächsten Veranstaltung aufgegriffen und gespiegelt werden konnten. Dabei wurde der Prozess schrittweise angepasst und insgesamt verlängert, und reagierte damit auf unerwartete Diskussions- und Vertiefungsbedarfe – u. a. zur Qualität der Datengrundlagen, Vorhersehbarkeit der zukünftigen Entwicklung sowie zu Instrumenten.

Neben den Veranstaltungen gab es im Rahmen einer Ausstellung und über das Internet zusätzliche Möglichkeiten, sich an der Diskussion über den Konzeptentwurf zu beteiligen. Das gesamte Beteiligungsverfahren wurde fortlaufend im Internet dokumentiert und durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet.

DAS KONZEPT

Basierend auf den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses wurde die Neufassung des Konzepts innerhalb der Verwaltung erarbeitet. Inhaltlich stellt das Konzept eine ganzheitliche Betrachtung aller wohnungspolitischen Handlungsbedarfe dar. Dabei versucht es, sowohl adäquaten Wohnraum für alle in Leipzig Lebenden unter Wachstumsbedingungen sicherzustellen als auch in der Zeit des Stadtbbaus entstandene Freiräume für vielfältige Lebensformen zu erhalten. Diese übergreifenden Ziele werden in vier auf Langfristigkeit ausgerichtete Leitlinien untersetzt:

- Erhalt und Schaffung vielfältigen, bezahlbaren und wirtschaftlich tragfähigen Wohnraums für alle,
- genügend Wohnraum für einkommensschwache Haushalte,
- besondere Unterstützung für Familien, Senioren und Menschen mit Behinderung,
- Wohnungspolitik in Wechselwirkung und als Teil einer integrierten Stadtentwicklung.

Titel
Öffentliche Auftaktveranstaltung des
Beteiligungsprozesses

2
Akteurs- und Expertenkreis des Wohnungspolitischen
Konzepts / N.A. Petersen

Zur Umsetzung dieser Leitlinien wird ein Bündel von Instrumenten und Maßnahmen definiert, die von der Liegenschaftspolitik und Stadtplanung über Beratungs- und Betreuungsangebote bis zur Stadtteil- und Projektentwicklung reichen. Wesentliche Ausrichtung des Instrumenten- und Maßnahmensets ist eine kooperative Umsetzung, die zunächst auf restriktive Eingriffe verzichtet und darauf fokussiert, einem angespannten Wohnungsmarkt vorzubeugen. Eine Besonderheit ist darüber hinaus die Eigeninitiative der Leipzigerinnen und Leipziger insbesondere bei der Bildung von gemeinschaftlichem, genossenschaftlichem oder individuellem Eigentum, die durch Modellprojekte, Beratungsleistungen und die Erprobung von Finanzierungsmodellen unterstützt werden soll.

Eine große Herausforderung sind die Unsicherheiten hinsichtlich der Intensität des zukünftigen Bevölkerungswachstums in Leipzig. Bisher greift keine Prognose die Entwicklungen seit 2011 auf. Deshalb wurden auch Instrumente in das Konzept aufgenommen, die erst bei klaren Anspannungstendenzen auf dem Wohnungsmarkt geprüft bzw. eingesetzt werden sollen. Eine weiter entwickelte Wohnungsmarktbeobachtung soll die Umsetzung begleiten, um rechtzeitig eine Nachjustierung des Konzepts vornehmen zu können.

Wie in einem Prozess mit derart unterschiedlichen Teilnehmergruppen zu erwarten war, konnten nicht alle Positionen Eingang in das Konzept finden. Um diese Positionen jedoch transparent darzustellen und sie dadurch als Grundlage für den politischen Entscheidungsprozess zugänglich zu machen, werden abweichende Positionen im Rahmen des Konzepts gesondert aufgeführt.

Das Konzept wurde im Herbst 2015 durch den Stadtrat beschlossen. Um mit der Umsetzung unmittelbar nach Beschlussfassung beginnen zu können, wurden für den Haushalt 2016 bereits Mittel in Höhe von einer Million Euro eingestellt.

FAZIT

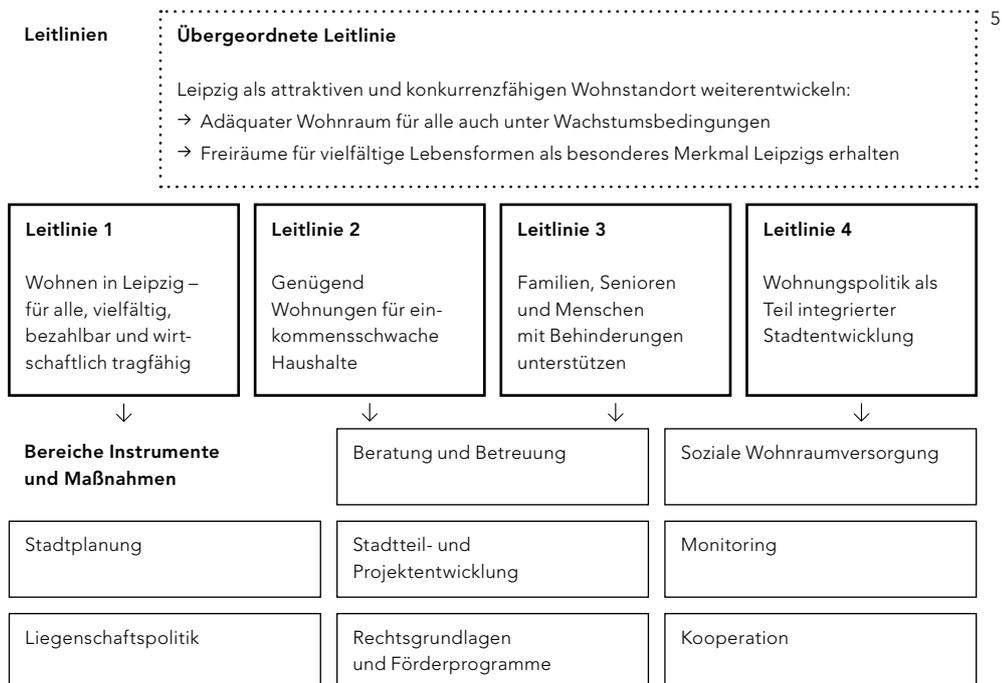
Der Blick zurück auf einen zweijährigen intensiven Arbeitsprozess bietet die Möglichkeit, Stärken und Schwächen zu reflektieren. Durch die diskursive Prozessgestaltung fand neben einer sachlichen Wissensvermittlung über die aktuelle Situation und mögliche Instrumente auch ein wichtiger Prozess des gegenseitigen Kennenlernens statt. So konnten einerseits ein größeres Verständnis der Beteiligten untereinander, eine Annäherung von Positionen und sogar neue Kooperationen erreicht werden. Andererseits wurden unterschiedliche Positionen transparent gemacht. Die Vertrauensbildung aller Beteiligten war eine wesentliche Aufgabe des Prozesses und erfolgte nur langsam. Es bestanden über den gesamten Prozess hinweg Zweifel, wie ergebnisoffen der Prozess tatsächlich angelegt war. Das im Rahmen des Prozesses entstandene Verhältnis zwischen den Akteuren bietet nun jedoch eine Grundlage und das Vertrauen für die weitere Zusammenarbeit.

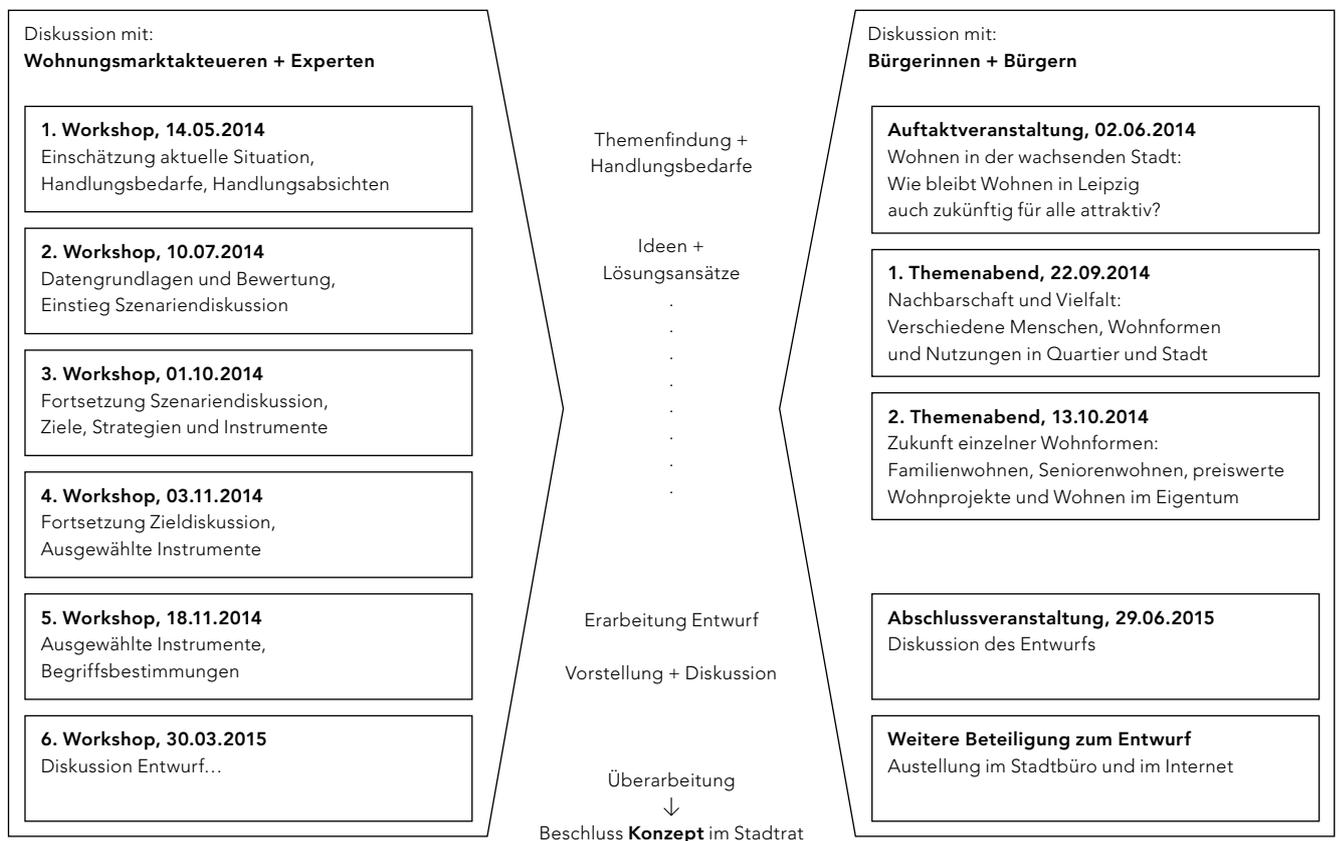


3



4





6

Der Diskurs konnte durch Einbeziehung der Öffentlichkeit und relevanter Akteursgruppen zu einer Beruhigung der Debatte in den Medien beitragen – er wurde „aus den Medien an einen gemeinsamen Tisch“ geholt.

Der Beteiligungsprozess erforderte allerdings umfangreiche finanzielle und personelle Ressourcen, die bei der Planung derartiger Beteiligungsprozesse nicht zu unterschätzen sind. Die Auswahl und Durchführung der Veranstaltungsformate und Beteiligungsmethoden ist eine Gratwanderung. Auf der einen Seite soll komplexen Inhalten und dem Anspruch einer Einbeziehung auf Augenhöhe entsprochen werden. Auf der anderen Seite dürfen Veranstaltungen nicht überfrachtet und Teilnehmer nicht überfordert werden. Die Rolle des externen Gutachters war besonders wichtig, um eine Akzeptanz aller Beteiligten für wesentliche Aussagen und Schlussfolgerungen zu erhalten. Diese Rolle kann nur begrenzt durch verwaltungsinternes Know-how ersetzt werden.

Eine besondere Herausforderung bildete die enge Verzahnung von Verwaltung, Stadtgesellschaft und Politik bereits während des Erarbeitungsprozesses, da dies nicht den sonst üblichen Abläufen der Abstimmungen und Entscheidungsfindung entsprach. Dies erschwerte nicht nur die verwaltungsinterne Findung gemeinsamer Positionen, sondern auch die politische Profilierung.

Im Ergebnis gilt das Wohnungspolitische Konzept aber als breit getragener Kompromiss und gute Grundlage, um die Herausforderungen des Leipziger Wachstums gemeinsam zu bewältigen.

↗
Einwohner 567.846
Fläche 297,39 km²

Ansprechpartner Stadt Leipzig,
 Stadtplanungsamt, Abteilung Stadtentwicklungsplanung

3
 Diskussion mit 180 Teilnehmerinnen und Teilnehmern in Kleingruppen, öffentliche Auftaktveranstaltung

4
 Interaktive Beteiligungselemente, öffentliche Auftaktveranstaltung

5
 Inhalte des Wohnungspolitischen Konzepts – Fortschreibung 2015

6
 Beteiligungsprozess zum Wohnungspolitischen Konzept

20 Das Regionale Bündnis für Wohnungsbau und Infrastruktur

MÜNCHEN



Karla Schilde

Die Stadt-Umland-Beziehungen zwischen München und dem Umland haben einen langen Weg hinter sich mit Tiefen – wie den Eingemeindungen in den 1940er Jahren) – und Höhen – wie dem wirtschaftlichen Aufstieg der Nachkriegs- und Wirtschaftswunderära, dem nachhaltig erfolgreichen post-industriellen Strukturwandel oder der trotz der jüngeren Finanzkrisen ungebrochenen Prosperität. Seit den 1950er Jahren haben sich dabei in der Region München verschiedene Bündnisse, Vereine und Verbände entwickelt, um angesichts der gemeindeübergreifenden Handlungsfelder einen Rahmen für regionale Kooperation anzubieten. Bereits 1950 wurde der

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) als freiwilliger kommunaler Zweckverband zur Beratung der Mitgliedskommunen in Planungs- und Entwicklungsfragen gegründet. Seit 1973 koordiniert der Regionale Planungsverband München (RPV) als Träger der Regionalplanung die räumliche Entwicklung der Region 14 und ihrer Kommunen und Landkreise.

Zahlreiche Vereine entstanden, um neben der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung der Region auch eine aktive Sicherung der Natur- und Erholungsflächen zu betreiben. Sie stehen in der Tradition des bereits 1902 von Gabriel von Seidl zum Schutz und zur Pflege des Isartals und seiner Umgebung gegründeten Isartalvereins. So sichert und gestaltet der Ver-

ein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e. V. (Erholungsflächenverein) seit 1965 überörtliche Erholungsflächen im Gebiet der Mitgliedskommunen, der Heideflächenverein e. V. bewahrt seit 1990 die Heideflächen im Norden Münchens durch Erwerb und Unterhalt der Heideflächen der Garching oder Fröttmaninger Heide und der Dachauer Moosverein e. V. kümmert sich gemeindeübergreifend seit 1995 um den Landschaftsraum des Dachauer Moores.

Im Jahr 2008 schließlich gründete sich der Verein „Europäische Metropolregion e.V.“ (EMM) als offenes Netzwerk für Akteure aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Gesellschaft und bietet eine Plattform für fach- und institutsübergreifende Kooperationen. Dabei wird auf den fachlichen „Säulen“, den Beiträgen der Arbeitsgruppen zu den Themen Wissen, Wirtschaft, Umwelt, Mobilität, Kultur und Sport sowie ländlicher Raum themenbezogen aufgebaut.

In der Metropolregion München kann also auf zum Teil schon jahrzehntelang aktive regionale Bündnisse und Kooperationen zurückgegriffen werden, vor allem in Bezug auf einzelne Handlungsfelder wie die Freiraumentwicklung oder die Wirtschaftsförderung. Demgegenüber steht jedoch weitgehend autonom die kommunale Planungshoheit. Der Freistaat Bayern trägt mit seiner Landesplanung immer weniger dazu bei, dass übergeordnete Leitbilder und Planungskonzepte entwickelt oder gar umgesetzt werden, was sich vor allem im Hinblick auf die Einzelhandelsversorgung und das Flächensparen als nicht nachhaltig erwiesen hat. Im Ergebnis leiden sowohl Kommunen mit einer proaktiven Entwicklungspolitik auf der einen Seite als auch Kommunen mit einer restriktiven Ansiedlungspolitik auf der anderen Seite gleichermaßen unter den verkehrlichen Auswirkungen einer kleinteiligen, wenig miteinander abgestimmten Siedlungsentwicklung.

Einseitige Schuldzuweisungen, das Umland baue zu wenig oder die Landeshauptstadt reiße alle wirtschaftliche Entwicklung an sich und überlasse die „Schlafstädte“ dem Umland, haben in der jüngeren Vergangenheit zwar die Zeitungsspalten gefüllt und die Debatten angeheizt, lassen sich aber bei näherer Betrachtung der Zahlen widerlegen: So verteilt sich der Einwohnerzuwachs der Region München recht gleichmäßig auf das Regionsumland und die Landeshauptstadt München selbst. Auch die Wohnungsfertigstellungen zum Beispiel in den Jahren 2008 bis 2013 lagen mit durchschnittlich leicht über 5.000 Wohneinheiten im Regionsumland sowie leicht unter 5.000 Wohneinheiten in der Landeshauptstadt (jeweils im jährlichen Durchschnitt) in etwa gleich auf. Die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort verlief bezogen auf das Jahr 2003 (Index=100) bis 2013 im Regionsumland deutlich dynamischer (Index über 120) als in der Landeshauptstadt (Index über 110).

Mittlerweile spüren fast alle Kommunen den Rückgang schnell und günstig verfügbarer Siedlungsflächenpotenziale und den Druck eines Wohnungsmarkts, der sowohl vom Zuzug als auch von den Finanzkrisen angeheizt wird. Fast überall reichen die Einheimischenmodelle nicht mehr aus, wenigstens die Eigenentwicklung der Kommunen bedienen zu können. Die Anwerbung von angesichts des Wachstums und des demografischen Wandels dringend erforderlichem Erziehungs- oder Krankenhauspersonal wird dadurch erschwert, dass sich mit diesen Einkommen das Wohnen in der Metropolregion nicht bezahlen lässt. Die vermeintliche Sonderaufgabe der Flüchtlingsunterbringung wird sich zudem angesichts der Zahlen und des erwartbaren dauerhaften Zuzugs derjenigen, die Aufenthalts- und Bleiberechte erlangen, zu einer Daueraufgabe entwickeln.

München und sein Umland profitieren zwar von einer prosperierenden Wirtschaftslage und attraktiven weichen Standortfaktoren. Der stetige Zuzug wird aber wie dargestellt absehbar nicht abreißen: die Planungsprognose sieht für München einen Bevölkerungsanstieg von heute ca. 1,5 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern auf über 1,7 Millionen im Jahr 2030 voraus. Und nicht nur die Landeshauptstadt München, sondern die gesamte Region wächst. Für die Metropolregion München gehen die Prognosen von einem Bevölkerungswachstum von heute gut 5,7 Millionen auf 6,2 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2032 aus.

Um dieses Wachstum zu bewältigen, muss noch umfangreicher als bisher bezahlbarer Wohnraum erhalten und vor allem neu geschaffen werden. Aber auch die Aufnahmefähigkeit der Verkehrsinfrastruktur angesichts der steigenden Pendlerzahlen sowie die Bereitstellung der notwendigen Bildungs- und Schulinfrastruktur erfordern intensivere Planungs-, Finanzierungs- und Kooperationsbemühungen der entsprechenden Akteure der Landeshauptstadt München, der Kommunen und Landkreise der Region sowie des Freistaats Bayern und der Bundesrepublik Deutschland.

Um all diese Herausforderungen gemeinsam anzugehen, hatte bereits Oberbürgermeister Christian Ude im März 2013 zu einer Wohnungsbaukonferenz nach München eingeladen. Der Dialog über die Herausforderungen wurde von seinem Nachfolger Oberbürgermeister Dieter Reiter und der Europäischen Metropolregion München (EMM) im Oktober 2014 bei der Konferenz „Metropolregion München – Herausforderung Wachstum“ vertieft und konkretisiert. Oberbürgermeister Reiter rief zu einem „Regionalen Bündnis für Wohnungsbau und Infrastruktur“ auf und lud im März

Titel
Über 400 Teilnehmerinnen und Teilnehmer folgten der Einladung des Münchner Oberbürgermeisters zu einem „Regionalen Bündnis für Wohnungsbau und Infrastruktur“ im März 2015 / Michael Nagy

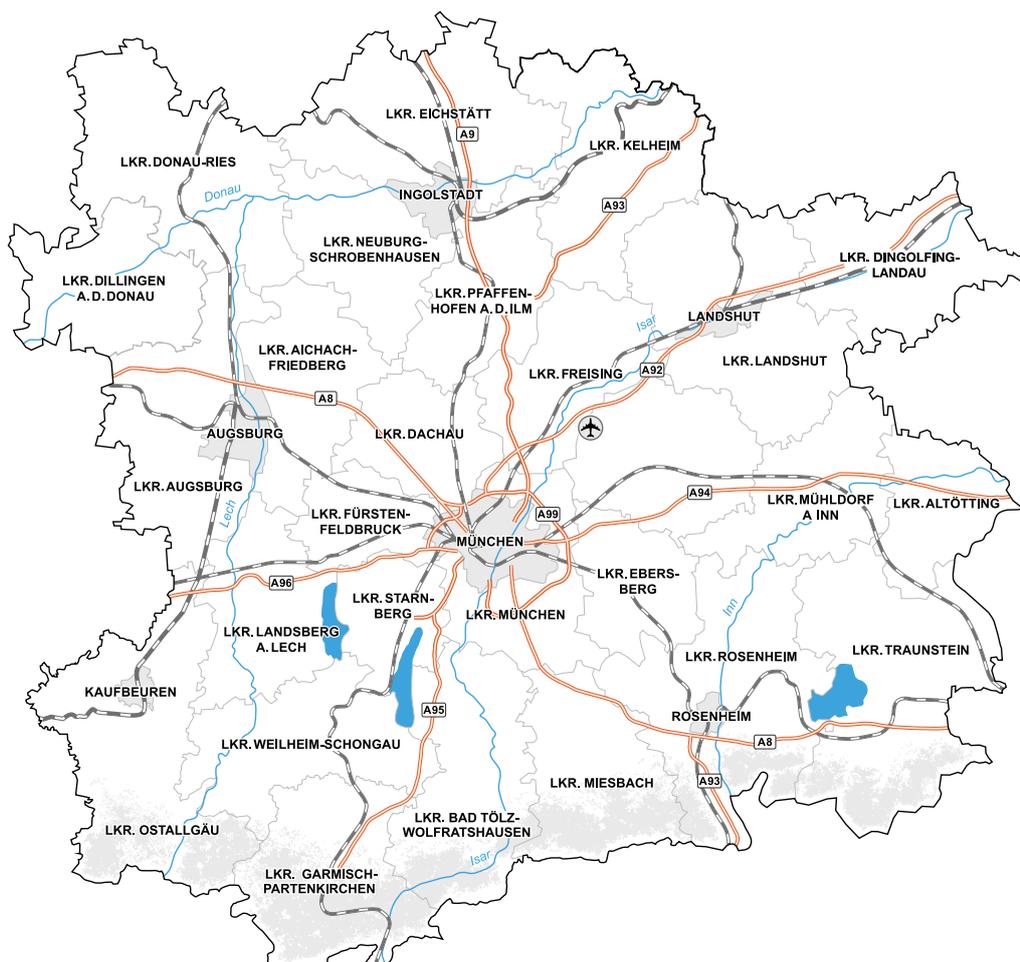
2015 zu einer Regionalen Wohnungsbaukonferenz im Alten Rathausaal ein. Seiner Einladung, über die gemeinsamen Herausforderungen der Zukunft zu diskutieren und gemeinsame Projekte zur Lösung zu vereinbaren, sind mehr als 400 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und Vereinen gefolgt. Dabei geht es darum, gemeinsame Lösungsstrategien zu entwickeln und zu vereinbaren, um die aktuellen und künftigen Bedarfe an bezahlbarem Wohnraum in der Metropolregion München zu decken. (s. Titelbild)

Eine Untersuchung des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) hatte Ende 2014 für die Planungsregion 14 Reservelächen für 220.000 Wohnungen im Einzugsbereich bestehender S-Bahnhaltepunkte ermittelt. Der genauere Blick auf die Flächenpotenziale zeigt, dass nicht allein Quantitäten gefragt sind, sondern auch Qualitäten: die bestehenden Qualitäten des Ortsbildes oder der Freiraumversorgung sowie der bedarfsgerechten Infrastruktur – sowohl der Verkehrserschließung als auch der sozialen und Bildungs-Infrastruktur. Dass die Kommunen im Rahmen ihrer Planungshoheit oft nur zögerlich ihre Flächenpotenziale für den Wohnungsbau heben, hat mit dem Erhalt der bestehenden Qualitäten zu tun und der Sorge, mit möglichen Defiziten in der Infrastrukturversorgung und den Folgekosten allein gelassen zu werden. Selbst die finanzkräftigen Kommunen und Landkreise der Region München können allein keine zweite Stammstrecke zur Taktverbesserung der

S-Bahn stemmen, nicht jede Kommune kann ein Gymnasium finanzieren oder den Bedarf überhaupt einer weiterführenden Schule mit eigenen Schülerzahlen begründen.

So setzte sich die Konferenz ausführlich mit Möglichkeiten auseinander, wie die infrastrukturellen Herausforderungen der Region gemeinsam anzugehen sind und es wurden folgende Projekte vereinbart und zum Teil schon umgesetzt:

- Die von der Münchner Stadtbaurätin schon seit langem geforderten „Busse nach Berlin“ mit politischen und weiteren Unterstützerinnen und Unterstützern führen unter der Patenschaft des Münchner Oberbürgermeisters, der Rosenheimer Bürgermeisterin sowie der IHK München und Oberbayern im Herbst 2015 nach Berlin, um beim Bund die bessere und zeitgerechtere finanzielle Ausstattung des Ausbaus der Öffentlichen Verkehrsstruktur in der Metropolregion München einzufordern.
- Das Raumordnerische Entwicklungskonzept München Südwest, das sieben Städte und Gemeinden entlang des Würmtals gemeinsam beauftragt hatten, wurde in eine Vereinsgründung und ein gemeinsames Regionalmanagement überführt, das die erarbeiteten Vorschläge und Maßnahmen umsetzt.



- Mit dem Dachauer Landrat und dem BMW-Geschäftsführer als Paten wird das interkommunale Verkehrskonzept Münchner Norden weiter konkretisiert, um gemeinsam Lösungen für die Entwicklungen in diesem Bereich zu erarbeiten.
- Der Erdinger Oberbürgermeister firmiert als Pate für einen gemeinsamen Vorstoß beim Bund, um die freierwerdenden Konversionsflächen in der Region für die Siedlungsentwicklung nutzen zu können. Gemeinsam wurde ebenfalls im Herbst 2015 Unterstützung bei der Berliner Bundespolitik eingeworben: die Konversionsflächen sollten zum einen günstiger an die Kommunen abgegeben werden, damit mehr bezahlbarer Wohnraum entstehen kann und zum anderen sollte auch die Verkehrs- und Infrastrukturanbindung dieser Flächen stärker mit Bundesmitteln unterstützt werden.
- Für den Nachbarschaftsdialog Schulentwicklung warben als Paten die Münchner dritte Bürgermeisterin sowie der Landrat des Landkreises München. Aus der gemeinsamen Betrachtung des Schulbedarfs werden, wo dies sinnvoll und umsetzbar ist, konkrete gemeinsame Projekte entwickelt und geeignete Kooperationsformen entwickelt.
- Ausgehend von seinem Aktionsplan zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums im Landkreis hinterfragte der Fürstfeldbrucker Landrat die Akzeptanz des Wachstums der Metropolregion „um jeden Preis“. Er wies auf die lediglich moderierende Rolle der Landkreise hin und ermunterte die Kommunen, ihre Planungshoheit mutig auszunutzen beispielsweise durch Anwendung der Instrumente zur sozialgerechten Bodennutzung.

Darüber hinaus wurden weitere, spontan gemeldete Projekte diskutiert und vereinbart, sie als Beiträge zu mehr und bezahlbarerem Wohnungsbau weiter zu konkretisieren: zum Beispiel den Ausbau von Radschnellwegen zur Entlastung der Straßen- und Schienenverkehre, eine Best-Practice-Sammlung guter Beispiele für Wohnungsbau der Innenentwicklung zur Anregung von Nachahmern oder das freiwillige Förderprogramm des Landkreises Ebersberg zur Errichtung von 1.000 neuen, mit Mitteln des Landkreises geförderten Wohnungen in den folgenden zehn Jahren.

Die genannten Projekte werden gemeinsam umgesetzt. Oberbürgermeister Reiter lud bereits in seinem Schlusswort zu der nächsten Regionalen Wohnungsbaukonferenz im Frühjahr 2016 ein. Um die genannten Projekte umzusetzen und die Ideen mit Leben zu füllen, sind alle zusammen gefragt, im Sinne eines regionalen Bündnisses für Wohnungsbau und Infrastruktur das Ihre beizutragen.

➤

Einwohner 1.407.836

Fläche 310,74 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt
München, Referat für Stadtplanung und
Bauordnung, Stadtentwicklungsplanung

2

Im Verbandsgebiet der Europäischen Metropolregion München e.V. (EMM) ist jeder 14. Bundesbürger zu Hause / Europäische Metropolregion München e.V., <http://www.metropolregion-muenchen.eu/allgemein/infothek/landkarten/>

21

Stadtratsbeschluss zum Anteil geförderter Wohnungen in Neubaugebieten

REGENSBURG



Armin Mayr

Die Entwicklung der Bevölkerung und damit die Nachfrage nach Wohnraum sind eng mit der wirtschaftlichen Prosperität einer Stadt verbunden. Regensburg befindet sich in einer anhaltenden Phase wirtschaftlicher Prosperität und muss nun die sich daraus ergebenden planerischen Herausforderungen bewältigen. Aufgrund der günstigen Perspektiven gehen die Bevölkerungsprognosen von nachhaltigen Zuwanderungsgewinnen bis zum Jahr 2030 aus und sagen der Stadt zumindest für die kommenden zehn Jahre ein deutliches Einwohnerwachstum voraus. Das prognostizierte Wachstum muss mittel- und langfristig am Wohnungsmarkt aufgefangen werden.

In den vergangenen Jahren konnte der Wohnungsbau nicht immer mit dem Bevölkerungsanstieg Schritt halten. Die Folge waren rasante Anstiege der Mieten und Verkaufspreise. Besonders betroffen von diesem angespannten Wohnungsmarkt sind einkommensschwächere Personengruppen. Die wohnungspolitische Strategie der Stadt Regensburg zur Bewältigung der aktuellen Wohnungsproblematik besteht aus der kurz- und mittelfristigen Schaffung von umfangreichem Baurecht zur Vermeidung von Engpässen und Dämpfung weiterer Preisanstiege sowie der sozialen Abfederung des hohen Preisniveaus zugunsten von Zielgruppen, die ohne öffentliche Unterstützung keine angemessene Wohnraumversorgung erreichen können. Darüber hinaus werden stadteigene Flächen zur Erstellung preisgünstiger Wohnungen erschlossen

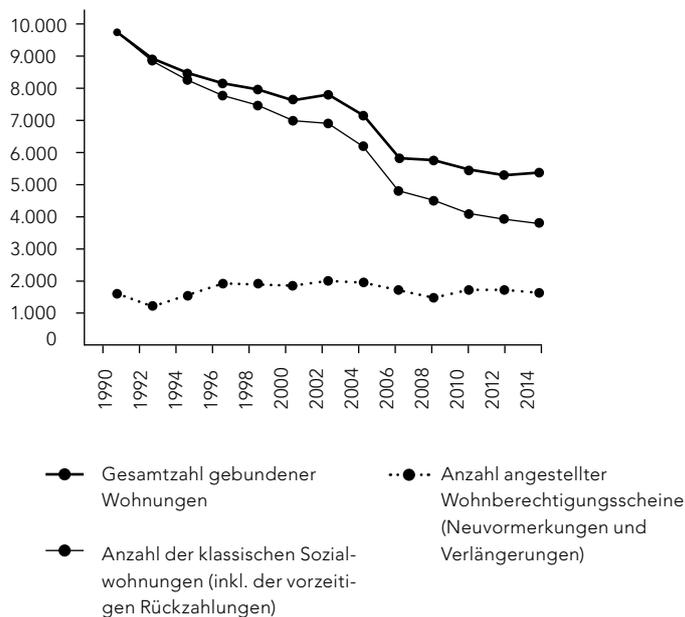
und vermarktet. Das städtische Familienförderprogramm: „Wohnen in der Stadt“ zielt auf den Bau und Erwerb von Eigenheimen und Eigentumswohnungen.

Ein besonderes Problem ist der Rückgang des Bestands an öffentlich geförderten Wohnungen. Gegenüber dem Jahr 1990 hat sich die Zahl der klassischen Sozialwohnungen mehr als halbiert. Künftig ist der zeitliche Auslauf der Bindungen für etwa 150 Wohneinheiten pro Jahr zu erwarten, das heißt, es muss jährlich mindestens die gleiche Anzahl an geförderten Wohnungen geschaffen werden, um den aktuellen Bestand zu erhalten. Zur Verbesserung der Wohnsituation einkommenschwacher Haushalte hat der Stadtrat deshalb beschlossen, in Gebieten ab einer insgesamt vorgesehenen Bruttogeschossfläche von mehr als 4.500 Quadratmetern die Erstellung von 20 Prozent des gesamten Bauvolumens im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung durch den Investor verbindlich einzufordern. Die Schaffung von Baurecht erfolgt erst nach Abschluss eines städtebaulichen Vertrags zwischen Stadt und Investor, in dem sich der Investor zum Bau der errechneten Anzahl an Sozialwohnungen verpflichtet, die innerhalb einer Frist von fünf Jahren ab Vorliegen des Baurechts zu erstellen sind. Die Errichtung der öffentlich geförderten Wohnungen kann auch an einen Dritten übertragen werden. In diesem Fall erfolgt seitens der Stadt Regensburg keine Festlegung des Kaufpreises. Die Stadt Regensburg lässt sich jedoch ein Ankaufsrecht für den Fall einräumen, dass nach Ablauf der Frist von fünf Jahren die Baupflicht nicht erfüllt ist. In diesem Fall muss der Investor bzw. der Dritte die dafür vorgesehenen Flächen zu einem von der Stadt festgesetzten Bodenkaufpreis (erschließungsbeitragsfrei) an diese veräußern.

Teilweise kaufen Projektentwickler Flächen auf und geben sie anschließend an einen oder mehrere Einzelinvestoren zur Bebauung weiter. In diesen Fällen ist durch den Eigentümer bzw. Projektentwickler, mit dem der städtebauliche Vertrag geschlossen wird, zu klären, welche dieser Unternehmen die notwendige Anzahl an öffentlich geförderten Mietwohnungen schaffen wird. Ohne eine schriftliche Bestätigung der für den geförderten Wohnungsbau „zuständigen“ Einzelinvestoren, wie viele Quadratmeter Bruttogeschossfläche an welcher Stelle entstehen, wird der städtebauliche Vertrag seitens der Stadt nicht unterzeichnet.

Die öffentlich geförderten Wohnungen müssen auf Grundstücken errichtet werden, die als Wohnbaufläche festgesetzt sind. Eine Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 7 Baugesetzbuch ist in den jeweiligen Bebauungsplänen zwingend erforderlich. Die Absicherung, dass der geforderte Anteil an öffentlich geförderten Wohnungen auch tatsächlich erbracht wird, erfolgt damit dreifach, durch Vereinbarung im städtebaulichen Vertrag, ein notariell gesichertes Ankaufsrecht sowie durch die Festsetzung im Bebauungsplan nach § 9 Abs. 1 Nr. 7 Baugesetzbuch.

Anzahl der öffentlich geförderten Wohnungen



2

In der konkreten Umsetzung der Forderung nach 20 Prozent gefördertem Wohnraum in Neubaugebieten könnte insbesondere dann, wenn mehrere größere Wohnungsbaugelände zeitgleich umgesetzt werden, der Umstand eintreten, dass die öffentlichen Fördermittel zur Schaffung der vertraglich vereinbarten Wohneinheiten nicht ausreichen. In diesem Fall werden die Investoren verpflichtet, die fehlenden Wohnungen bis zur Erreichung des 20 Prozent-Anteils an der gesamten Bruttogeschossfläche ohne staatliche Förderung, aber mit einer Mietpreis- und Belegungsbindung zu erstellen. Hierzu wird mit den Eigentümern eine Festlegung der Miete auf dem Niveau der Mietspiegel-Basismiete ohne den vorgesehenen Zuschlag von derzeit 15 Prozent für neue Gebäude vereinbart. Die Wahrung der Preis- und Belegungsbindung erfolgt über eine dingliche Sicherung durch das Wohnungsbesetzungsrecht. Ansonsten gelten dieselben Sicherungsinstrumente wie beim Einsatz öffentlicher Fördermittel.

7

Einwohner 140.276
Fläche 80,70 km²

Ansprechpartner Stadt Regensburg,
Amt für Stadtentwicklung

Titel
„Wohnoase am Hochweg“ im Westen von Regensburg,
Investor: Bauteam Tretzel (BTT) / Peter Ferstl

2

Angebot und Nachfrage im öffentlich geförderten Wohnungsbau in Regensburg

22 Das Stuttgarter Innenentwicklungsmodell (SIM)

STUTTGART



Alexander Pazerat

RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELVORGABEN

Um das Ziel der Bevorzugung der Innen- vor der Außenentwicklung zu erreichen, ist die konsequente Aktivierung, Umnutzung und maßvolle bauliche Verdichtung in innerörtlichen, bereits weitgehend erschlossenen Arealen erforderlich.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat in den letzten vier Jahren einen Einwohnerzuwachs von rund 30.000 erfahren. Dies zeigt die Attraktivität der Stadt als Wohn- und Wirtschafts-

raum. Allerdings liegt der Anteil des preisgebundenen Wohnungsbestands in Stuttgart deutlich unter dem Durchschnitt vergleichbarer Großstädte.

Mit dem wachsenden Interesse an gut erreichbaren und städtebaulich integrierten Lagen bei gleichzeitiger Verknappung von Bauland im Außenbereich ist die Verpflichtung verbunden, eine ausgewogene Versorgung der Stadtgesellschaft mit Wohnbauflächen und Wohnraum sicher zu stellen. Am Stuttgarter Wohnungsmarkt fehlt es seit Jahren an familiengerechtem und bezahlbarem Wohnraum. Zudem gibt es einen zunehmenden Bedarf an Wohnungen für untere und mittlere Einkommensgruppen. Der preisgünstige Teilmarkt



2

ist außerordentlich angespannt. Auslaufende Belegungsbindungen bei Sozialmietwohnungen verstärken den Druck auf den Wohnungsmarkt.

Politische Zielvorgabe ist es daher, zukünftig jährlich 1.800 Wohnungen zu bauen. Davon sollen ein Drittel als geförderte Wohnungen errichtet werden. Die 600 geförderten Wohnungen untergliedern sich nochmals in 300 klassische Sozialmietwohnungen, weitere 100 geförderte Mietwohnungen im städtischen Programm „Mietwohnungen für mittlere Einkommensbezieher“ und 200 geförderte Eigentumswohnungen, bei denen insbesondere junge Familien angesprochen sind.

Um diese sehr ambitionierten Ziele zu erreichen, ist das Stuttgarter Innenentwicklungsmodell (SIM) ein wesentlicher Baustein. Der Stuttgarter Gemeinderat fasste am 24.03.2011 den Grundsatzbeschluss zum SIM. Die Verfahrensweise und die Konditionen orientieren sich dabei auch am bewährten „Erweiterten Stuttgarter Modell“ der Außenentwicklung. Der geförderte Wohnungsbau soll dabei dosiert in die Stadtquartiere integriert werden. Urbanität entsteht durch das Nebeneinander verschiedener Nutzungen und Bevölkerungsgruppen. Die Herstellung einer durchmischten Stadtgesellschaft in den einzelnen Stadtquartieren ist somit eine Kernaufgabe der Stadt im Bereich der Wohnungswirtschaft. Das Modell bündelt und vereinheitlicht auch Verfahrensweisen der Stadtverwaltung, die schon gängige Praxis waren. Nachdem sich die SIM-Konditionen überwiegend bewährt haben, wurde der Grundsatzbeschluss nach Beendigung einer ca. dreijährigen Pilotphase am 10.04.2014 mit einer großen politischen Mehrheit fortgeschrieben. Im Juli 2015 wurden zudem kleinere Korrekturen an den Konditionen vorgenommen.

ZIELBALANCE DES SIM

Neben Quoten für die Wohnbauförderung, übernehmen die Planungsbegünstigten die Kosten, die durch das Bauvorhaben verursacht werden. Zudem werden städtebauliche Mindestqualitätsstandards festgelegt. SIM begründet sich somit aus einer Balance stadtentwicklungs-, wohnungs- und integrationspolitischer Zielstellungen. (s. Abb. 3)

VORAUSSETZUNGEN UND GLEICHBEHANDLUNG DER VORHABENTRÄGER

Voraussetzung für die Anwendung des Grundsatzbeschlusses ist die Schaffung von neuem Planrecht mit einer entsprechenden Bodenwertsteigerung. Nach Abzug aller Lasten soll dem Planungsbegünstigten mindestens ein Drittel des Bodenwertzuwachses verbleiben.

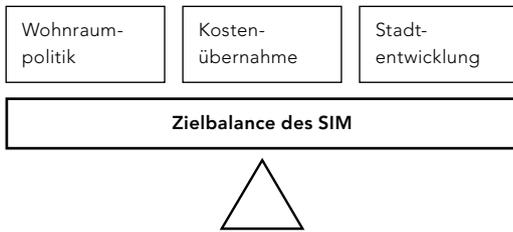
SIM soll eine Gleichbehandlung der Planungsbegünstigten gewährleisten und für alle Verfahrensbeteiligte nachvollziehbar und transparent sein. Bei der Kostenweitergabe an Planungsbegünstigte wird auf eine strenge Kausalität der vereinbarten Kosten sowie den Angemessenheitsgrundsatz geachtet. Jeder Vorhabenträger sollte von Beginn des Verfahrens an darauf vertrauen können, welche Konditionen und welche Voraussetzungen auf ihn zukommen. Es ist entscheidend, dass der Grundsatzbeschluss für jeden Investor, Grundstückseigentümer und natürlich auch für die Kommune bindend ist. Die Planungsbegünstigten werden von Beginn des Verfahrens an intensiv einbezogen. Nachdem die Wertsteigerung in der Innenentwicklung meist deutlich geringer als bei der Ausweisung von Bauland im Außenbereich ausfällt, hat die Bewertung des bestehenden und des neuen Planrechts, sowie die sorgfältige Kostenkalkulation eine sehr große Bedeutung.

WESENTLICHE KONDITIONEN

Für den geförderten Wohnungsbau sind in der Innenentwicklung dauerhaft Kontingente zu sichern, indem die Planungsbegünstigten mindestens 20 Prozent der für das Wohnen neu geschaffenen Geschossfläche (GF) für geförderten Wohnungsbau zur Verfügung zu stellen haben. Die erste geförderte Wohnung ist ab 450 Quadratmeter neu geschaffener GF zu erstellen. Die erste Sozialwohnung wird ab 1.350 Quadratmeter neu geschaffener GF erforderlich. Um die genannten Mengenziele zu erreichen, werden die Förderquoten auf städtischen Grundstücken erheblich erhöht. So wurde beispielsweise auf dem Gelände des ehemaligen Kinderkrankenhauses Olgahospital im Stuttgarter Westen

Titel
NeckarPark Stuttgart Bad Cannstatt, ehem.
Güterbahnhof, neues Stadtquartier

2
Masterplan NeckarPark / Pesch & Partner



3

eine Förderquote von 50 Prozent beschlossen. Sofern die benachbarten Gebiete bereits eine auffällige Sozialprägung aufweisen, kann die Förderquote auf manchen städtischen Gebieten entsprechend angepasst werden. Ziel ist es stets, das gesamte Stadtquartier aufzuwerten.

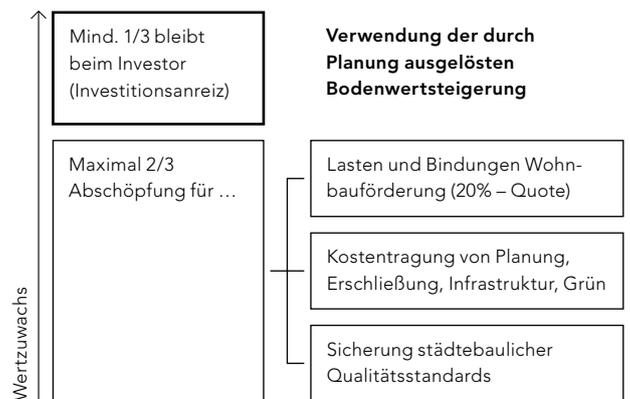
Mit besonderer Begründung sind Ersatzmaßnahmen im Radius von 1.000 Meter möglich. In diesem Fall erhöht sich allerdings die übliche Förderquote von 20 auf 30 Prozent. Die Wohnbauförderung ist in den Programmen Preiswertes Wohneigentum (PWE), Mietwohnungen für mittlere Einkommensbezieher (MME) und Sozialmietwohnungen (SMW) unterzubringen. Für die Aufteilung der Wohnbauförderquote gibt es unterschiedliche Möglichkeiten (s. Abb. 5).

Dabei gelten die jeweils geltenden Förderbestimmungen von Stadt und Land. Als Bindungsdauer sind für das Programm PWE zehn Jahre und für die Mietprogramme MME und SMW je 15 Jahre einzuhalten.

Das SIM hat im Vergleich zu Baulandmodellen anderer Städte das Alleinstellungsmerkmal, dass ein Anteil der neu geschaffenen Geschossfläche für den geförderten Wohnungsbau in Kerngebieten zu verwenden ist, sofern beim Bauvorhaben ein Wohnanteil von mindestens 20 Prozent vorgesehen ist. Es erfolgt aber stets eine Einzelfallüberprüfung, ob ein Wohnanteil am jeweiligen Standort verträglich ist. Aufgrund der Vermarktungschancen im Wohnungsbau sind diese Forderungen durchsetzbar. Zusätzlich erfolgt eine Überprüfung, ob der geförderte Wohnanteil sozialverträglich ist und der Investor dadurch nicht unangemessen belastet wird. Sollte dies nicht gegeben sein, ist trotz ausreichender Wertsteigerung von modifizierten Konditionen auszugehen. Daneben sind städtebauliche Planungen grundsätzlich – dies gilt auch für die Innen- und Bestandsentwicklung – mit finanziellen Lasten verbunden. Im Rahmen des SIM werden die Planungsbezugstugsten an diesen ausgelösten Kosten beteiligt.

Das SIM beinhaltet die Übernahme der Planungs-, Vermessungs- und Wettbewerbskosten, sowie die Kostenübernahme von erforderlichen Gutachten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich zur unentgeltlichen Flächenabtretung für ursächliche Erschließungsanlagen und des naturschutzrechtlichen Ausgleichs. Weiterhin sind die Kosten für die genannten Erschließungsanlagen und Ausgleichsmaßnahmen zu übernehmen. Geltende Werte der Energieeinsparverordnung sind zu unterschreiten und eine Bauverpflichtung wird auferlegt.

Ist eine Kindertagesstätte im Gebiet sinnvoll und sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen unter Berücksichtigung der benötigten Außenspielfläche im Bebauungsplan erfüllbar, verpflichtet sich der Planungsbezugstugte die Kindertagesstätte auf eigene Kosten zu erstellen. Die Stadt verpflichtet sich im Gegenzug, die Einrichtung anzumieten. Sofern planerische Gründe gegen eine Realisierung im Planungsgebiet sprechen oder eine wirtschaftliche Betreibung der Einrichtung nicht möglich ist, ist eine externe Lösung anzustreben. In diesem Fall zahlt der Vorhabenträger einen Pauschalbetrag der jährlich überprüft wird. Beim Bau einer Kindertagesstätte hat der Vorhabenträger im Vergleich zum Wohnungsbau höhere Baukosten zu tragen. Es werden die Mehrkosten zwischen dem Wohnungsbau und dem Bau einer Kindertagesstätte ermittelt. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass der Vorhabenträger für freifinanzierte Neubauwohnungen höhere Mieten erzielen könnte als die festgelegten Mieten für Kindertagesstätten bei SIM. Beide Aspekte addiert ergeben den Pauschalbetrag der je Gruppe in einer Kindertagesstätte zu zahlen ist. Die Mehrkosten bzw. Mindereinnahmen, die ein Vorhabenträger zu tragen hat, wenn er eine Kindertagesstätte auf seinem Grundstück im Gebiet erstellen muss, werden vollständig auf das außerhalb des Planungsgebiets befindliche Grundstück übertragen. Damit wird auch dem Gleichbehandlungsgrundsatz beim Vergleich einer gebietsinternen



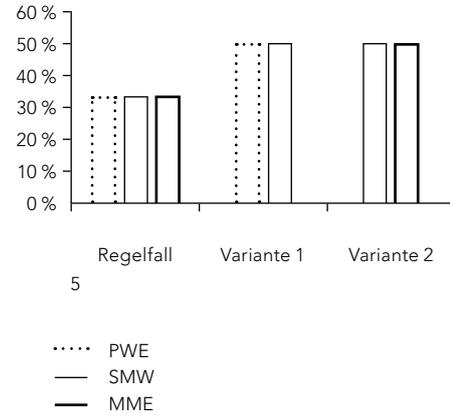
4

zur gebietsexternen Lösung Rechnung getragen. Sollten bei großen Verfahren weitere soziale Infrastrukturmaßnahmen erforderlich werden, verpflichtet sich der Vorhabenträger zur anteiligen Kostenübernahme.

Schließlich spielen städtebauliche und klimapolitische Anliegen bei der Einführung des Modells eine Rolle. So wurde ein Katalog an Qualitätsstandards erstellt, der auf eine angemessene Raumbildung und eine qualifizierte Dichte mit attraktiven Wohnumfeldern abzielt. Der Wohnungsbau soll sich durch Konzeptvielfalt auszeichnen, sowie energetische und klimawirksame Anforderungen erfüllen. Die Qualitätsziele werden in erster Linie über städtebauliche Wettbewerbe bzw. Gutachterverfahren, Festsetzungen in den Bebauungsplänen und zusätzliche vertragliche Regelungen in städtebaulichen Verträgen gesichert.

VERFAHRENSABLAUF

Es wurde eine referatsübergreifende, verwaltungsinterne Baulandkommission eingerichtet, die in Abstimmung mit den Planungsbegünstigten die Vorgehensweise und die Konditionen diskutiert und Beschlüsse herbeiführt. Dabei wird jedes Vorhaben im Einzelfall geprüft. So ist eine angemessene Flexibilisierung in der Praxis möglich. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das SIM auch bei einer geringen Wertsteigerung zur Anwendung kommt. Dies ist nur möglich, wenn die Verwaltung auf einige Konditionen des Regelverfahrens verzichtet oder diese kürzt, so dass die Mindestwertsteigerung für den Vorhabenträger gewährleistet ist. In diesen Fällen empfiehlt die Baulandkommission dem Gemeinderat die Anwendung modifizierter Konditionen.



STELLENWERT DES SIM INNERHALB DER STUTTGARTER WOHNUNGSPOLITIK

Nachdem für jedes Verfahren Planrecht geschaffen werden muss, greift SIM in der Örtlichkeit erst seit dem Jahr 2015. Derzeit sind circa 70 geförderte Wohnungen im Bau. Weitere ca. 130 geförderte Wohnungen sind vertraglich gesichert. Bei den derzeit absehbaren und geplanten Projekten ist mittlerweile von circa 1.300 geförderten Wohneinheiten auszugehen, die durch SIM geschaffen werden. Über 500 Wohnungen davon werden durch private Vorhabenträger realisiert.

SIM hat sich auch in hochwertigen Lagen als sehr wichtiges Instrument zur Sicherung für Wohnungen im unteren und mittleren Einkommensbereich entwickelt. Das Modell führt zu sozial ausgewogenen und qualitativ vollen urbanen Wohnquartieren.

- 7
Einwohner 604.297
Fläche 207,35 km²
- Ansprechpartner** Landeshauptstadt
Stuttgart, Amt für Stadtplanung und
Stadterneuerung
- 3
Zielbalance SIM
- 4
Bodenwertsteigerung SIM
- 5
Wohnbauförderquoten

23 Wohngebiet Bierstadt-Nord

WIESBADEN



Roland Becker, Thomas Metz

AUSGANGSLAGE

In der Landeshauptstadt Wiesbaden ist, wie auch anderen Kommunen in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main ein anhaltendes Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. So wird der Anstieg der Einwohner bis 2030 auf 283.000 prognostiziert. Zur Realisierung von neuen Wohnbauflächen verfolgt die Stadt neben der Aktivierung von unter- bzw. nicht mehr genutzten Flächen im Innenbereich auch die planungsrechtliche Umsetzung der im rechtsgültigen Flächennutzungsplan dargestellten neuen Siedlungsflächen vor allem im östlichen Stadtgebiet.

Das Wohngebiet Bierstadt-Nord im Ortsbezirk Bierstadt ist mit einer Bruttobaulandfläche von 13,5 Hektar eines der größeren im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden dargestellten Potenziale für die Wohnbauflächenentwicklung. Die bei Projektbeginn vorhandene Eigentümerstruktur stellte sich aufgrund der landwirtschaftlichen Parzellierung mit einer Vielzahl von Einzeleigentümern und einem nur geringen Anteil städtischer Grundstücke dar. Bereits im Jahr 2007 wurde eine Vorkaufssatzung auf der Basis des besonderen Vorkaufsrechts nach § 25 Baugesetzbuch (BauGB) für den Planungsbereich beschlossen, um den kommunalen Einfluss auf die beginnenden Grundstücksankäufe zu wahren.

In der Vergangenheit hatten verschiedene private Projektentwickler ohne Erfolg versucht, die Eigentümer zu einem gemeinsamen Handeln zu veranlassen. Seit 2009 wurde auf Initiative des Stadtplanungsamts und des Sachgebiets „Bodenordnung“ im Tiefbau- und Vermessungsamt in einem intensiven und kontinuierlichen Prozess mit allen Eigentümern ein Planungsverfahren vorbereitet und durchgeführt, das in erster Linie auf einer vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen der Stadt Wiesbaden und den damals noch 41 Privateigentümern basiert.

In mittlerweile zwölf Eigentümerversammlungen, mit Exkursionen zu neuen Wohnbaugebieten in der Umgebung und zahlreichen Rundbriefen sowie Einzelgesprächen wurde eine gemeinsame Grundverständigung über eine städtebauliche Projekt- und Gestaltungsqualität geschaffen, die sich in dem von der Stadtverordnetenversammlung im September 2013 beschlossenen Rahmenplan am besten widerspiegelt.

Die wesentlichen bisherigen Ergebnisse des gemeinsamen Prozesses sind:

- Finanzierung des 2013 durchgeführten städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs von allen Eigentümern durch den „Planungsseuro“

Dabei wurde auf der Basis eines städtebaulichen Vertrags ein Betrag von 1,60 Euro pro Quadratmeter Grundstücksfläche von allen Eigentümern erhoben. Mit dem Betrag konnten sowohl der Wettbewerb als auch die vorauslaufenden Gutachten und Fachbeiträge finanziert werden. Für die sich in städtischem Besitz befindlichen Grundstücksanteile wurden die gleichen Konditionen festgelegt, die für die privaten Eigentümer galten.

- Erhebliche Vergrößerung des städtischen Anteils an den Grundstücken auf ca. 50 Prozent durch Verkäufe, Ausübung des Vorkaufsrechts

Im Laufe des Planungsprozesses seit 2009 entschieden sich zahlreiche Eigentümer, ihre Grundstücke vor dem Beginn des kostenverursachenden Planungsverfahrens zu veräußern. Dabei wurden alle Grundstücke von der Stadt zu genau gleichen Bedingungen aufgekauft. Der städtische Anteil konnte dadurch von 25 auf 50 Prozent erhöht werden.

- Beteiligung der verbleibenden Eigentümer in angemessener Form an den Infrastrukturkosten durch den Abschluss von entsprechenden städtebaulichen Verträgen

Die Landeshauptstadt Wiesbaden verhandelt wie viele andere Kommunen bei städtischen Projektentwicklungen mit den jeweiligen Vorhabenträgern über einen angemessenen Beitrag zu den durch die Baumaßnahmen verursachten



2

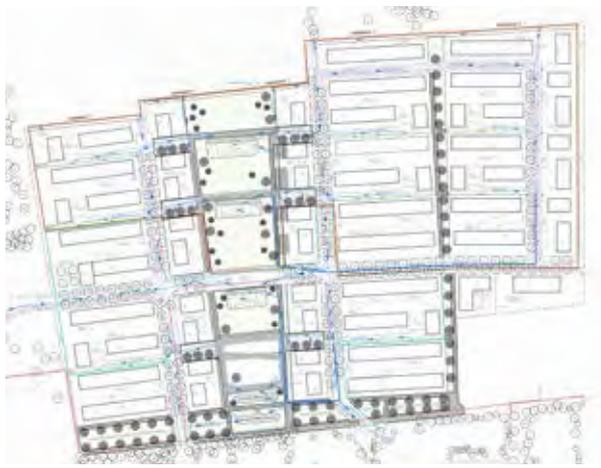
(sozialen) Infrastrukturkosten (soziale Bodenordnung). Im hier gegenständlichen Projekt Wohngebiet Bierstadt-Nord bedeutet dies die Finanzierung eines großen Anteils an der Herstellung der Grün- und Freiflächen, die Bereitstellung des Grundstücks für die neue Kindertagesstätte im Gebiet, und die Übernahmen der Investitionskosten für die Rückhaltung des Oberflächenwassers der Straßen- und Wegeflächen im Baugebiet. Der Entwurf des städtebaulichen Vertrags regelt für jeden Eigentümer individuell, wie der durch detaillierte Kostenberechnungen ermittelte Infrastrukturkostenbeitrag abgeleistet wird: entweder durch Geldzahlungen oder durch die Abgabe von Grundstücksanteilen an die Stadt oder auch in Kombinationen von beidem.

Auf der Basis der Ziele des städtebaulichen Rahmenplans der als informelle Planung nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen wurde, wurde im September 2013 in gleicher Sitzung der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans Wohngebiet Bierstadt-Nord gefasst.

Die Eigentümer werden in jedem wesentlichen Verfahrensschritt über den Stand des Verfahrens und des Bebauungsplanentwurfs informiert. Damit wird die seit 2009 praktizierte Transparenz und Vertrauensbildung zwischen Stadt und privaten Eigentümern auch im Bebauungsplanverfahren aufrechterhalten und weitergeführt.

Titel
Modellaufnahme des Wettbewerbsbeitrags
des 1. Preisträgers / Thomas Schüler Architekten
Stadtplaner, faktorgrün Landschaftsarchitekten

2
Luftbild des Plangebiets



3

- Einzugsgebiet RSK 1.x
- Einzugsgebiet RSK 31.x
- Regenwasserkanal
- Pflasterrinne
- Gussasphaltrinne
- Straßenablauf



4

AUSZÜGE AUS DEM ERLÄUTERUNGSTEXT ZUM STÄDTEBAULICHEN RAHMEN- PLAN KLIMAGERECHTE UND FLÄCHEN- SPARENDE SIEDLUNG IN BIERSTADT- NORD

Übergeordnetes Konzept

Am nördlichen Stadtrand von Bierstadt entsteht eine flächensparende und klimagerechte Siedlung in einer besonderen Lage von Wiesbaden. Diese Qualität gilt es zu betonen und zu einem Alleinstellungsmerkmal des neuen Quartiers zu machen.

Neben der Lagequalität und den funktionalen Anforderungen an den solaren Städtebau werden zudem die gesellschaftliche

Infrastruktur des gemeinschaftlichen Lebens für die Akzeptanz und den Erfolg des Siedlungsprojekts von Bedeutung werden. Das Konzept schafft einen familienfreundlichen naturbezogenen Stadtteil, der über eine hohe Freiraumqualität verfügt, die Gemeinschaft, Identität und Kommunikation fördert und somit die Voraussetzung für eine hohe Wohn- und Lebensqualität im Quartier schafft.

Landschaft

Das freiräumliche Konzept fügt sich in die örtliche Situation mit seiner besonderen Hanglage ein. Die bestehenden Wirtschaftswege bleiben in ihrer Lage erhalten und gliedern das Gebiet in seine Wohnquartiere. Die offene Grünschneise bildet hierbei das zentrale freiräumliche Element, die „Grüne Mitte“ des Quartiers. Hier sind auch die Anlagen zur Rückhaltung der Oberflächenwässer verortet.

Im Übergang zum bestehenden Stadtteil Wolfsfeld schafft ein grünes Aktionsband zentrale Spiel- und Aufenthaltsflächen und nimmt an seiner tiefsten Stelle ebenfalls Retentionsflächen zur Rückhaltung des anfallenden Regenwassers auf. Das Aktionsband bildet eine zentrale Drehscheibe und Verteiler, in die alle Fußwege einmünden. Die „Grüne Mitte“ wird naturnah ausgebildet und bietet gleichzeitig die erforderlichen Ausgleichsflächen für das Gebiet. Lockere Baumstellungen mit Obstbäumen greifen das Motiv der Streuobstwiesen auf und lassen die Landschaft in den Siedlungsraum hineinfließen. Die „Grüne Mitte“ trägt durch ihre Aufenthaltsqualität und ökologische Funktion als Regenwasserretentionsfläche zur Qualitätssteigerung des Quartiers bei. Sie verzahnt sich landschaftlich mit den nördlichen Ackerflächen und gestaltet ein natürliches Wohnumfeld. Als zentrale Grünfläche bildet sie die gemeinschaftliche Mitte und fördert die Identifikation mit dem Quartier. Der besondere Blick auf das Rheintal wird inszeniert und für alle Bewohner erlebbar gemacht. Sitzstufen bilden eine zusätzliche Verweilqualität und öffnen das Gebiet stadteinwärts.

Städtebau

Das städtebauliche Konzept folgt der freiräumlichen Grundidee. Die bestehenden Feldwege werden in den Straßenräumen weitergeführt und verbinden sich mit dem Grünraum. Die Siedlungsstruktur folgt den Höhenlinien und bildet eine gestaffelte Bebauung mit optimaler Südorientierung. Wie Zwiebelringe legen sich die Wohnwege in den Hang und wirken durch ihre Sackgassensituationen wie kleine Wohnhöfe. Diese Hofsituationen orientieren sich zur „Grünen Mitte“ und bilden dort gemeinschaftliche Platzsituationen als Nachbarschaftsplätze. Bänke und Spielbereiche bilden hier kommunikative Plätze mit einem besonderen Ausblick über die „Grüne Mitte“ hinweg. Die markante Bebauung mit den hangaufwärts gestaffelten Gebäuden bildet entlang der „Grünen Mitte“ eine markante Raumkante zum Grünraum. Die Gebäudestellung auf den Sockelbauwerken verweist auf die dazwischen liegenden Nachbarschaftsplätze und die Zugänge zu den Wohnhöfen.

Gebäudetypologie:

1. Wohnen an der städtischen Spange – Stadthäuser und Geschosswohnungsbau entlang der Entwicklungsspange: Die städtische Hauptachse wird begleitet durch urbane Bauformen mit Stadthäusern und Geschosswohnungsbau, die sich zwischen dem viergeschossigen Kopfgebäude am Quartierseingang und dem Baufeld mit Kita und dem Mehrgenerationenwohnen spannen. Die Gebäude entwickeln sich über drei, teilweise vier Geschosse und können für unterschiedliche Mischungen aus Wohnen und Arbeiten genutzt werden. Als gereichte Zeilen können sie individuell und unterschiedlich bebaut werden und schaffen ein abwechslungsreiches Straßenbild entlang des Boulevards. Gemeinschaftliche Tiefgaragen liegen direkt unter der jeweiligen Hauseinheit und funktionieren wie private Garagen.

2. Wohnen an der „Grünen Mitte“ – locker gestellte Hausgruppen als Raumkante zur „Grünen Mitte“:

Die besondere Wohnlage am Grünraum wird durch repräsentative Einzelbaukörper betont, die als Hausgruppen auf einem gemeinsamen Sockel liegen. Auf diesen Baufeldern können unterschiedliche themenorientierte Wohnprojekte entstehen und eine spannungsvolle Raumkante zur „Grünen Mitte“ bilden. Auf den gemeinschaftlichen Sockelbauwerken, in dem sich die Stellplätze befinden, liegen die Privatgärten die über Treppensituationen mit der „Grünen Mitte“ verbunden sind. Durch die erhöhte Lage des Sockels entsteht ein Höchstmaß an Privatheit zum öffentlichen Grünraum.

3. Einfamilienhäuser am Wohnhof – verdichtete individuelle Einfamilienhäuser für unterschiedliche Typen Entlang der Wohnwege, die wie kleine Hofsituationen funktionieren, entstehen Grundstücke für unterschiedliche Wohnformen des flächensparenden Bauens. Durch die Möglichkeit einer flexiblen Bebauung können hier verschiedenste Bautypen vom gereichten Hofhaus bis zum Einzelhaus realisiert werden. Es entstehen Nachbarschaften aus kleinen Einheiten für familienorientiertes Wohnen, die ein gemeinschaftliches Leben und die Identifikation fördert. Die Wohnhöfe funktionieren als Spielstraße, die sich zur „Grünen Mitte“ öffnen.

Energiekonzept

Alle Gebäude haben durch gute Südorientierung, hohe Kompaktheit und geringe Verschattung ausgezeichnete Voraussetzungen für einen niedrigen Heizenergiebedarf. Der Effizienzhausstandard 55 der KfW ist problemlos erreichbar und damit wirtschaftlich. Die städtebauliche Struktur aller Gebäudetypen ermöglicht eine verschattungsfreie Integration solarer Energiesysteme auf den Flachdachflächen. Mit einer Solarfläche von einem Drittel der Dachfläche ist eine Dachbegrünung eine ökologisch optimale Kombination.

Stadtklima

Als wesentliches stadtklimatisches Merkmal enthält der Flächennutzungsplan auf Empfehlung der Klimauntersuchung und des Landschaftsplans eine ca. 100 Meter breite kalt-

luftaktive Zone in zentraler Lage. Diese ist als von Bebauung freizuhalten dargestellt. Im Auslobungstext zum städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb wurden diese Anforderungen übernommen. Im Siegerentwurf ist die Vorgabe durch eine ca. 65 bis 80 Meter breite zentrale „Grüne Mitte“ umgesetzt, welche durch angrenzende private Grünzonen und weitere Grünachsen in Nord-Süd- sowie West-Ost-Richtung flankiert werden. Der Rahmenplan übernimmt diese Grünachsen im Grundsatz als räumlich-funktionale Elemente. Damit werden sie zu einem tragenden Gerüst des städtebaulichen Entwurfs. Im Zuge der sich anschließenden Aufstellung des Bebauungsplans sind die rechtlichen und technischen Anforderungen bezüglich des Stadtklimas zu beachten und zu konkretisieren. Hierzu werden die klimaökologischen Belange in Form eines vertiefenden Klimagutachtens einschließlich einer Klimafolgeabschätzung präzisiert. Die Ergebnisse werden in die bauleitplanerische Abwägung eingestellt und darüber in den Bebauungsplan integriert. Zielsetzung ist eine klimagerechte Stadtentwicklung, die im neuen Quartier zu gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen führen wird und die Qualitäten im Umfeld berücksichtigt.

7

Einwohner 273.871

Fläche 203,92 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt
Wiesbaden, Stadtplanungsamt

3

Vorentwurf Regenwasserbewirtschaftung, 2015 / ARGE RMP
Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn, HPC Aachen

4

Vorentwurf Grün- und Freiflächen, 2015 / ARGE RMP
Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn, HPC Aachen

5

Preisgerichtssitzung 17.04.2013

6

Rahmenplan September 2013 / Thomas Schüler Architekten
Stadtplaner, faktorgrün Landschaftsarchitekten



5



6

- 
- 24 **BIBERACH** ↗ S 114
Biberachweiterbauen – ein Beitrag zur Baukultur
in der Praxis
- 25 **DORTMUND** ↗ S 118
PHOENIX-See in Dortmund Hörde
- 26 **MAINZ** ↗ S 124
Instrumente zur Sicherung der städtebaulichen
Qualität – Verfahren und Umsetzung
- 27 **MÜNCHEN** ↗ S 130
Wettbewerb und Partizipation –
der Dialog über Qualität und Stadt

C2 Erhalt und Rekonstruktion

Wahrung, Förderung und Herstellung urbaner Identität.
Umgang (Erhalt, Wiederaufbau) mit den Siedlungsstrukturen
vergangener Epochen unter heutigen Rahmenbedingungen.

28 DRESDEN ↗ S 136

Wiederaufbau am Neumarkt – vom Rahmenplan zur
baukulturellen Diskussionskultur

29 HALLE ↗ S 142

Zukunftswerkstatt Neustadt – Strategien für zukünftige
Anforderungen an Großwohnsiedlungen

30 HAMBURG ↗ S 148

Stadtbilderhalt durch Kooperation

31 POTSDAM ↗ S 152

Wiedergewinnung der historischen Mitte –
Umsetzung des „Integrierten Leitbautenkonzepts“

32 SAARBRÜCKEN ↗ S 156

Eisenbahnstraße – Sanierung einer 50er
Jahre Geschäftsstraße

33 SIEGEN ↗ S 160

Das „Geschichtsforum Wiederaufbau Siegen“
als Bestandteil der Stadtbildoffensive

34 WOLFSBURG ↗ S 164

Detmerode – Stadtteilsanierung und Sicherung
des charakteristischen Stadtbildes

↗ Stadtgestaltung hat sich dem strategisch bedeutsamen Feld integrierter Stadtentwicklung mit aufwändigen, gestuften Vorgehensweisen unter intensiver Einbeziehung einer mitwirkungsbereiten Öffentlichkeit angenommen und eine Vielfalt an geeigneten Instrumenten in der Baupraxis erprobt.

Julian Wékel

Die architektonische Gestaltung des Stadtbilds gehört zu denjenigen Aufgaben des Städtebaus, deren Bedeutung in politischen wie in Fachkreisen wieder höher eingeschätzt werden und die gleichzeitig zunehmend auf Interesse und Mitwirkungsbereitschaft in der Stadtöffentlichkeit stoßen.

Zwei vorrangige Kernaufgaben kennzeichnen aktuell die planerische Einflussnahme auf die Gestaltung des Stadtbildes: Die Integration von neuen Bauten in bestehende städtebauliche Kontexte als Konsequenz forcierter Innenentwicklung sowie die Entwicklung von Leitvorstellungen und Rahmensetzungen für neue Stadtbereiche und Quartiere als Großvorhaben der Konversion. Die Darstellung der Praxis auf diesen beiden Aufgabenfeldern, ihre jeweiligen Herausforderungen und deren planungskulturelle Annahme sind der Gegenstand dieses Kapitels.

WERTSCHÄTZUNG UND WEITERENTWICKLUNG DES BESTANDS

Zuerst geht es, und dies ist eine traditionelle planerische Aufgabenstellung, um Schutz, Sicherung, qualitative Ergänzung und Weiterentwicklung wertvollen städtebaulichen Bestands. Er kann über Jahrhunderte historisch geprägt sein, wie am Beispiel der Altstadt von Biberach gezeigt wird, die in ihrer baulichen Maßstäblichkeit und diversen charakteristischen Architekturformen insgesamt ein unverwechselbares Stadtbild ergibt.

Planungsstrategien stehen dort vor dem Hintergrund der stadtentwicklungsplanerischen Leitvorstellung, die betreffenden Stadtbereiche weder zum Museum erstarren zu lassen, noch ihre Qualitäten und Perspektiven mit gestalterisch unangepasster Neubebauung zu beschädigen. Zwar wird man dabei

von breiter Unterstützung durch Kommunalpolitik und Bürgerschaft ausgehen können, aber trotzdem sind in jedem Einzelfall mit den jeweiligen Eigentümern die konkreten architektonischen Anforderungen auszuhandeln und abzustimmen.

Als weiterer Planungsanlass werden in mehreren Beiträgen die Entwicklungen in schützenswerten Ensembles, Straßenzügen, sogar vollständigen Siedlungen und Innenstädten beschrieben, die im Rahmen des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg errichtet worden sind. Dabei handelt es sich in der Regel um den in der Fachwelt baukulturell wieder hoch anerkannten Städtebau der Moderne, der in vielen Städten bis heute mit seinen gegliederten und durch Grünflächen aufgelockerten Strukturen ganze Stadtbereiche ohne wesentliche Veränderungen bestimmt. Grundsätzlichere bauliche Sanierung steht nun vielerorts dringend an. Über Instandsetzungen und die gestalterisch oft nicht unproblematische energetische Ertüchtigung hinaus, sind dabei natürlich auch die Anpassungswünsche an heutige Nutzungsstandards oder die Prüfung von Nachverdichtungs- und Umnutzungsmöglichkeiten in entwicklungsplanerische Strategien und stadtgestalterische Leitvorstellungen einzubeziehen.

Die Beiträge aus Halle, Saarbrücken, Siegen und Wolfsburg zeigen, mit welchem Aufwand an Personal und Zeit über unterschiedliche Strategien und Maßnahmen die Stadtplanung derzeit versucht, Eigentümer, Mieter und Bürgerschaft für die Bedrohung der entsprechenden architektonischen wie städtebaulichen Qualitäten zu sensibilisieren, aber auch die Zukunftsfähigkeit der Gebäude mit teils experimentellen Vorschlägen zu belegen. In der weiteren Umsetzung werden sodann mit kontinuierlichen Beratungsangeboten, aber auch durch freiwillig zu befolgende Gestaltleitfäden oder, soweit notwendig, durch verbindliche baurechtliche Regelungen, die bestehenden Qualitäten gesichert und Perspektiven baulicher Veränderung ohne gestalterische Beeinträchtigung aufgezeigt.

Dabei spielt aktuell gerade das Spannungsfeld zwischen den ebenso im öffentlichen Interesse stehenden energetischen Sanierungsmaßnahmen, die zudem derzeit Gegenstand von Förderungsprogrammen sind, und deren in der Regel leider negativen Auswirkungen auf das Erscheinungsbild betroffener Gebäude eine herausragende Rolle. Dies wird anhand der Bedrohung der stadtbildprägenden Backsteinarchitektur in Hamburg durch den Einsatz von radikal die Fassaden veränderndem Wärmeschutz gezeigt. Auch hier setzt man auf Überzeugungskraft, unterzieht aber alle auf Förderungen abzielenden Baugesuche einer verbindlichen Prüfung durch hierfür speziell ausgebildete Experten.

Daneben stehen die oft von stadtgesehlichen Initiativen angetriebenen Planungen und Projekte der rekonstruktiven Wiedergewinnung von durch Krieg und Abrisse verlorenen Ensembles in zentralen Stadtbereichen. Sie prägen die jeweilige Stadtidentität und sind zugleich von hoher historischer wie städtebaulicher Bedeutung.

Diese Bereiche durch authentische Errichtung von Leitbauten und Leitfassaden, aber auch durch Ergänzung mit qualitativ hochwertigen Neubauten in zeitgenössischer Architektursprache erneut zu realisieren, ist Anspruch der dargestellten Stadtentwicklungspolitik in Dresden sowie Potsdam. Entsprechende Planungen werden aktuell auch in anderen Städten diskutiert oder, wie in der Frankfurter Altstadt, realisiert – vielerorts durch öffentliche Zustimmung wesentlich befördert. Hier gilt, dass mit diesem politischen Rückenwind verbindliche Zielsetzungen auch rechtlich zu verankern sind. Die städtische Planung im Verbund mit der Öffentlichkeit und qualifizierten Experten, beispielsweise in Planungsbeiräten, muss dabei vor allem für die ergänzende Neubebauung verbindliche Standards, Kriterien und gegebenenfalls Pionierbauten für nachfolgende Bauberatung entwickeln.

NEUE STADTQUARTIERE

Den Aufgaben der Weiterentwicklung und Rekonstruktion städtebaulicher Bestände steht die Einflussnahme auf die Sicherung architektonischer und städtebaulicher Qualitäten im Rahmen der Schaffung neuer Stadtquartiere gegenüber. Auch hierbei gelingt es der engagierten Planung und Stadtpolitik zunehmend, Teile der Stadtöffentlichkeit als Lobby oder Ideengeber zu konkreter Mitwirkung zu motivieren und sogar in aufwendigeren Planungsprozessen zur Unterstützung bei der Durchsetzung städtebaulicher Zielsetzungen zu gewinnen. Dies veranschaulichen die Darstellungen zu den großen Konversionsprojekten in Dortmund, Mainz und München. Bei der verwaltungsbezogenen Abstimmung der städtebaulichen Leitvorstellungen zur Nutzung und Gestaltung hat sich mittlerweile ein integriertes Vorgehen eingespielt, das bei entsprechender politischer Unterstützung liegenschaftliche oder wohnungswirtschaftliche Belange innovativ einbeziehen lässt.

Zwar weisen die fünf Beispiele zu diesem Aufgabenfeld in ihren städtebaulichen Rahmenbedingungen, gestalterischen Zielsetzungen sowie im Maßstab der Projekte größere Unterschiede auf, aber die jeweiligen lokalen Strategien zur Gewinnung gemeinsam getragener städtebaulicher Leitvorstellungen und zu deren Umsetzung sind doch in vielem, gerade auch in der Kreativität des jeweiligen Vorgehens vergleichbar.

Am Anfang der Mitwirkung stehen hier häufig Diskussionen und Lernprozesse zu Fragen und Kriterien städtebaulicher Qualität, vermittelt beispielsweise in Workshops, die durch die städtische Planung angeboten werden. Sodann ist der Austausch mit Experten, in Planungsbeiräten oder in der Begutachtung der Ergebnisse konkurrierender Verfahren zu leisten. Städtebauliche Wettbewerbe, zumal wenn auf deren Grundlage weitere breite Abstimmungen ermöglicht werden, spielen hierbei eine herausragende Rolle. Schließlich ist über den Einsatz informeller, eher auf Überzeugungskraft und Freiwilligkeit beruhender Instrumente oder die Sicherung abgestimmter Konzeptionen durch formelle planungsrechtliche Regelungen wie Gestaltungssatzungen beziehungsweise Festsetzungen in Bebauungsplänen zu entscheiden.

Wegen der Grenzen öffentlich-rechtlicher Bindungen zu Fragen der Gebäudegestaltung ist allerdings jeweils die Ergänzung durch privatrechtliche Vertragsregelungen in Grundstückskaufverträgen von Vorteil bzw. nahezu unverzichtbar. Dies setzt voraus, dass sich die betreffenden Flächen im städtischen Besitz befinden oder die veräußernden Eigentümer, als städtische Entwicklungsträger oder Wohnungsbaugesellschaften zumindest kommunalpolitischem Einfluss unterliegen und an die städtebaulichen Ziele auch jenseits kurzfristiger fiskalischer Interessen zu binden sind. Die Einbeziehung einer strategisch ausgerichteten Liegenschaftspolitik für die Umsetzung stadtentwicklungsplanerischer Zielsetzungen, hier speziell der Stadtgestaltung, sowohl in den Beiträgen zur bestandsbezogenen Innenentwicklung, als auch in denen zu den Gestaltkonzeptionen für Neubaugebiete, spielt eine wichtige Rolle. Damit ist bereits eine wesentliche Aussage dieses Kapitels angesprochen.

Noch allgemeiner bleibt festzustellen, dass Stadtbildpflege und Stadtgestaltung anscheinend in jüngster Zeit im kommunalpolitischen Raum in vielen Städten weit höhere Priorität erlangt haben. Sie werden zumindest in den Beispielstädten längst nicht mehr als isolierte, rein auf Ästhetik ausgerichtete und fachlich begrenzte Planungsaufgaben angesehen. Vielmehr werden sie als ein strategisch bedeutsames Feld integrierter Stadtentwicklung wahrgenommen. Stadtgestaltung hat sich dieser neuen Aufmerksamkeit mit aufwändigen, gestuften Vorgehensweisen unter intensiver Einbeziehung einer mitwirkungsbereiten Öffentlichkeit angenommen und eine Vielfalt an geeigneten Instrumenten sowohl zur qualitätsvollen Konzeptentwicklung wie zur Sicherung deren stringenter Umsetzung in der Baupraxis erprobt.

24 Biberachweiterbauen – ein Beitrag zur Baukultur in der Praxis

BIBERACH



Christian Kuhlmann

AUSGANGSSITUATION

„Lebendige Innenstadt“ versus „historische Altstadt als Museum“ – so ließe sich plakativ das Spannungsverhältnis beschreiben, in dem sich die Entwicklung der Biberacher Innenstadt bewegt. Biberach ist heute eine sich dynamisch entwickelnde Mittelstadt, Standort innovativer, global operierender Unternehmen mit bedeutender wirtschaftlicher Strahlkraft. Stadt und Region sind geprägt von einem überdurchschnittlichen Wirtschaftswachstum, hohem Einkommensniveau, Bevölkerungszuwachs und insgesamt guten wirtschaftlichen Perspektiven. Im direkten Einzugsbereich

der Stadt leben ca. 50.000 Einwohner, im Mittelbereich werden ca. 115.000 Einwohner erreicht.

Biberach ist auch ehemalige freie Reichsstadt mit 800 Jahren Geschichte und einem in großen Teilen erhalten gebliebenen historischen Stadtbild. Innovation und Tradition, dynamische Entwicklung und sensibles Bewahren der historischen Substanz sind Spannungspole, die diese Stadt auszeichnen und zugleich eine besondere Herausforderung an die Stadtentwicklung und Stadtgestaltung darstellen. Der steigende Entwicklungsdruck (Einzelhandel, Wohnen, Verkehr etc.) bedroht das baukulturelle Erbe, der Erhalt der denkmalgeschützten Substanz schränkt die Entwicklungsmöglichkeiten ein. Dieses historische Kapital bietet zusammen mit dem Hin-

zufügen von qualitativem Neuen aber auch große Chancen, die baukulturelle Identität des Ortes als ein besonderes Profil der Stadt zu entwickeln. Dieser Beitrag beschreibt den Weg der Stadt, diese Qualitäten und Potentiale zu entdecken, zu sichern und zu entwickeln.

ZIELE DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Die funktionale Vielfalt ist wesentliche Säule zur Sicherung der Lebendigkeit und Resilienz einer Innenstadt. Das baukulturelle und geschichtliche Kapital ist eine weitere wesentliche Säule. Angestrebt wird deshalb ein eigenständiges Profil und Erscheinungsbild, eine Stadt als Identitätsträger und nicht als Eventzone. Vor diesem Hintergrund hat der Gemeinderat 2005 im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung klare Zielaussagen zur Funktion der Innenstadt formuliert. Der innenstadtrelevante Einzelhandel findet ausschließlich innerhalb der historischen Innenstadt Raum. Das planungsrechtliche Instrumentarium, auch die Instrumente der Raumordnung, werden für diesen Zweck umfassend genutzt. Biberach stellt sich auch klar gegen die Entwicklung eines „integrierten“ Einkaufszentrums. Die Innenstadt mit ihren Haupteinkaufslagen ist das „Einkaufszentrum“. Ihre kleinteilige Struktur, die öffentlichen Räume, das Bild dieser Stadt sind wichtige Bestandteile ihres Profils.

Das Leitbild der Innenstadtentwicklung lautet: „Altes Bewahren, Neues wagen – dies ist die Basis für eine hohe Stadt- und Lebensqualität in einer dynamischen Stadt“. Diesem Leitbild wurden weitere gestalterische Ziele unterlegt. Der Stadtgrundriss wird als ein Fingerabdruck der Geschichte verstanden. Diese Einmaligkeit ist das Potenzial, das es zu erhalten und zu entwickeln gilt. Vor diesem Hintergrund sind nur Gebäude- und Raumstrukturen vorstellbar, die diese Kleinteiligkeit und Maßstäblichkeit aufgreifen.

Ein weiteres Ziel ist die Sicherung und sensible Weiterentwicklung des Stadtbildes. Die städtebauliche Struktur, die Plätze und Gassen, die denkmalgeschützten Gebäude und Fassaden, eine hochwertige, zeitgenössische Architektur sind wichtige Alleinstellungsmerkmale, die das Profil schärfen können. Dazu gehört ein hoher Anspruch an die Gestaltung des öffentlichen Raums.

STRATEGIEMODELL ZUR QUALITÄTS- ENTWICKLUNG INNENSTADT/ALTSTADT

Die Basis aller Initiativen zur Stadtgestaltung sind das Stadtentwicklungskonzept, das Leitbild Innenstadt sowie Stadtbildanalyse und Stadtbildsatzung. Sie sind Bestandteil eines breiten „Werkzeugkastens“ zur planerischen Qualitätssicherung, auch als Strategiemodell zur Qualitätsentwicklung Innenstadt/Altstadt bezeichnet.

Aufsetzend auf einer Analyse des Stadtbildes, die sehr detailliert und empirisch fundiert das städtebauliche und architektonische Grundvokabular der Stadt beschreibt, wurde



2

eine Gestaltungssatzung erlassen, die die besonderen Ausprägungen und Merkmale sichert und bei Um- und Neubauvorhaben rechtlich einfordert. Den Verantwortlichen ist dabei bewusst, dass mit einer noch so differenzierten Gestaltungssatzung keine Qualität erzeugt, sondern nur das Schlimmste verhindert werden kann.

Deshalb wurde 2010 parallel ein Gestaltungsbeirat installiert, besetzt aus vier externen Experten, die die Bauverwaltung bei jedem bedeutenden Um- und Neubauvorhaben in der Innenstadt beraten. Angestrebt wird eine hohe städtebauliche und gestalterische Qualität bei allen Um- und Neubauvorhaben, die durchaus im Widerspruch zur Satzung stehen können. Die Sitzungen des Gestaltungsbeirates werden überwiegend öffentlich durchgeführt. Ziel ist es, auch die Öffentlichkeit in diesen fachlichen Diskurs mit einzubinden und damit für das Stadtbild und Themen der Baukultur zu sensibilisieren. Aufgrund der erfolgreichen Arbeit des Gestaltungsbeirates hat der Gemeinderat Ende 2014 beschlossen, seine Tätigkeit auf das gesamte Stadtgebiet auszudehnen, hier aber beschränkt auf städtebaulich prägende Veränderungen. Die bisher erreichten Ergebnisse sind ermutigend und überzeugen auch im politischen und öffentlichen Raum.

KAMPAGNE BIBERACHWEITERBAUEN

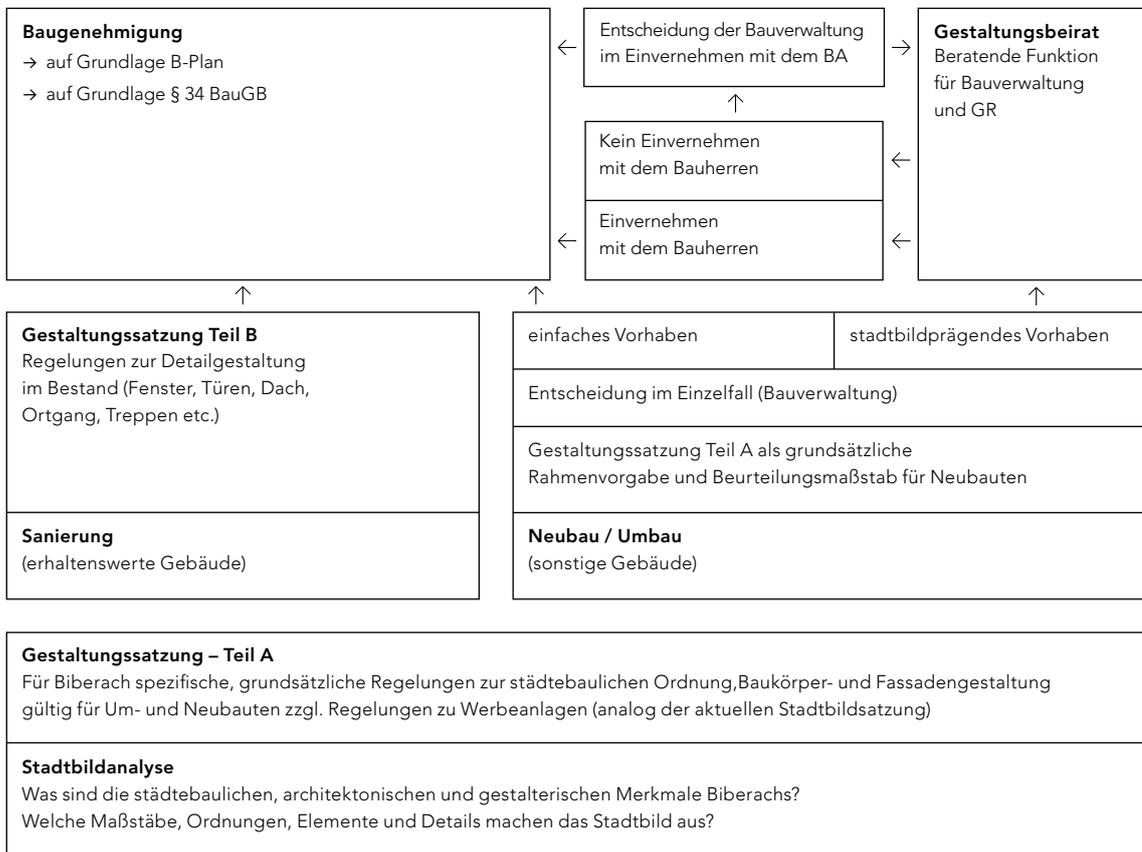
Ein weiterer wichtiger Baustein ist das Reden über die besonderen Qualitäten der Stadt. Um die Kommunikation in diesem Themenbereich zu verstärken, wurde 2012 die Kampagne BIBERACHWEITERBAUEN auf den Weg gebracht. Ziel ist zum einen die Sensibilisierung der Öffentlichkeit und aller Akteure für die baukulturellen Herausfor-

Titel

Temporäre Installation „Altes Schuehaus“ auf dem Biberacher Marktplatz, Juni 2014 / Ben Kuhlmann

2

Luftbild Innenstadt / Armin Appel



3

derungen und Chancen. Zum anderen soll das politische und allgemeine Bewusstsein für die Notwendigkeit eines qualitätvollen Weiterbaus der Stadt geschärft werden.

Die Ergebnisse der Stadtbildanalyse wurden z. B. in einer anschaulich gestalteten Broschüre mit dem Titel „BIBERACH-WEITERBAUEN“ zusammengefasst. Viele Biberacher sind beim Durchblättern überrascht über die Qualitäten, Details und Besonderheiten ihrer Stadt. Dieses Material wurde auch zur Gestaltung einer Ausstellung genutzt, die z. B. in Schulen gezeigt wird.

Die Besichtigung aktueller Baustellen („Schaustelle“) von Sanierungs- und Neubauprojekten, Berichte im städtischen Informationsblatt, VHS-Angebote mit Stadtrundgängen, Diskussionen und Vorträgen, Schul- und Hochschulprojekte sowie öffentliche Sitzungen des Gestaltungsbeirats ergänzen das Informations- und Gesprächsangebot. Mithilfe dieser Formate wird kontinuierlich öffentlich über die Stadtgestaltung und Themen der Stadtentwicklung informiert und eine Gesprächsplattform geschaffen.

Ein besonderes Projekt war eine temporäre Installation im Sommer 2014. Hier wurde ein altes Kaufhaus, das bis 1580 auf dem Marktplatz gestanden hat, für drei Tage in einer

leichten, schwebenden Stahl-Textil-Struktur in Originalgröße wiedererlebbar. Auf Basis einer Ideenskizze entwickelten Studierende des Masterstudienganges Architektur der HS Biberach verschiedene Ideen. Die Wahl fiel auf einen Entwurf mit dem Titel Baustelle Stadt, der das Volumen sowie die Konturen des Alten Schuehaus mit schwebenden Stoffen nachbildet. Die Abmessungen des Hauses betragen circa 37 x 7 x 11 Meter. Die Stoffbahnen wurden an einem Tragwerk



4



5

aus Metall fixiert, das von zwei Baukränen getragen wurde. In einem intensiven Dialog zwischen allen Beteiligten entstand aus der Idee eine technisch umsetzbare Lösung mit hohem architektonischem Anspruch. Die studentische Entwurfsidee wurde 2015 mit dem bedeutenden Nachwuchspreis der Hugo-Häring-Stiftung gewürdigt.

Diese Installation zum „Alten Schuehaus“ hat nicht nur die frühere räumliche Konfiguration spürbar werden lassen. Sie sensibilisierte auch für das Thema Stadt im Wandel. Nicht nur mit Blick auf die angestrebte Identitätsstiftung war dieses Event von großer Bedeutung und nachhaltiger Wirkung. Die Installation wurde in enger Kooperation von Stadt, Hochschule, Wirtschaft und Bürgerschaft weitestgehend ehrenamtlich entwickelt und über Spenden finanziert. Baukultur wurde greifbar und ein Stück Stadtgeschichte lebendig. Sie war ein Projektbaustein im Rahmen des Biberacher Baukulturprojektes BIBERACHWEITERBAUEN.

WAS WURDE BISHER ERREICHT?

Für die öffentliche Diskussion um ein Weiterbauen der Stadt hat die Kampagne eine langfristig angelegte Kommunikationsstrategie erarbeitet, die eine Qualitätssicherung in Planungsprozessen dauerhaft stärkt. Im Rahmen eines Modellvorhabens wurden unterschiedlichste Maßnahmen versammelt und erprobt. Das Modellvorhaben hat die Marke „BIBERACHWEITERBAUEN“ entwickelt, unter der auch zukünftig weitere Projekte und Maßnahmen, die sich mit einer qualitätvollen Weiterentwicklung der Stadt beschäftigen, umgesetzt und kommuniziert werden können.

Neben den vielen überzeugenden baulichen Ergebnissen können bereits folgende Thesen zur Baukultur in der Praxis abgeleitet werden:

Baukultur ist nicht eine Frage des Geschmacks – sie beschreibt unsere Haltung, die Art und Weise, wie wir unsere Umwelt wahrnehmen und gestalten. Diese Haltung ist im Wesentlichen geprägt von Bildern und Erfahrungen, sie kann durch Sehen, Hören, Erkennen und den Diskurs über das Wahrgenommene kultiviert werden.

Vielfältige Kommunikation – so vielfältig und individuell, wie wir unsere gestaltete Umwelt wahrnehmen und bewerten, so vielfältig und individuell sollte auch die Kommunikation darüber erfolgen. Unterschiedliche Zielgruppen erfordern unterschiedliche Formen und Ebenen der Kommunikation – von social media über Kreativworkshops, Broschüren, Vorträge bis hin zu akademischen Diskursen.



6

Baukultur ist konkret – sie dokumentiert sich in der Gestaltung unserer alltäglichen Umgebung. So wie unsere Wohn- und Esskultur ist unser baukulturelles Verständnis geprägt von dem, was wir bereits als Kind im Alltag wahrgenommen und erlebt haben. Deshalb kann unsere Haltung zur gestalteten Umwelt am einfachsten an Landschaften, Stadtquartieren, Gebäuden, Freiflächen und Baudetails, die uns umgeben, erläutert werden. Durch gezielte Informationen, Interaktionen und Diskurse kann diese Haltung weiter entwickelt werden.



Einwohner 31.419
Fläche 22,39 km²

Ansprechpartner Stadt Biberach/Riss,
Stadtplanungsamt

Weitere Informationen im Internet

www.baukulturgemeinde.de/biberach.html
www.bbsr.bund.de Stichwörter „Baukultur in ländlichen Räumen“ und „Biberach an der Riß: Institutionalisiertes Engagement“
www.youtube.com Stichwort „Altes Schuehaus“



3
Strategiemodell Qualitätsoffensive Innenstadt
Biberach / Riss



4
Umgestaltung Holzmarkt



5
Neubau C&A, Marktplatz



6
Temporäre Installation „Altes Schuehaus“ / Ben Kuhlmann

25 PHOENIX-See in Dortmund Hörde

DORTMUND



Norbert Kelzenberg

PROJEKTABLAUF UND ZIELE

Die Betrachtung des Projektes PHOENIX-See in Dortmund-Hörde unter dem Aspekt der Stadtgestaltung und ihrer Sicherung beginnt mit einem stichpunktartigen Abriss des Projekts:

1999 erfolgt die Erstellung der Entwurfsvision PHOENIX-See als städtebauliches Leitbild – Idee, Konzept und Entwurf durch den Architekten/Stadtplaner Norbert Kelzenberg mit der Zielsetzung einer Umcodierung eines (ehemaligen) Industriestandortes zu einem vielfältig genutzten Stadtteil.

Ein Stadtsee soll als hochattraktiver Ort gleichzeitig Kristallisationspunkt und Katalysator der stadträumlichen Entwicklung sein.

2000 wird die Idee/das Konzept durch den damaligen Oberbürgermeister Dr. Gerhard Langemeyer und den damaligen Planungsdezernenten (und jetzigen Oberbürgermeister) Ulrich Sierau öffentlich vorgestellt. Kurzzeitig später beschließt der Rat der Stadt, das Konzept bzw. den Entwurf als Leitbild der Entwicklung einer Machbarkeitsprüfung zu unterziehen.

2001 nimmt die Thyssen Krupp Stahl AG die Schließung des Standortes Phoenix-Ost (Hermannshütte) vor. Ein Beschluss der Stadt Dortmund zur operativen Umsetzung des Projekts

durch die Dortmunder Stadtwerke wird nach den positiven Ergebnissen der ersten Machbarkeitsstudie gefasst und die PHOENIX-See-Entwicklungsgesellschaft gegründet.

In den Folgejahren stehen der Flächenankauf, weitere Machbarkeitsuntersuchungen, Bebauungsplanverfahren und Gewässergenehmigungsverfahren sowie die Demontage des Stahlwerkes im Vordergrund. Die Umsetzung und Realisierung des Vorhabens wird durch die Akteure Stadt Dortmund (involvierte Fachämter), EmscherGenossenschaft und Stadtwerke AG (Entwicklungsgesellschaft) unter Beteiligung einer Reihe von Projektsteuerungs- und Fachingenieurbüros vorgenommen und in einer Vielzahl interdisziplinärer Arbeitsgruppen erreicht.

2005 werden mit dem Planfeststellungsbeschluss für den PHOENIX-See der Beginn der unterirdischen Abbrüche sowie in der Folgezeit durch den Planfeststellungsbeschluss für die Emschertrasse weitere Bodenarbeiten und Geländeaufbereitungen möglich – mit einer bewegten Gesamtbodenmenge von über 2,5 Millionen Kubikmeter.

2010 wird nach einigen zwischenzeitlichen Erschwernissen bzw. unerwarteten Ereignissen, die zu Zeitverzögerungen führen, der Flutungsbeginn des Sees eingeleitet und werden erste Grundstücksverkäufe vorgenommen.

In den Folgejahren starten dann, nach erfolgter Flutung und weitgehendem Abschluss der öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen, erste private Hochbauvorhaben am See.

Der Stand des Projektes 2015 ist durch eine sehr fortgeschrittene Fertigstellung der Wohnbebauung am Nord- und Ostufer des Sees sowie der Bebauung des westlichen „Kernbereiches“ des Projektes (Hafen, Promenaden etc.) gekennzeichnet. Für die weiteren Bereiche ist aktuell, neben einer regen Bautätigkeit, ein weitgehend vollständiger Grundstücksverkauf (mit zugrundeliegenden konkreten Architekturentwürfen) erreicht.

STADTGESTALT ALS EXPLIZITES ENTWICKLUNGSZIEL

Bereits in der Konzeptionierung des PHOENIX-Sees kam dem Aspekt der Stadtgestalt eine wesentliche Bedeutung zu. Der große neugewonnene Raum sollte nicht nur im Sinne funktional-struktureller Erfordernisse ein Flächenrecycling erfahren, sondern sich auch als ästhetischer und bildhaft bereichernder Stadtraum darstellen, der als schöner Ort ein Gewinn für die Stadt und mit dem See (als Stadtsee-Environment) ein bislang nicht gekannter Genuss für die Bürger ist.

Die Attraktivität einer Stadt ist entscheidende Voraussetzung für die Lebensqualität der Bewohner und gleichzeitig für günstige Entwicklungsperspektiven – sei es hinsichtlich der Einwohnerentwicklung, der Ansiedlungs- und Investitions-

entscheidungen oder dem Anreiz zur positiven Wahrnehmung eines Ortes/einer Stadt beziehungsweise zur Hinwendung diese aufzusuchen.

Eine Reihe von Gegebenheiten der ehemals industriell genutzten Fläche Phoenix Ost machen die Notwendigkeit qualitätvoller Stadtgestaltung deutlich:

- Ca. 100 Hektar Stadtraum in stadtbildwirksamer Lage am Rand der erweiterten Innenstadt
- Hohe Frequentierung des Raums durch Einbeziehung in Grünzüge und Emscherweg (ca. 80 Kilometer langer regionaler Fuß-/Radweg)
- Deutliche Vitalisierung der Stadtentwicklung durch zwei jeweils ca. 100 Hektar große Teilflächen mit eingebundenem Stadtteilortskern

INSTRUMENTE DER QUALITÄTSSICHERUNG

Als Basis für das neuentstehende Stadtquartier mit dem PHOENIX-See als Herzstück wurde auf der Grundlage des Konzeptentwurfs aus 1999 die weitere planerische Konkretisierung bzw. Verfeinerung im Planungsamt, unter maßgeblicher Beteiligung des ursprünglichen Verfassers sowie interdisziplinär besetzter Arbeitsgruppen vorgenommen und in Form eines Rahmenplans (Masterplan) festgehalten. Dieser Rahmenplan mit den Aussagen zu städtebaulicher Struktur, öffentlichem Raumgefüge, Gebäudetypologie, Freiraumaufbau und Erschließungsstruktur diente im weiteren Umsetzungsprozess als Grundlage und Richtschnur des Projekts.

Zur Qualitätssicherung sind im Projekt PHOENIX-See drei Formate zu unterscheiden.

Formale Instrumente

Die operative Umsetzung des Projekts mit seinem definierten Leitbild wurde durch die Dortmunder Stadtwerke im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrags und eines dezidierten städtebaulichen Vertrages vorgenommen. Damit war sichergestellt, dass der zu erwartende sehr komplexe und langwierige Umsetzungsprozess im Einflussbereich der stadtseits verantwortlichen Akteure blieb – sowohl auf Leitungsebene als auch auf den operativen Arbeitsebenen. Dies ist vor allem in der Schnittmenge von kaufmännisch-merkantilen und planerisch-funktionalen sowie ästhetischen Aspekten, mit den darin fast schon systemimmanent angelegten Spannungen, von großer Bedeutung für das Gelingen der städtebaulichen Konzeption und Zielsetzung.

Titel
(oben) Luftbild 1999 (Ausschnitt), (unten) Konzept und Entwurf PHOENIX See („Urplan“) / Norbert Kelzenberg

Ein wichtiger qualitätssichernder Bestandteil der zuvor genannten Verträge ist die Festlegung, dass (spätere) Grundstücksverkäufe erst abschließend getätigt werden können, wenn der Zustimmungsvermerk der Stadt durch die Stadtplanung auf der Grundlage zuvor konkret abgestimmter Architekturentwürfe, erteilt ist. Dies gilt für alle Bauvorhaben mit Ausnahme der Einfamilienhäuser soweit es sich nicht um Baurägermaßnahmen ab acht Einheiten handelt.

Für die im Norden und Süden des Sees geplanten Wohnquartiere wurde mit einem Gestaltleitbandbuch eine Reihe von Regeln und Hinweise für den gestalterischen Rahmen der zukünftigen Bebauung aufgezeigt – in einer Balance zwischen harmonisierenden Komponenten (Kubatur, Dachausbildung, Materialität, Freiraumgestaltung) und Spielräumen für private, individuelle Kreativität. Diese Gestaltleitgrundlage wurde Bestandteil der Kaufverträge für die Wohnungsbaugrundstücke.

Die wesentlichen Bausteine des zuvor genannten Gestaltleitbandbuches wurden aber sicherheitshalber noch als Festsetzungen in den Bebauungsplänen verankert. Die gemischt genutzten Quartiere sind in erster Linie durch bewusst geformte Bebauungsstrukturen in ihrer Stadtraumqualität definiert und über dezidierte Festsetzungen im Bebauungsplan (spezifische Raumfolgen, Sichtbeziehungen, Traufhöhen, Geschosshöhen, Baulinien etc.) gestützt.

Ein wichtiges Element operativer Umsetzung und leitbildorientierter Einbindung des Projekts in das direkte Umfeld war die Verankerung einer Vorkaufsrechtssicherung zugunsten der Stadt. Dieses Recht wurde bei strategisch wichtigen Flächen und Gebäuden eingesetzt (z. B. „Hörder Burg“ und Umfeld).

Die sich im Planungsalltag oftmals als schwer beherrschbare Problemgemengelage darstellende Situation sich gegenseitig beeinträchtigender Nutzungen (Wohnen versus Gastronomie- und Kneipenbetrieb) wurde durch spezifische Festsetzungen im Bebauungsplan auf eine sicherere formalrechtliche Grundlage gestellt. Gastronomie und Freizeitnutzung sollen im zentralen Seequartier möglich sein, ohne dass dadurch ungestörte Wohnnutzung ausgeschlossen wäre. Wohnen ist hier nur in geschützter Bauweise (Lärmschleusen, Raumorientierung etc.) möglich.



Informelle Instrumente

Um eine entsprechend dem Leitbild möglichst hochwertige Architektur zu erzielen, sollen für die geplanten (größeren) Bauvorhaben qualitätsfördernde Entwurfsverfahren gewählt werden, z. B.:

- Architekturwettbewerbe
- Mehrfachbeauftragungen (Gutachterverfahren)
- Fassadenwettbewerbe
- direkte Alternativentwürfe.

Das Spektrum dieser Verfahren wurde bei nahezu einem Dutzend größerer Vorhaben angewendet. Die Jurykommissionen setzten sich in der Regel aus Fachleuten des Gestaltungsbeirats, des Planungsdezernats, der Planungsverwaltung und der Bauherren zusammen.

Ein weiteres sich durch den Realisierungsprozess durchziehendes qualitätssicherndes Grundinstrument stellt die intensive individuelle Bau- bzw. Entwurfsberatung der Bauherren und ihrer Architekten durch die Planungsverwaltung (Entwurfsverfasser PHOENIX-See, Planrechtsentwickler der Bebauungspläne sowie Baugenehmigungsstellen) dar. Diese Einflussnahme bezieht sich überwiegend auf größere Vorhaben und auf eine Reihe von Einfamilienhäusern, bei denen die Bauherren sich interessiert und offen zeigten. Im weiteren stützt sich die Qualität der individuellen Einfamilienhäuser vorrangig auf die Hinweise und Festlegungen im Gestaltungsbandbuch bzw. den Bebauungsplänen.

Ein wichtiger Faktor ist auch die stadtseitige Umgangsweise mit dem formalrechtlichen Instrument der Bebauungsplanfestsetzungen. Für die Planungsseite gilt die Position, dass die planrechtlichen Bindungen als (qualitätssicherndes) Grundgerüst gewertet werden. Bei der konkreten Architekturentwicklung werden diese Bindungen so flexibel wie nötig und rechtlich möglich gehandhabt. Die Festsetzungen sollen Bindung und Sicherheit gewährleisten und für alle gleichermaßen gültige Bedingungen zwingend einfordern können aber sie sollen (möglichst) nicht zum Korsett administrativer Gängelung werden oder sogar „bessere“ Architektur verhindern.

Der Gestaltungsbeirat als „klassisches“ Element einer aktiven qualitätseinfordernenden Instanz wurde in diesem Projekt sowohl bei einer größeren Reihe von Bauvorhaben eingebunden als auch in Form personeller Beteiligung in verschiedenen Jurykommissionen.

Durch zwei sogenannte „Architekturmessens“ wurden gezielt die Bereiche individuellen Einfamilienhausbaus in einen qualifizierenden Rahmen gesetzt. Damit sollte der Boden für ein qualitativvolleres Niveau „privaten Häuslebaus“ bereitet werden. Diese Verfahren haben (in unserem Fall) zu eindeutig positiven Auswirkungen geführt – eine beachtliche Zahl von Beauftragungen beruhen aus diesem Prozedere und eine dadurch qualifizierende Wirkung ist ebenfalls erkennbar.



3

Qualitätssichernde Praxis des begleitenden Handelns

Neben den genannten formalen und informellen Instrumenten bleiben noch wichtige qualitätssichernde Elemente als flankierende Praxis im Umgang mit gestaltrelevanten Belangen zu beleuchten, die in der Realisierungsphase des Projekts bzw. auch in einer späteren „Eingewöhnungsphase“ für die Nutzer und Betrachter dieses neuen Ortes vorgenommen wurden und werden:

Im fortlaufenden physischen Umsetzungsprozess stellten sich immer wieder Situationen ein, durch die nicht vorhersehbare oder zusätzliche Umstände in den Rahmenplan einzufügen waren – beispielsweise Baugrundbesonderheiten (Bergbau/Altlasten), weitere Gewässereinbindungen (Hörder Bach), archäologische Funde (Umfeld Hörder Burg) oder eine erweiterte Bodenmengenproblematik. Solchermaßen neue Einflussgrößen wurden in einem kontinuierlichen Leit-

bildabgleich inhaltlich über die interdisziplinären Arbeitsgruppen behandelt und diskutiert und entwerferisch meist durch den ursprünglichen Planverfasser vorgenommen. So wurde in besonderem Maße eine Kontinuität im Entwurfsbild des Konzepts erzielt, das immer wieder durch erneute politische Beschlüsse, im Sinne eines fortlaufend verbindlichen Leitbilds, verankert und abgesichert wurde.

Den planenden Akteuren wurde ein hohes Maß an verantwortungsvollem Handeln abverlangt, das einerseits dem ambitionierten Leitbild und der intendierten hohen Gestaltqualität Rechnung tragen musste, andererseits aber auch der

2

Erste Bebauungsreihe am Nordufer, Einfamilienhäuser (aktueller Stand) / Bruno M. Kelzenberg

3

Rahmenplan PHOENIX See (aktueller Stand) / Stadtplanungs- und Bauordnungsamt Dortmund



4

Gefahr einer Priorisierung ökonomischer Interessen entgegenzuwirken hatte. Ansinnen, die aus einseitigen Wirtschaftlichkeitserwägungen die städtebaulich/stadträumlichen Qualitäten gefährdeten galt es abzuwehren. Genauso musste aber den Planenden der Umstand bewusst bleiben, dass Eingriffe, die vorrangig zugunsten städtebaulicher Qualitäten vorgenommen wurden, durch wirtschaftlich kompensatorische Maßnahmen an verträglicher Stelle im Baugebiet auszugleichen waren.

Während der mehrjährigen Ausbauphase des PHOENIX-Sees entstanden eine Fülle hochwertiger Anlagen und Ausstattungen. Diese galt es zu einem Zeitpunkt, wo jegliche soziale Kontrolle in diesem Raum fehlte, aktiv zu sichern – z. B. mit Hilfe konsequenter Absperrungen und permanenter Kontrolle durch Sicherheitsdienste.

Als weiterer qualitätssichernder Schritt ist eine – neben den aus Planverfahren vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligungen – zumeist bewusst offensiv betriebene mediale Einsteuerung des Projektes zu werten. Dabei wurde über die Planung, den Bauablauf, auch evtl. Pannen oder Verzögerungen sowie über ein späteres Erfordernis von Nutzungsregularien informiert bzw. Diskussionsphasen eröffnet. Dadurch konnte sowohl die Akzeptanz für den neuen Ort gefördert als auch Fehlverhalten und Abwehrhaltungen vorgebeugt werden. Dies trägt letztlich nicht unwesentlich dazu bei, erreichte Stadtraumqualitäten nachhaltig zu sichern, genauso wie die Installierung einer Seebetriebsgruppe, die sich gezielt um Pflege, Lenkung von Ansinnen an den Ort und Genehmigungen kümmert.

FAZIT, NACH DEUTLICH MEHR ALS DER „HALBEN STRECKE“

Bei einer kritischen Rückschau zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Realisierung des PHOENIX-Sees als neues Stadtquartier ist festzustellen, dass sich ein überwiegend ansprechendes und qualitätvolles Raum- und Architektursergebnis – entsprechend dem zugrundeliegenden Leitbild – umgesetzt hat. Das beschriebene Bündel von Qualifizierungsinstrumenten scheint sich bewährt zu haben. Wären zu Beginn des relativ langen Umsetzungsprozesses die nur bedingt prognostizierbaren Erfolgsaussichten des Projekts sicherer bestimmbar gewesen, hätte man die qualitätssichernden Instrumente, die an die Bauherren und ihre Architekten gerichtet waren, noch eine Stufe fordernder einsetzen können – beispielsweise bei den zulässigen Dachformen für den Wohnungsbau bzw. der Materialität vor allem der Wohngebäude (z. B. zur Reduzierung der Dominanz von Wärmedämmverbundsystemen o.ä.).



5



6

Mängel bei der Sicherung von Qualitäten erwachsen manchmal aus dem Umstand, dass bei einzelnen Vorhaben nach der Baugenehmigung durch den Bauherrn Einsparungen, hinsichtlich Details oder der Materialität, vorgenommen werden, die eine wahrnehmbare Verschlechterung des Erscheinungsbilds erzeugen. Hier fehlen den Planern leider ausreichend scharfe Waffen, um solches Verhalten gänzlich zu unterbinden – trotzdem zahlt es sich bei Einforderung ursprünglich gemeinsam getragener Entwürfe aus, einen langen Atem und entsprechende Hartnäckigkeit zu behalten.

Abschließend ist im Sinne des fokussierten Themas Sicherung von Stadtgestaltqualität festzuhalten: Stadtgestaltqualität ist weder Luxus noch ein Selbstläufer. Sie ist vielmehr wichtige Grundvoraussetzung für den Erfolg einer Stadt und erfordert ein bewusstes Entscheiden, Fragen zur Stadtentwicklung und -veränderung auch immer als ästhetisches Anliegen zu verstehen – dafür ist ein wirksames, funktionierendes Instrumentarium zu schaffen und anzuwenden.

Unseres Erachtens ist mit dem Projekt PHOENIX-See (bzw. dem Gesamtprojekt PHOENIX) in Dortmund-Hörde ein gelungener, äußerst erfolgreicher und auch schöner Ort entstanden. Das Vorhaben steht als mutiges Zeugnis postindustrieller Stadtentwicklung für ein neues Dortmund – weg von sattsam bekannten Klischeebildern und hin zu veränderter positiver Rezeption.

↗

Einwohner 596.575

Fläche 280,71 km²

Ansprechpartner Stadt Dortmund,
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4

Blick ins zentrale Hafenquartier / Bruno M. Kelzenberg

5

Bürogebäude am südlichen Seeufer / Bruno M. Kelzenberg

6

Stadtpanorama PHOENIX See / Bruno M. Kelzenberg

26 Instrumente zur Sicherung der städte- baulichen Qualität – Ver- fahren und Umsetzung

MAINZ

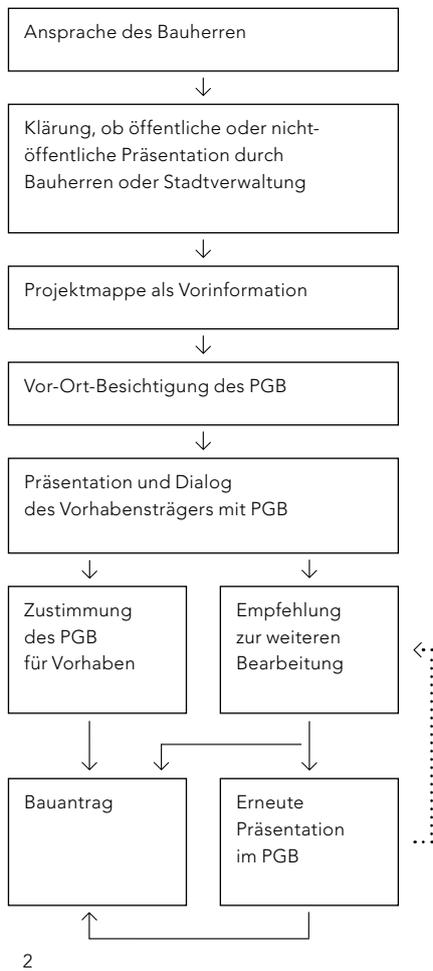


**Günther Ingenthron,
Christoph Rosenkranz**

Im Sinne einer nachhaltigen und bedarfsorientierten Stadtentwicklung in Mainz werden unterschiedliche Instrumente und verschiedene Verfahren zur Sicherung der städtebaulichen Qualität und Planungskultur aktiv eingesetzt. Im Mittelpunkt dieser selbst auferlegten Verpflichtung zur Qualitätssicherung stehen die Realisierung angemessener Gestaltung privater wie öffentlicher Bauvorhaben sowie die Beteiligung einer breiten Öffentlichkeit. Dabei werden im Erarbeitungs- und Umsetzungsprozess Instrumente wie Gestaltungs- und Qualitätsbeiräte sowie kooperative und konkurrierende Verfahren eingebunden und mit Gestaltungsleitlinien, privatrechtlichen und öffentlich-rechtlichen (städtebaulichen) Verträgen gesichert.

**DER PLANUNGS- UND GESTALTUNGS-
BEIRAT PGB**

Ein besonderes Anliegen der Landeshauptstadt Mainz ist die Sicherung und Entwicklung der Baukultur im gesamten Stadtgebiet. Seit 2011 verfolgt der Planungs- und Gestaltungsbeirat PGB unter dem derzeitigen Vorsitz von Prof. Carl Fingerhuth das Ziel, die Verbesserung des Stadtbildes durch eine positive architektonische und städtebauliche Entwicklung zu steuern. Die fünf Experten des PGB kommen aus den Bereichen Stadtplanung, Architektur und Landschaftsarchitektur. Sie werden nach fachlicher Beratung gewählt. Für den neutralen Blick von außen ist bedeutsam, dass die Mitglieder des PGB laut Satzung während ihrer Beiratstätigkeit keine eigenen Projekte in Mainz betreuen.



2



3

Der für drei Jahre gewählte Beirat berät als unabhängiges Sachverständigengremium bei der Planung und Gestaltung von städtebaulich bedeutsamen Vorhaben die Bauherren, die politischen Gremien und das Baudezernat. Der PGB behandelt wichtige Fragen der Stadtentwicklung, prüft private wie öffentliche Vorhaben auf städtebauliche, architektonische und gestalterische Qualität und gibt fachlich kompetente Empfehlungen zu einzelnen Vorhaben als eine Entscheidungsgrundlage für den Bau- und Sanierungsausschuss. Als beratendes

Gremium besitzt der PGB kein Veto-Recht bei der weiteren bau- und planungsrechtlichen Beurteilung.

Zusätzlich übernehmen die Mitglieder des PGB auch Beratungsfunktionen bei städtebaulichen Großprojekten wie z. B. den LudwigsstraßenForen (s. Abb. 2). Bei starken Abweichungen in der Weiterentwicklung von siegreichen Wettbewerbsbeiträgen befasst sich der PGB auch mit diesen Vorhaben.

Viele der Vorhaben setzen nach der Beratung mit dem PGB und einer Weiterentwicklung des Projektes durch die Bauherren einen hohen Maßstab an die Baukultur.

Die Vorteile des PGB liegen in einer stärkeren Herausarbeitung der gestalterischen Qualität durch die Vorhabenträger und somit der Sicherung eines angemessenen Anspruchs an Stadtgestaltung. Die Bauherren profitieren dadurch von einer langfristigen Qualitätssteigerung des Wohnumfeldes und der Wahrnehmung des Quartiers.

DIE SÄULEN DER STÄDTEBAULICHEN QUALITÄTSSICHERUNG IM ZOLLHAFEN

In der Mainzer Neustadt entsteht ein neues Stadtquartier in bester Lage direkt am Wasser: der Zollhafen. In einem mehrstufigen Verfahren wurde die Hafenkonzessionsfläche als neues innerstädtisches Quartier entwickelt. Eine 22 Hektar große, von der Hafennutzung geprägte Fläche umschließt das 1887 entstandene, heute acht Hektar große Hafenbecken. Die Neustadt erhält ein attraktives Wohn- und Arbeitsquartier mit circa 1.400 Wohneinheiten für 2.500 Einwohner und circa 4.000 Arbeitsplätzen. Die Lage direkt an Rhein und Hafenbecken geben dem neuen Quartier eine besondere Qualität. Das Quartier fügt sich in die bestehende Stadtstruktur der Neustadt ein und grenzt an das nördlich gelegene Gewerbegebiet mit neuem Containerterminal. Für die Entwicklung wurde die Entwicklungsgesellschaft Zollhafen Mainz GmbH und Co. KG gegründet, eine Kooperation der Stadwerke Mainz AG mit der CA Immo Deutschland GmbH.

Titel

Vogelperspektive des neuen Stadtquartiers Zollhafen. Die kompakte städtebauliche Struktur öffnet sich zum Wasser und ermöglicht das Erleben des Hafenbeckens und der Riverfront, schafft hochwertige öffentliche Räume und bietet innerstädtische Fläche für Nutzungen wie Wohnen und Arbeiten. An der Hafenspitze des nördlichen Beckens betont das Hochhaus von MVRDV die (Rück-)Eroberung der ehemaligen Konversionsfläche als neuen und qualitativ hochwertigen Lebens-, Arbeits- und Stadtraum. / Zollhafen Mainz

2

Arbeitsweise des Planungs- und Gestaltungsbeirates PGB / Stadtplanungsamt Mainz

3

Seit 2011 berät der interdisziplinär besetzte und unabhängige Planungs- und Gestaltungsbeirat PGB die Landeshauptstadt Mainz. Eine Vor-Ort-Besichtigung ist ebenso Bestandteil der Beratung wie der Dialog während der Präsentation mit Planern und Bauherren. / Stadtplanungsamt Mainz



4

Aufbauend auf dem vom Stadtplanungsamt Mainz 2003 erstellten Masterplan entwickelten vier renommierte Planungsbüros in einem moderierten und kooperativen Gutachterverfahren ein städtebauliches Konzept. Die Ergebnisse wurden in einem Rahmenplan zusammengeführt und 2005 einstimmig vom Stadtrat beschlossen. Im gleichen Beteiligtenkreis wurde der Rahmenplan weiterentwickelt. Den gesamten Entwicklungsprozess begleiteten zwei öffentliche Hafenforen und mehrere teilöffentliche Hafenkonzernenzen. Mit einstimmigem Beschluss des Stadtrates 2007 zum weiterentwickelten Rahmenplan sind die darin enthaltenen Leitlinien integraler Bestandteil für die weitere städtebauliche Entwicklung geworden. Die Leitlinien beschreiben die Eckpunkte des städtebaulichen Konzeptes, verlangen jedoch zugleich eine Qualitätssicherung bei der städtebaulichen Entwicklung durch:

- privatrechtliche und öffentlich-rechtliche (städtebauliche) Verträge
- konkurrierende Verfahren
- Einrichtung eines Rates zur Qualitätssicherung mit Verzahnung von Qualifizierungsverfahren

Zur Sicherung der städtebaulichen Qualität über das Instrument des Bebauungsplans hinaus wurde mit der Entwicklungsgesellschaft Zollhafen Mainz und der Landeshauptstadt Mainz ein städtebaulicher Vertrag geschlossen, dem der Stadtrat 2013 zustimmte. Im städtebaulichen Vertrag sind zwei eng miteinander verzahnte Instrumente, das Qualifizierungsverfahren für die Baufelder und der Qualitätsrat für die Sicherung der städtebaulichen und architektonischen Qualität der Bebauung verankert: Der Qualitätsrat wird sowohl während der Erstellung der Auslobungsunterlagen eines konkurrierenden Verfahrens als auch bei der Entscheidungsfindung und vor Bauantragstellung einbezogen. Der Qualitätsrat setzt sich zusammen aus je zwei Vertretern des Vorhabenträgers, des Stadtplanungsamts bzw. des Bau- und Planungsdezernats sowie externen Fachleuten aus den Bereichen Architektur und Stadtplanung, die nicht in Mainz ansässig oder tätig sind.



5

Die verpflichtenden Bindungen der Bauherren, dieses strenge Qualifizierungsverfahren für ein Vorhaben zu durchlaufen, ermöglichen privatrechtliche Regelungen, die beim Erwerb der Grundstücke im Kaufvertrag zwischen der Entwicklungsgesellschaft und dem Grundstückskäufer fixiert werden. Darin sind die Aufgaben und Pflichten des Bauherrn zur Sicherung der städtebaulichen Qualität festgehalten. Einige Baufelder sind mittels Wettbewerbsverfahren nach RPW zu entwickeln. Die Auslobung dafür ist mit dem Qualitätsrat abzustimmen, der ebenfalls Teil der Jury ist. Für andere Baufelder sind weniger aufwendige Verfahren wie Mehrfachbeauftragungen, Gutachterverfahren oder Workshops vorgesehen. Der Qualitätsrat ist auch hier einzubinden oder kann alleinige Jury sein. Erst mit Zustimmung des Qualitätsrats kann ein Bauantrag eingereicht werden. So wird sichergestellt, dass die Juryentscheidung realisiert wird und Anregungen des Qualitätsrats für das Vorhaben Berücksichtigung finden.

Bereits im Entwicklungsprozess des neuen Stadtquartiers wurde ein hoher Standard für die städtebauliche Qualität durch einen breiten und konsensualen Planungsprozess gesetzt. Dieser Anspruch setzt sich bei den einzelnen Bauvorhaben durch eine Koppelung der Grundstücksvergabe an Qualifizierungsverfahren und den Qualitätsrat fort.



6

DAS GESTALTUNGSHANDBUCH DER GONSBACHTERRASSEN

Im Jahr 2004 wurde der Beschluss vom Stadtrat gefasst, die 24 Hektar große Militärkonversionsfläche eines ehemaligen Panzerwerks im Stadtteil Gonsenheim mit einem breiten Wohnraumangebot zu entwickeln. Mit Hinblick auf die Wiedernutzbarmachung des brachgefallenen Areals wurde 2003 ein Rahmenplan in einem Gutachterverfahren mit 14 renommierten Teilnehmern städtebaulich qualifiziert. Als Entwicklungsgesellschaft schlossen sich die Eigentümerin der Fläche, die Stadtwerke Mainz AG, sowie die Wohnbau Mainz, beides Tochtergesellschaften der Landeshauptstadt Mainz, zur Gonsbachterrassen GmbH zusammen.

In der weiteren Entwicklung wurde parallel zum Bebauungsplan ein Gestaltungshandbuch erarbeitet. Ziel dieser Arbeitsweise war es, mit einer geringen Regelungstiefe des Bebauungsplans ein breites und flexibles Angebot für eine langfristige Wohnraumnachfrage zu ermöglichen. Gleichzeitig sollte durch gestalterische Vorgaben die städtebauliche, freiraumplanerische und architektonische Qualität des neuen Quartiers gewährleistet bleiben. Das Gestaltungshandbuch zielt auf ein hohes qualitatives Erscheinungsbild des Quartiers ab. So enthält das Gestaltungshandbuch verpflichtende Leitlinien und gestalterische Empfehlungen zu öffentlichen Freiraum- und Straßentypen ebenso wie zu privaten Gebäuden, Freiflächen und Nebenanlagen.

Die Umsetzung der gestalterischen Aspekte im öffentlichen Raum wurde mit einem städtebaulichen Vertrag zwischen der Landeshauptstadt Mainz und der Entwicklungsgesellschaft gesichert.

Für Wohnbebauungen ermöglichten der Bebauungsplan und das Gestaltungshandbuch ein breites Spektrum von Typen: Punkt-, Bastions-, Einzel-, Doppel- und Mehrfamilienhäuser sowie flexible Haustypen. Trotz der erwünschten Varianz der Bebauung gab es typologische Vorgaben entlang städtebaulicher Kanten. Zusätzlich wurden gestalterische und funktionale Festsetzungen zu Energieversorgung, Versiegelung, Materialwahl

4

Sechs Hochbauwettbewerbe für die südlichen Baufelder sowie ein Freiraumwettbewerb für die öffentlichen Flächen wurden bereits durchgeführt, weitere Wettbewerbe sind in Vorbereitung. Das Weinlagergebäude und die Kunsthalle Mainz sind bereits restauriert. Der erste Spatenstich für die Neubebauung erfolgte im Dezember 2014, für den Freiraum ist ein Baubeginn 2016 geplant. / Stadtplanungsamt Mainz

5

Die hohen gestalterischen Anforderungen wie am Beispiel des Hochhauses an der Hafenspitze vom Büro MVRDV werden im Zuge von Qualifizierungsverfahren für die einzelnen Baufelder sichtbar und sichern so die städtebauliche und architektonische Qualität für die zukünftigen Wohnräume und Arbeitsplätze im neu entstehenden Stadtquartier Zollhafen. / MVRDV & Moreplatz

6

Luftbild Gonsbachterrassen. / Alfons Rath

und Dachgestaltung im Gestaltungshandbuch getroffen. Die Einhaltung der Leitlinien des Gestaltungshandbuchs sicherte ein mehrstufiges Verfahren: Zunächst konnte ein Bauplatz reserviert werden, für dessen Bebauung ein Vorentwurf durch einen vom Bauherren beauftragten Architekten auf Grundlage der Vorgaben des Gestaltungshandbuchs erstellt wurde. Diesen Vorentwurf begutachtete eine Lenkungsgruppe, die sich aus Vertretern des Stadtplanungsamts und der Entwicklungsgesellschaft zusammensetzte. Mit Zustimmung der Lenkungsgruppe zum Bebauungsentwurf konnte das Grundstück erworben werden. Dabei wurden die Leitlinien des Gestaltungshandbuchs als bindende Vereinbarung bei der Realisierung des Vorhabens in den Kauf- und Erbpachtverträgen der Grundstücksvergabe fixiert. Erst im Anschluss konnte ein Bauantrag gestellt werden. Dieses Verfahren ermöglichte, dass trotz des informellen Charakters des Gestaltungshandbuchs, gestalterische Aspekte privater Flächen im Quartier gesichert wurden.

CHANCEN EINER SELBSTVERPFLICHTENDEN PLANUNGSKULTUR

Unterstützend für die Kontinuität und das Selbstverständnis einer aktiv gesteuerten Entwicklung in räumlich-funktionalen Fragen wie auch gestalterischen Aspekten kann eine kommunalpolitische Erklärung die selbstverpflichtende Bindung an die vorgestellten Instrumente sichern. Dies ermöglicht, dauerhaft und langfristig das Stadtbild positiv zu entwickeln. Dieses politische Signal und die fortwährenden Bemühungen des Stadtplanungsamts, gemeinsam mit der Öffentlichkeit zu kooperieren, schafft eine Grundlage für eine breit akzeptierte und qualitativ hochwertige städtebauliche Entwicklung.

Für die städtebauliche Entwicklung lassen sich drei maßgebliche Faktoren zur Umsetzung eines hohen planungskulturellen Anspruchs identifizieren. Zum einen nimmt die Beteiligung der Öffentlichkeit im informellen Bereich immer stärker zu. Dieser Bedarf an Partizipation muss mit angemessenen Verfahren in die Vorhabenentwicklung einbezogen werden (siehe E. Zivilgesellschaftliche Mitwirkung: LudwigsstraßenForen – Gelebte Beteiligungskultur). Der zweite wesentliche Punkt zur Steuerung der qualitativen Entwicklung ist die Bodenverfügbarkeit im kommunalen Eigentum. Über vertragliche Regelungen beim Verkauf kommunaler bzw. stadtnaher Grundstücke kann auf eine gestalterische Entwicklung steuernd Einfluss genommen werden. Den dritten Faktor der Qualitätssicherung stellen fachkundige Beiräte dar. Im Zusammenwirken von Gestaltungsbeiräten mit der Vergabe kommunaler Grundstücke entsteht ein wirkungsvolles Instrument zur Sicherung der städtebaulichen Qualität.

Die bisherigen Ergebnisse dieser in Mainz gelebten Planungskultur attestieren anhand gestalterisch hochwertig realisierter und im Maßstab sehr unterschiedlicher Vorhaben den berechtigten Einsatz dieser Instrumente. Die Verfahren der Qualitätssicherung können mittels politischer Legitimation von einem Anlass bezogenen zu einem dauerhaften Instrument der qualitätsvollen und planungskulturell wertvollen Stadtentwicklung beitragen.

↗

Einwohner 209.660

Fläche 97,74 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt Mainz,
Stadtplanungsamt

7

Bereits 2006 wurde mit dem ersten Bauabschnitt der Gonsbachterrassen begonnen, 2008 der zweite und dritte Bauabschnitt fertiggestellt. Das Konzept einer kommunal gesteuerten und gleichzeitig flexiblen Wohnraumentwicklung findet auch unter Regulierung durch ein Gestaltungshandbuch große Zustimmung.





27 Wettbewerb und Partizipation – der Dialog über Qualität und Stadt

MÜNCHEN

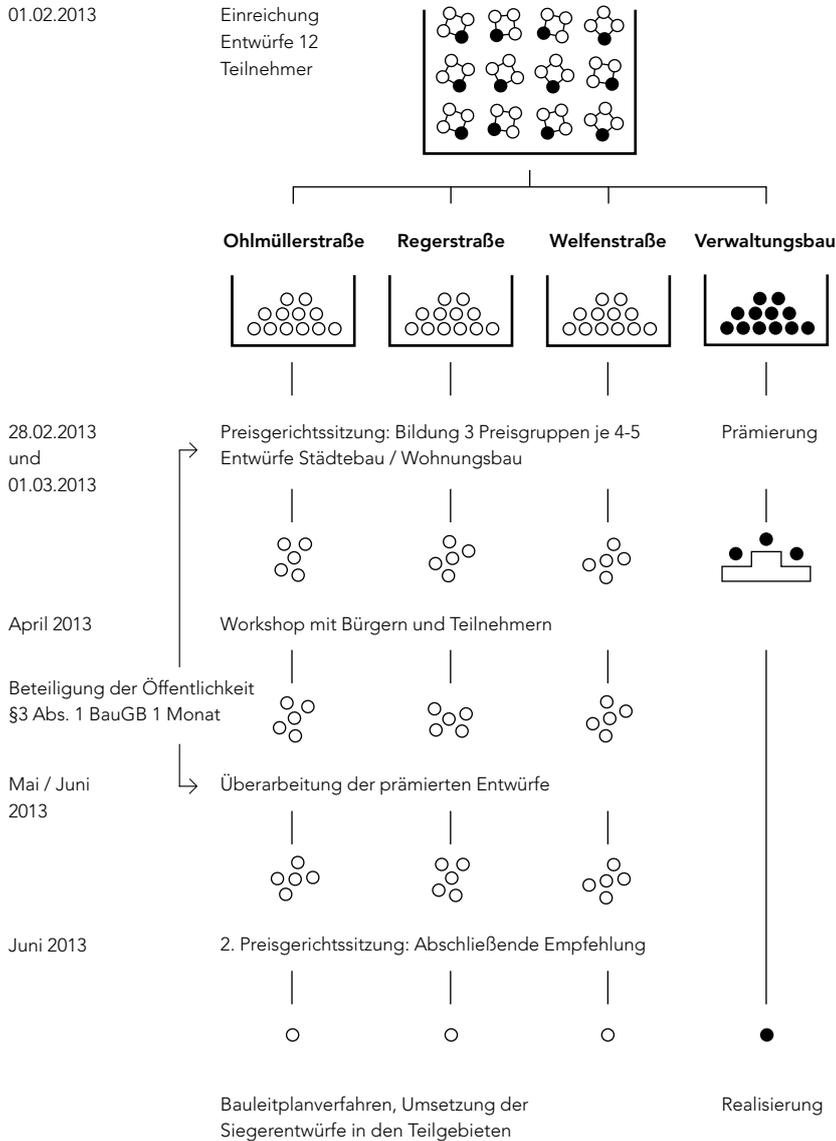


**Anina Bühler, Michael Hardi,
Philine Stadtmüller, Klaus Tröppner**

Die Partizipation der Öffentlichkeit stellt eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige, integrierte Stadtentwicklung dar. Die Landeshauptstadt München pflegt bereits seit Jahren eine aktive Beteiligungskultur, die weit über das im Baugesetzbuch vorgeschriebene Maß hinausgeht.

Durch die Teilhabe an der Stadtentwicklung erhöht sich in der Regel die Akzeptanz und Mitverantwortung für Planungen. Erfahrungen und Wissen um die lokalen Gegebenheiten bedeuten oft qualitativ bessere Ergebnisse in den Planungsprozessen.

Gleichwohl dürfen bei der Frage der Stadtgestalt und dem Dialog im demokratischen Prozess die angestrebten Qualitäten nicht außer Acht gelassen werden: Demokratie braucht Qualitäten, über die es sich zu entscheiden lohnt. Es bedarf räumlicher und gestalterischer Setzungen, die auf hohem Niveau nur durch die Profession von Architekten, Stadt- und Landschaftsplanern geleistet werden kann. Aus diesem Grund werden in der Landeshauptstadt München für nahezu alle Bebauungsplangebiete städtebauliche und freiraumplanerische Wettbewerbe durchgeführt. Gleichwohl sollen sich Wettbewerbsergebnisse als raumbezogene Expertenmeinung und die Sicht der Bürgerschaft nicht länger als unversöhnliche Positionen gegenüberstehen. Im Sinne einer nachhaltigen, qualitätsvollen Stadtentwicklung beschreitet die Lan-



2

deshauptstadt München daher seit einiger Zeit den Weg, bei herausgehobenen Planungen Wettbewerbe und Partizipation in kooperativen Verfahren miteinander zu verschränken. Es gilt also: Qualität für die Stadt durch Dialog über die Stadt. Die im folgenden dargestellten Projekte zeigen neuartige Ansätze erweiterter, in den Planungsprozess integrierter Partizipationsverfahren.

PAULANER AM NOCKHERBERG

In exponierter Lage an der Isarhangkante wurde bis vor Kurzem noch in großem Stil Bier gebraut. Nun hat die Paulaner-Brauerei ihre Betriebsanlagen an den Stadtrand verlagert, somit ergibt sich die Chance für eine innerstädtische Transformation auf zehn Hektar an einer stadträumlichen Stelle Münchens, deren Entwicklung hohe Potenziale für

die Gesamtstadt bieten kann. Geplant sind etwa 1.500 neue Wohnungen für etwa 3.500 Menschen, mehrere Kindertagesstätten, Handels-, Gastronomie- und Dienstleistungsflächen. Daneben soll ein etwa 1,6 Hektar großer Park das neu entstehende Quartier mit öffentlichen Freiflächen versorgen. Das Gesamtgebiet teilt sich in drei Teilbereiche an der Regerstraße (5,1 Hektar), an der Welfenstraße (2,3 Hektar) und an der Falkenstraße (1,7 Hektar).

Titel
Bürgerwerkstatt – Arbeit an Thementischen, Bildaufnahmen der Bürgerwerkstatt vom 13.04.2013 / Hans-Rudolf Schulz

2
Schema zum Wettbewerbsverfahren Paulaner am Nockherberg

Bereits früh zeigte sich, dass in diesem Vorhaben ein konventioneller Planungsprozess sowohl dem großen öffentlichen Interesse an einem Dialog über städtebauliche Qualität, als auch den Potenzialen des Planungsgebietes nicht gerecht werden konnte.

Diese berechtigten Interessen sollten bereits von Beginn des Planungsprozesses an durch kontinuierliche, partizipatorische Elemente ermittelt und so eingebracht werden. Strategie war hier eine erweiterte Form der Partizipation, welche weit über das gesetzlich vorgeschriebene Maß der Öffentlichkeitsbeteiligung hinausgeht. Die Partizipation wird als kontinuierlicher Prozess aller Akteure zur Entwicklung von Qualitäten für diesen spezifischen Ort verstanden.

Verfahren

Die Bayerische Hausbau lobte in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München im November 2012 einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb aus. Bereits vor dessen Beginn wurde das Wettbewerbsverfahren in Gesprächsrunden vorgestellt, diskutiert und war somit als solches Start des Partizipationsprozesses. Der Öffentlichkeit wurde hier die Möglichkeit eröffnet, sich einerseits über die Grundlagen und Ziele des Wettbewerbs zu informieren und andererseits besondere Anliegen bereits in die Auslobung einzubringen.

Um den intensiven Diskurs mit der Öffentlichkeit und allen beteiligten Akteuren auch in der Phase der Entwurfsfindung im Wettbewerb fortzuführen, wurde das Wettbewerbsverfahren mit einer erweiterten Öffentlichkeitsbeteiligung verquickt. Da diese Verschmelzung auch unter rechtlichen Aspekten umsetzbar sein muss, wurde das Wettbewerbsverfahren unterteilt. Die öffentliche Diskussion sollte bereits über einen noch nicht finalen Stand der Planung geführt werden. Daher wurden in einer ersten Bearbeitungsphase vom Preisgericht nicht wie üblich die Siegerentwürfe ausgewählt, sondern eine Preisgruppe, die pro Teilgebiet aus vier bis fünf Arbeiten bestand. Das RPW-Verfahren (Richtlinie für Planungswettbewerbe) war hier beendet und somit auch die rechtliche Grundlage für eine öffentliche Diskussion gelegt. Durch diesen Zwischenschritt wurde es möglich, die 14 Entwürfe öffentlich zu diskutieren und diese der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Baugesetzbuch zugrunde zu legen.

So differenziert die Wünsche, Hinweise und Anregungen der Öffentlichkeit sind, so vielfältig sollten auch die Formate der Beteiligung sein: Eine Internetbeteiligung, Führungen durch die Ausstellung mit den Entwürfen und weitere Informationstermine sollten die Chance bieten, sich über Details zu informieren und eine Basis für die Öffentlichkeit zu entwickeln, um in einer abendlichen Erörterungsveranstaltung sowie einer ganztägigen Bürgerwerkstatt in eine intensive Diskussion einzusteigen.

Die Form der Bürgerwerkstatt diente als interdisziplinäres, partizipatives Element im Beteiligungsprozess: neben der Information über die Wettbewerbsbeiträge ermöglichte sie einen direkten Austausch mit den Planern und Fachleuten über gezielte Fragestellungen. Die Öffentlichkeit hatte so die Chance, die Planungsbüros kennenzulernen, in einen Dialog über Qualitäten einzusteigen und ihr lokales Wissen einzubringen. Für die internationalen Wettbewerbsteilnehmer bedeutete dieser intensive Austausch in der Bürgerwerkstatt sowie die Ergebnisse der förmlichen frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung den Zugewinn neuer Erkenntnisse, um dem „Genius Loci“ näher zu kommen und mit geschärften Vorstellungen in eine zweite Wettbewerbsphase treten zu können. Die endgültige Entscheidung traf die Jury im Juni 2013.

Im April 2014 wurde die Planung in einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung übergeleitet, welchen der Stadtrat im Juli 2015 gebilligt hat.

Qualitätssicherung

Das breite Spektrum an Veranstaltungsformaten konnte hier eine Kristallisation von städtebaulichen Qualitäten unterstützen, die es zu sichern gilt. Wesentliche Elemente der Qualitätssicherung sind ein Gestaltungsleitfaden, sowie ein Gestaltungsbeirat mit Fachleuten aus der Verwaltung, Vorhabenträgerin, Architekten und Landschaftsplanern sowie dem Bezirksausschuss. Die Planungsteams der prämierten Entwürfe gingen dazu über, Qualitätsbausteine zur Gestaltung zu entwickeln und diese als Leitfaden zusammenzufassen. Anhand dieses Leitfadens und den Vorgaben des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist der Gestaltungsbeirat in der Lage, die künftigen Bauvorhaben bis zur Baugenehmigungsreife hin qualitativ zu begleiten und zu bewerten.



(1)



(2)



(3)

PLANUNGEN ZUR EHEMALIGEN BAYERNKASERNE

Auf dem Gelände der ehemaligen Bayernkaserne im Münchner Norden soll ein neues Stadtquartier mit rund 4.000 Wohnungen geschaffen werden. Das ca. 48 Hektar große Areal ist seit Mitte 2011 im Eigentum der Stadt. Neben Wohnungen sind zahlreiche Kindertagesstätten, eine Grundschule sowie ein Schulzentrum mit Grundschule und Gymnasium, Flächen für Nahversorgung und Dienstleistungen und eine Stadtteilbibliothek geplant. Hinzu kommen Freiflächen wie auch eine Feuerwache. Um das Gebiet gut an den ÖPNV anzubinden ist geplant, eine Tramlinie zu verlängern sowie eine weitere einzurichten.

Verfahren

Angesichts der hohen Potenziale dieser Entwicklung für die Gesamtstadt wurde bei diesem Projekt erstmals auf einer städtischen Fläche eine kontinuierliche Beteiligungsstrategie konzipiert. Die Beteiligung der Öffentlichkeit sollte mit dem Wettbewerbsverfahren wie in einem Reißverschluss verwoben werden.

Als erster Baustein fanden Auftakt- und Werkstattgespräche statt, in denen die Grundlagen der Planung diskutiert wurden. So war es – wie bei Paulaner – möglich, Anliegen und Empfehlungen bereits in die Auslobung einfließen zu lassen. Um der Öffentlichkeit vorzustellen, wie diese Anregungen in der Wettbewerbsauslobung ihren Niederschlag fanden, wurde am Abend vor der Preisgerichtsvorbesprechung eine Podiumsdiskussion auf dem Kasernengelände abgehalten. Der Wettbewerb startete im Juli 2013 mit 38 eingereichten Arbeiten. In der zweiten Bearbeitungsphase vertieften zwölf ausgewählte Teams ihre Entwürfe. Um die Entwürfe in der Öffentlichkeit nicht nur mit einer anonymen Planung, sondern auch im direkten Dialog präsentieren zu können, wurde im Rahmen des Auswahlverfahrens des Vergabeverfahrens



4

3
Wettbewerbsergebnisse für die Teilgebiete Ohlmüller-, Reger- und Welfenstraße:

(1) Wettbewerbsentwurf Baugebiet 3 an der Welfenstraße, Lageplan, Planer: Caruso St. John Architects, London mit Vogt Landschaftsarchitekten, Berlin / Caruso St. John Architects, London

(2) Rapp_Reger – Wettbewerbsentwurf Baugebiet 2 an der Regerstraße, Lageplan / Rapp+Rapp Architekten, Amsterdam und atelier Quadrat, Rotterdam

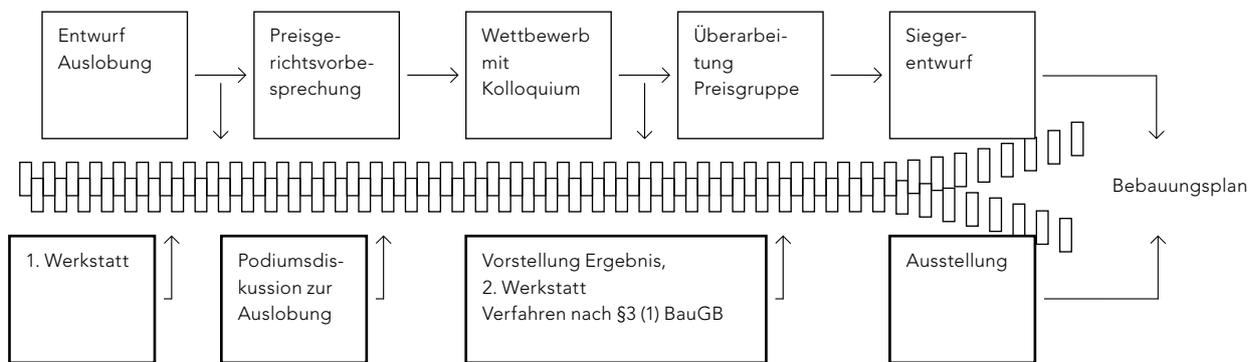
(3) Steidle – Wettbewerbsentwurf Baugebiet 1 an der Falkenstraße, Lageplan / Steidle Architekten, München und auböck karasz Landschaftsarchitekten, Wien

4

Bayernkaserne: Masterplan / Max Dudler

5

Schema des Wettbewerbsverfahrens mit Elementen der Bürgerbeteiligung „Bayernkaserne“



Beteiligung Öffentlichkeit

5

nach Vergabeordnung für freiberufliche Dienstleistungen (VOF) der eigentliche Wettbewerb mit einer Preisgruppe als Ergebnis durchgeführt.

Die sechs Entwürfe der Preisgruppe wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit ausgelegt. Die interessierte Öffentlichkeit konnte über diese auf einer Erörterungsveranstaltung und bei einem ganztägigen Werkstattgespräch mit den Verfasserinnen und Verfassern diskutieren sowie Empfehlungen für die Überarbeitung weitergeben. Nach der Überarbeitung legte die Jury eine Rangfolge fest, welche auch wichtigstes Kriterium für die Auftragsvergabe der weiteren Planungsleistungen sein sollte. Der Entwurf der Arbeitsgemeinschaft Max Dudler, Hilmer & Sattler und Albrecht und Adelheid Schönborn Gartenarchitektin wurde mit dem ersten Rang ausgezeichnet. Wie die Überarbeitung der Entwürfe und die Bildung der Rangfolge fanden auch die Angebotsabgabe und die Verhandlungsgespräche im Rahmen des Verhandlungsverfahrens nach VOF statt. Nach Abschluss des VOF-Verfahrens wurde der Auftrag an die Arbeitsgemeinschaft Max Dudler, Hilmer & Sattler und Albrecht und Adelheid Schönborn Gartenarchitektin vergeben.

Ausblick

Ab Juli 2015 hatten die Planerinnen und Planer nun die Aufgabe, die Identität des neuen Stadtquartiers schärfer zu konturieren, um einen urbanen und nachhaltigen Stadtbaustein im Münchner Norden zu schaffen. Nun galt es, den begonnenen konstruktiven Dialog mit der Öffentlichkeit, den Gremien und der Politik fortzusetzen.

AM SÜDPARK

In urbaner Lage, am Rande eines großen Gewerbebandes im Münchner Süden liegt die 15 Hektar große Fläche, auf der ein neues Quartier mit rund 1.100 Wohnungen, Geschäften, Dienstleistungsangeboten und sozialen Einrichtungen geplant ist.

Verfahren

Die Heterogenität des Ortes und der Ansprüche an eine Planung an dieser Stelle der Stadt erforderten eine differenzierte Auseinandersetzung in einem Wettbewerb, sowie eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Investor lobte zusammen mit der Stadt München im Herbst 2012 einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb aus, der wiederum in zwei Stufen gegliedert wurde. In der ersten Stufe wählte die Jury aus den Entwürfen der zwölf eingeladenen Büros sechs Arbeiten zur weiteren Bearbeitung in der zweiten Runde aus.

Nach einer Ausstellung des Zwischenergebnisses fand eine moderierte Bürgerwerkstatt statt, bei der Erwartungen und Befürchtungen offengelegt und Empfehlungen erarbeitet wurden, die in die zweite Stufe des Wettbewerbes einfließen. Als „Basis“ für die Diskussion gaben externe Fachleute sowie Angehörige der Stadtverwaltung einen vertieften Einblick in den Planungskontext. Ergebnis der Bürgerwerkstatt war die Formulierung von Anforderungen für gute Nachbarschaften mit der Frage nach Identität und der Ausbildung eines zentralen Bereiches für das Stadtviertel.

Aus den – auch auf Grundlage der Empfehlungen – überarbeiteten Wettbewerbsentwürfen wählte das Preisgericht im Mai 2013 den Entwurf des Büros Von Ballmoos Krucker mit



- Bestandsbaum
- Baum neu
- Waldfragment
- Grünfläche
- Erschließungswege
- gemeinschaftlich genutzte Dachgärten und Dachterrassen
- Öff. Grünfläche



6

Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten als Sieger aus. Dieser dient seitdem als Grundlage des nahezu abgeschlossenen Bebauungsplanverfahrens.

Qualitätssicherung

Zwischenzeitlich wurde ein Gestaltungsleitfaden sowie ein Freiflächenrahmenplan erarbeitet und gestalterisch von einem Beratungsgremium mit Fachleuten aus Preisgericht, Stadtverwaltung und Vertretern der örtlichen Politik begleitet. Auch hier sollten das Beratungsgremium und der Gestaltungsleitfaden zu einer Sicherung der Qualitäten beitragen, die im partizipativen Prozess gefunden wurden: Qualität durch Dialog.

↗

Einwohner 1.407.836

Fläche 310,74 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt München,
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

6

Städtebaulicher Lageplan „Am Südpark“

7

Zweistufiges Verfahren der Planung „Am Südpark“
in Obersendling

Wettbewerb Stufe 1 Städtebau

Oktober November Dezember



12.10.2012
Auslobung

Öffentliche Beteiligung

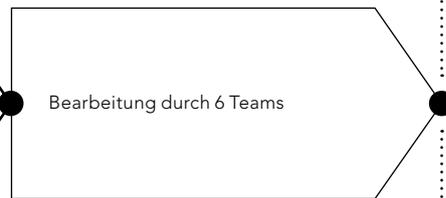
Januar Februar



15.01.2013
Preisgericht 1. Stufe

Wettbewerb Stufe 2 Architektur

März April Mai



26.02.2013
Übernahme der
Empfehlungen
aus der
Öffentlichkeitsphase

15.05.2013
Preisgericht 2. Stufe
mit abschließender
Empfehlung =
Wettbewerbsergebnis

7

28

Wiederaufbau am Neumarkt – vom Rahmenplan zur baukulturellen Diskussionskultur

DRESDEN



Anja Heckmann, Nilsson Samuelsson

Mit dem Ruf aus Dresden zur Wiedererrichtung der Frauenkirche und der tatsächlich getroffenen Entscheidung hierfür, galt es Anfang der 1990er Jahre auch den umgebenden städtebaulichen Rahmen zu definieren. Resultat der Befassung durch externe Gutachter und den Geschäftsbereich für Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Dresden, vertreten durch das Stadtplanungsamt, war ein städtebaulich-gestalterisches Konzept, welches den Wiederaufbau des Raumbildes um die Frauenkirche zum Ziel hat. Das Konzept wurde 1996 und 2000 in fortgeschriebener Fassung als informeller Rahmen durch den Stadtrat beschlossen.

Das Wiederaufbaukonzept fußt auf bereits in den 1980er Jahren formulierten Raumbildern, erhöht jedoch die Anzahl der vorgesehenen Leitbauten und fügt auch sog. Leitfassaden hinzu. Leitbauten sind nach Professor Hans Nadler, der diesen Begriff als damaliger Landeskonservator in den 1950er Jahren geprägt hat, Gebäude die unter Nutzung originaler Bausubstanz, in der Hauptgrundrissfigur und unter Rekonstruktion des historischen Fassadenbildes wieder aufgebaut werden und die in Geometrie und Qualität Vorbild für alle weiteren umgebenden Gebäude sein sollen. Leitfassaden beschränken die Wiedergabe auf das Fassadenbild.



2

Im Jahr 1998 nahm die „Gestaltungskommission Kulturhistorisches Zentrum“ ihre Arbeit auf. Diese, in wechselnder Besetzung eigens vom Stadtrat berufene unabhängige Fachkommission, berät sowohl die Stadtverwaltung als auch die Bauherren und Architekten.

FINANZIERUNG DURCH BUND, LAND UND STADT

Mit der förmlichen Festlegung eines einfachen Sanierungsgebietes im November 2002 durch den Stadtrat und der damit gewährleisteten Aufnahme in das Bund-Länder-Programm „Städtebauliche Erneuerung“ wurde der finanzielle Rahmen für Maßnahmen der öffentlichen Hand geschaffen. Bis 2016 stehen Fördermittel in Höhe von rund 37,5 Millionen Euro zur Verfügung, je zu einem Drittel finanziert durch den Bund, den Freistaat Sachsen und die Landeshauptstadt Dresden. Die Mittel fanden und finden für den Wiederaufbau der Frauenkirche, für Infrastrukturmaßnahmen, wie der stadttechnischen Neuordnung des Areals und des öffentlichen Raums sowie für die Beratung der Bauherren und Architekten durch externe Fachleute und die weit greifende Öffentlichkeitsarbeit Verwendung. Auch wenn unmittelbar in die Errichtung der acht Quartiere keine öffentlichen Mittel eingebunden sind, waren und sind die beschriebenen Maßnahmen bedeutsamer Anreiz für die privaten Investitionen.

MASSTÄBE SETZEN

Grundlage für den Wiederaufbau ist, wie beschrieben das städtebaulich-gestalterische Konzept für die Gestaltung öffentlichen Raums und der acht einzelnen Quartiere formuliert. Als Hauptnutzungen der neuen kleinteiligen Bebauung sollen neben Läden, Restaurants, Büros und kleinen Hotels auch Wohnungen entstehen. Die Fassadengliederungen sollen archetypische Elemente einer klassischen Gliederung beinhalten, so dass der harmonische Gesamteindruck, für den der Neumarkt bekannt und gerühmt wurde, wieder entsteht. Umschrieben ist eine kleinteilige Bebauung und Fassadenfolge, die sich an die Struktur der ehemaligen Flurstücke auf dem noch vorhandenen Stadtgrundriss annähert und den historischen Straßenverlauf nachzeichnet. In der tatsächli-

chen Umsetzung kann die kleinteilige Grundstücksstruktur, die Diversifizierung des Grundstückseigentums nicht in jedem Fall nachgehalten werden, da die Struktur mit der Neuordnung nach 1945 unwiederbringlich verloren ist.

LEITBAUTEN UND LEITFASSADEN

Von etwa 60 gut dokumentierten, kulturhistorisch wertvollen Bauten sollen etwa 20 Gebäude in Hauptgrundrissstruktur und Fassade rekonstruiert werden (Leitbauten). Ungefähr 40 weitere Quartiersabschnitte entstehen neu unter Rekonstruktion der historischen Fassaden (Leitfassaden). Sie geben den Maßstab für die Proportionen und Gliederung der übrigen Bebauung vor. Voraussetzung für die Errichtung von Leitbauten und -Fassaden ist das Vorhandensein ausreichend guten Archivmaterials, um eine präzise Rekonstruktion planen und realisieren zu können. Oft sind neben guten Fotoaufnahmen oder gar Plänen auch Teile der nach der Zerstörung abgebrochenen Fassaden erhalten geblieben, die wieder eingesetzt wurden und werden.

MODERNE INTERPRETATION

Der Anspruch an eine hohe architektonische Qualität der Gebäude am Neumarkt gilt nicht nur für die Leitbauten sondern auch für die modernen Ergänzungen. In der Regel werden hierfür hochwertige Lösungen über ein Wettbewerbs- oder über Mehrfachbeauftragungen von Lösungsansätzen gefunden. Die bisherigen Realisierungen zeigen nach unserem Dafürhalten, dass moderne, qualitativ wertvolle Gebäude durchaus in der Lage sind, sich zwischen den Leitbauten einzufügen. Denn der Neumarkt soll nicht etwa Museumsdorf sein, sondern ein Ort werden, der Tradition und Moderne verbindet. Ein Ort, der lebendig ist, weil es sich dort gut wohnen und arbeiten lässt, an dem die Dresdner und ihre Gäste gern verweilen.

ARCHÄOLOGISCHE GRABUNGEN

Das gesamte Areal des Neumarktes stellt ein archäologisches Relevanzgebiet dar, d.h. jedem der acht Quartiere befanden bzw. befinden sich die Reste der Kelleranlagen oder zum Teil auch der mittelalterlichen Stadtmauer. Der Erhalt und die Integration in die Anlage des Quartiers stellen einen wichtigen Anker zwischen Vergangenheit und Zukunft, im Ringen um Authentizität dar – Motivation für die Stadt, die Mehraufwendungen der privaten Bauherren gegen zu finanzieren.

Titel
Neumarkt mit der Frauenkirche / Frank Exß

2
Nach den archäologischen Grabungen werden die historischen Baugrenzen festgestellt und Entscheidungen zum Erhalt historischer Keller getroffen / Stadtplanungsamt Dresden



3

ÖFFENTLICHER RAUM

Die neu entstandenen und entstehenden öffentlichen Straßen und Plätze nehmen die historischen Raumstrukturen, Blickbeziehungen und Elemente auf. Die Platzfläche des Neumarktes wurde in seiner homogenen Pflasterung zu einem Freiraum, der der einprägsamen Silhouette der Frauenkirche den gebührenden Raum sichert. Die ihm angelagerte Freifläche des historischen Baufensters des Gewandhauses, welches nicht wieder besetzt werden soll, wird in den Folgejahren zu einer mit Bäumen bestandenen Freifläche, welche mehr noch als heute als Stadtraum zum Verweilen einlädt.

INFRASTRUKTUR

Insgesamt waren rund 17 Millionen Euro erforderlich, um unter anderem durch Um- und Neuverlegung modernster Ver- und Entsorgungsanlagen Baufreiheit für die privaten Bauherren zum Wiederaufbau der Quartiere zu schaffen und gleichzeitig die Straßen und Plätze neu herzustellen. Neben den Fernwärmeleitungen wurde auch eine

Fernkälteversorgung eingerichtet. Natursteinpflaster in hoher Qualität wurde engfugig in Handarbeit verlegt; Gehwege mit den typischen Granit-Krustenplatten sowie Kandelaber nach historischem Vorbild, die mit stromsparenden modernen Leuchtmitteln ausgerüstet wurden, sorgen für Flair. Die Höhensprünge zwischen Gehwegen und Platz- oder Straßenraum wurden soweit wie möglich zurückgenommen, um Weite und Großzügigkeit zu schaffen, aber auch Barrieren für Fußgänger und Radfahrer zu minimieren. Berücksichtigung fand dabei der private Bau einer zentralen Tiefgarage unter dem Neumarkt mit 396 öffentlich nutzbaren Stellplätzen.

3

Die Ruine der Frauenkirche bis zum Wiederaufbau zwischen 1993 und 2005 / Deutsches Fotothek / Möbius

4

Bürgerdialog – Die erste Dresdner Debatte auf dem Neumarkt in 2010 / Zebralog / Stadtplanungsamt Dresden

5

Neue Architektur im Kontext – Material, Maßstab, Gliederung und Proportionen der Leitfassaden sind die Referenzen auch für neue Architektur am Neumarkt. Moritzgasse, Peter Zirkel Architekten / Stadtplanungsamt Dresden



4

DRESDNER DEBATTE

Eine intensiv geführte Diskussion über die Gewandhausfläche direkt gegenüber der Frauenkirche sowie die Frage nach der Relevanz des Stadtraumes im Nutzungsgefüge der Stadt, waren die Hintergründe für die Stadt Dresden, im Rahmen des neu initiierten Dialogprojekts Dresdner Debatte über eine Infobox auf dem Neumarkt sowie die Internetseite www.dresdner-debatte.de sich über die Planungen zu informieren, mit Mitarbeitern der Stadtverwaltung in Kontakt zu treten und Hinweise und Anregungen abzugeben. Als Einstieg in den Dialog wurde eine bewusst provokant formulierte Frage gestellt: Wie wird der Neumarkt ein Platz für die Dresdner? Die fast 500 veröffentlichten Beiträge wurden durch das Medienbüro ZebraLog moderiert und von anderen Nutzern kommentiert. Die Beteiligung zeichnete sich durch eine hohe inhaltliche Qualität und eine anspruchsvolle Diskussionskultur aus. Die Resonanz der Beteiligung hat auch hier gezeigt: Stadtentwicklung ist keine Nischenaufgabe, sondern ein öffentliches und viel beachtetes Querschnittsthema.

ERGEBNISSE DER ERSTEN „DRESDNER DEBATTE“

Der Extrakt der Debatte spiegelt sich in folgenden Stichworten wieder:

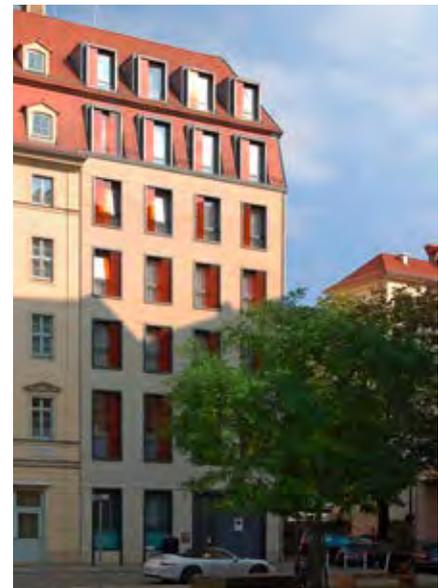
- Die neue Dialogform „Dresdner Debatte“ wurde begrüßt.
- Der bisherigen Neumarktentwicklung wurde zugestimmt.
- Die bauliche Gestaltung und damit das städtebaulich-gestalterischen Konzept erfuhren prinzipielle Anerkennung.
- Der Symbolcharakter des Ortes wurde mit der Debatte offensichtlich.
- Die Funktion als repräsentativer Ort für Touristen und alltäglicher Ort für die Dresdnerinnen und Dresdner ist bereits in die Alltagswelt eingeflossen.
- Es wurde ein Plädoyer für die Bewahrung der Tradition bei gleichzeitiger Gewährleistung des Raumes für Zukunft, insbesondere im Hinblick auf die Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Nutzungsvielfalt gegeben.

Für das Format der Bürgerbeteiligung wurde die Stadt Dresden im April 2012 mit dem Sonderpreis „Nachhaltiger Bürgerdialog“ ausgezeichnet.

INTERESSE FÜR ARCHITEKTUR UND GESTALTUNG

Die in Dresden häufig sehr unterschiedlichen Auffassungen zu traditioneller und zeitgenössischer Architektur waren deutlich spürbar. Das Für und Wider einer Bebauung der Gewandhausfläche sowie die Nutzung der unbebauten Flächen kamen zur Sprache. Viele Beitragsschreiber fragten sich, wie der Aufenthalt auf dem Neumarkt angenehmer gestaltet werden könnte.

Beispielsweise bei der Ausarbeitung der Freiflächengestaltung für die Gewandhausfläche konnten die Ergebnisse in den weiteren Planungen am Neumarkt bei Entscheidungsfindungen und richtungsweisenden Hinweisen der Verwaltung gegenüber der Politik und Stadtöffentlichkeit eingebunden werden. Entgegen der historisch geprägten Vorstellung von steinernen Platzräumen des Barocks ohne Bäume, soll der geäußerte Wunsch vieler Teilnehmerinnen und Teilnehmer der „Dresdner Debatte“ nach einem von Bäumen beschatteten, ruhigen Ort zum Verweilen ohne Konsum verwirklicht werden. Mit einem Stadtratsbeschluss vom Dezember 2011 ist eine Vorplanung beschlossen worden. Im Rahmen des diesjährigen Wettbewerbs „Ab in die Mitte“ zum Wettbewerbsthema „Tradition modern erleben“, hat die Stadt Dresden für die Gestaltungsidee sowie den interdisziplinären und partizipatorischen Planungs- und Umsetzungsprozess einen Anerkennungspreis bekommen.



5



6

HISTORISCHE VORBILDER – MODERNE ANFORDERUNGEN

Die bisherigen Erfahrungen in Dresden zeigen, dass die Rekonstruktion von Gebäuden anhand historischer Quellen, unvermeidlich auch mit Widersprüchen in Bezug auf die Authentizität und Treue gegenüber dem verschwundenen Original und zeitgenössischen Normen, dem Bau- und Planungsrecht und heutigen Ansprüchen an ein lebendiges Stadtquartier verbunden sind. Die Auslotung des Machbaren innerhalb der Planungsinstrumente, die virtuelle Anwendung dieser, eine ständige Evaluation des Planungs- und Umsetzungsprozesses sowie die Anpassung der Methoden sind daher immanent notwendiger Teil des Agierens der Stadtverwaltung. Die Maße der historischen Gebäude, Quartiere, Straßen und Plätze stehen durch schmale Gassen, kleine Innenhöfe und kleine Parzellen oft im Widerspruch zu heutiger Gesetzgebung, den im Baugesetzbuch und der Bauordnung verankerten Anforderungen zu Gebäudeabständen, sowie Anforderungen an Wohnverhältnisse, wie beispielsweise Besonnung, Stellplätzen für Pkw, Barrierefreiheit usw. Bei

allen Bauvorhaben findet daher ein aufwändiger Prozess des Abwägens zwischen den Maßgaben des städtebaulich-gestalterischen Konzepts, den berechtigten Anforderungen der privaten Bauherren und der späteren Nutzer sowie den Erwartungen der Bürger statt.

Die Instrumente zur Umsetzung der Planungsziele reichen von der Verankerung des städtebaulich-gestalterischen Konzepts in den Kaufverträgen bei der Veräußerung der überwiegend städtischen Grundstücke, über einzelne Bebauungspläne und vorhabenbezogene Bebauungspläne (erstere teilweise in Kombination von Gestaltungssatzungen für Leitbauten) bis zu Baugenehmigungen nach § 34 BauGB, so der Umgebungsrahmen eindeutige Ableitungen zulässt. Daneben werden mit den Bauherren städtebauliche Verträge abgeschlossen, in denen die fachliche Betreuung der Planung und Umsetzung von Leitbauten und Leitfassaden geregelt wird. Die ursprüngliche Intention zur Erstellung eines Bebauungsplans und einer Gestaltungssatzung über alle acht Quartiere konnte aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit und der ungleichen Verteilung von detailreichen Festsetzungen über die Leitbauten nicht umgesetzt werden. Auch so ist der Grad der Regelungen und Ansprüche an den Ort ein immanent hoher und findet seinen Niederschlag in der Realität nur aufgrund eines ungeschriebenen common sense, wonach alle die Wiedergabe eines zerstörten Stadtraumes für gesellschaftlich und städtebaulich notwendig erachten.

DAS RINGEN UM EHRlichkeit, PLAUSIBILITÄT, AUTHENTIZITÄT

Die Meinungen und Gewichtungen beim Wiederaufbau gehen zum Teil deutlich auseinander. Viele Bürger und Besucher schätzen die historisch erscheinende Einheitlichkeit. Für die durch die Stadt vertretene Fachseite liegt eine hohe Priorität bei der Errichtung von Leitbauten und Leitfassaden in der Authentizität der Wiedergabe, in der Integration von Kellern und noch vorhandener Artefakte, weil

Ziele	Planungsleitbild 1994 und 2008
	Rahmenplan / Städtebaulich-gestalterisches Konzept 1996, 2002
	Sanierungsgebiet / Sanierungsziele 2002
Baurecht	Bebauungspläne für Quartiere und Baufelder (Quartier I-VIII)
	Baugenehmigungen nach §34 BauGB
Qualitätssicherung	Kaufverträge und städtebauliche Verträge
	Gestaltungskommission ab 1988
	Fachberatung zu Baudetails, Farbe und Material

7



8

nur Originalsubstanz ein wirklich materieller Zeitzeuge ist. Die rekonstruierten Fassaden und Hauptgrundrisstrukturen sollen im Sinne der Ablesbarkeit einer baulichen Entwicklung für jedermann deutlich als originalgetreue Rekonstruktionen neben nicht rekonstruierten Fassaden deutlich erkennbar sein. Nur das bewahrt nach unserem Dafürhalten vor dem Vorwurf der Beliebigkeit und Geschichtsklitterung.

Am Neumarkt sind inzwischen viele Beispiele von Leitbauten/Leitfassaden neben neu konzipierten Fassaden entstanden. Diese orientieren sich grundsätzlich an der Maßstäblichkeit und Gliederung der Leitbauten/Leitfassaden. Sie liefern hoffentlich auch für die Kritiker nach und nach konkrete Beispiele, wie zeitgenössische Architektur in einem engen Bezug zu einer nach historischem Vorbild wiederaufgebauten Umgebung entwickelt werden kann. Die Vorgeschichte zum Wiederaufbau der Frauenkirche, bei der die Ruine im Rahmen des wachsenden Widerstandes gegen das DDR-System eine tragende Rolle spielte, hat die Bedeutung des Ortes und die Haltung für die Zukunft stark mitbestimmt. Das Wiederaufbauprojekt der Frauenkirche als Symbolträger für Erinnerung an Krieg und Zerstörung, aber auch an Versöhnung und Friedensarbeit trug weiter dazu bei, die identitätsstiftenden Eigenschaften des Ortes an tatsächlichen historischen Ereignissen zu verankern.



Einwohner 530.754

Fläche 328,31 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt Dresden,
Stadtplanungsamt



9

-  Leitbauten (23)
-  Rekonstruktion der Fassade mit neuen Grundrissen entsprechend Entwurf Gestaltungssatzung 1995 (19)
-  Leitbau und Fassadenrekonstruktion entsprechend Entwurf Gestaltungssatzung 1995
-  Leitbau und Fassadenrekonstruktion Ergänzung entsprechend Stadtratsbeschluss vom 13.07.2000

6

Neue Wohnformen am Neumarkt / Stadtplanungsamt Dresden, Photo Lothar Sprenger

7

Organigramm – Prozesskomponente für den Wiederaufbau am Neumarkt.

8

Das Baugeschehen am Neumarkt wird seit 2005 mit einer Webcam auf www.panorama.dresden.de dokumentiert / Stadtplanungsamt Dresden / Cityscope

9

Das Zieldokument für den Wiederaufbau am Neumarkt – das städtebaulich gestalterische Konzept mit den Leitbauten und Leitfassaden Peter Zirkel Architekten / Stadtplanungsamt Dresden / Stadtplanungsamt Dresden

29

Zukunftswerkstatt Neustadt – Strategien für zukünftige Anforderungen an Großwohnsiedlungen

HALLE



Kerstin Hoffmann, Lars Loebner

AUSGANGSLAGE

Halle-Neustadt war nicht nur die größte und bedeutendste Stadtneugründung der Nachkriegsmoderne in Ostdeutschland, sondern für viele Hallenser auch der Grund für den schleichenden Verfall des von Bomben weitgehend verschonten bürgerlichen Halle (Saale). Die sozialistische Musterstadt sollte den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Fortschritt mit den Leitbildern der „funktionellen Stadt und der „Stadt der kurzen Wege“ kombinieren und war mit dem Chefarchitekten Richard Paulick direkt mit dem Bauhaus verbunden.

Nach der von 1964 bis 1989 dauernden Aufbauphase lebten in Neustadt bei dem Zusammenschluss mit dem „alten“ Halle (Saale) ca. 90.000 Einwohner. Der ökonomische Niedergang führte in nur 20 Jahren zu einer Halbierung der Bevölkerung auf aktuell ca. 44.000 Einwohner mit hohen Leerstandsdaten und starken sozialräumlichen Verwerfungen, die die Zukunftsfähigkeit dieser Stadtstruktur massiv in Frage stellten. Der darauffolgende Stadtumbauprozess, der zwar einen Rückbau von fast 15 Prozent der Wohneinheiten umfasste, aber eben auch bewusst in die Aufwertungen des öffentlichen Raumes investierte, kann insgesamt als großer Erfolg gewertet werden.



2

Getragen war dieser Prozess durch die „Ankergeneration“ der Erstbewohner, die Neustadt nicht nur die Treue hielten, sondern auch die Qualitäten dieser Stadt der Moderne für sich zu schätzen wussten. Mit der Internationalen Bauausstellung (IBA) 2010 konnten wichtige Impulsprojekte im öffentlichen Raum umgesetzt werden.

Seit 2010 hat sich die Einwohnerzahl von Neustadt stabilisiert und der Stadtteil differenziert sich zunehmend aus. Auch wenn die aktuelle Bevölkerungsprognose noch von einer moderaten Schrumpfung von 10 Prozent bis 2030 ausgeht, so zeigte sich bereits vor dem signifikanten Zuzug von Flüchtlingen eine stabile Entwicklung mit leichtem Wachstum in bevorzugten Wohnlagen.

Das 50jährige Jubiläum war im Jahr 2014 ein willkommener Anlass, um sich den anstehenden sozialen und städtebaulichen Herausforderungen der Zukunft von Neustadt zu stellen. Die Stadt Halle (Saale) initiierte deshalb eine „Zukunftswerkstatt Neustadt“, die sich in drei Komponenten gliederte:

- Internationaler Studentenworkshop im März 2014
- Zwei Bürgerkonferenzen Hallescher Westen im September/Oktober 2014 im Zusammenhang mit der Erstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes „ISEK Halle 2025“
- Fachtagung und Transferwerkstatt des Programms Stadttumbau Ost zur Zukunft von Großwohnsiedlungen im Oktober 2014

Der Studentenworkshop zu Beginn sollte den Blick weiten und tradierte Denkmuster bewusst verlassen. Den zukünftigen Planern sollte die Möglichkeit gegeben werden, sich mit den aktuellen Fragestellungen des Umganges mit der Nachkriegsmoderne auseinanderzusetzen (vgl. Titelbild).

Auf den Bürgerkonferenzen sollten diese Ideen aufgenommen, bewertet und mit den realen Wünschen und Vorstellungen der Bürger konfrontiert werden. Die Ergebnisse aus beiden Veranstaltungen wurden auf der nachfolgend stattfindenden Fachtagung diskutiert und mit den aktuellen Erkenntnissen aus Stadtplanung, Wohnungswirtschaft, Politik, der Wissenschaft zu allgemeinen planerischen Strategien zusammengefasst.

Die Ergebnisse dieses Prozesses fanden Eingang in die aktuelle Fortschreibung des ISEK Halle 2025 als Grundlage für den zukünftigen Stadttumbau und in das aktualisierte Handlungskonzept für das Programmgebiet „Soziale Stadt“.

Titel

Internationaler Studentenworkshop 2014: Ergebnisse einer Studentengruppe des Internationalen Workshops im März 2014 anlässlich des Jubiläumsjahres 50 Jahre Neustadt. Mit dem Anbau landwirtschaftlicher Produkte auf den Frei- und Abrissflächen, sowie einer Agrarforschung und dem Verkauf von landwirtschaftlichen Produkten in den Hochhauscheiben sollte der Blick auf besondere Chancen und Möglichkeiten gelenkt werden. / Thomas Ziegler, 2014

2

Halle-Neustadt in der Aufbauzeit: Der runde Delta-Kindergarten mit den HP-Schalen und im Hintergrund der längste Wohnblock der DDR mit 385 m im Zentrum des 1. Wohnkomplexes Ende der 60iger Jahre. / Stadtarchiv Halle (Saale)



3

INTERNATIONALER STUDENTEN- WORKSHOP

Der im März 2014 mit Unterstützung des „Kompetenzzentrum Stadtumbau im Land Sachsen-Anhalt“ (Nachfolger des IBA-Büros), der lokalen organisierten Wohnungswirtschaft und der Stadt Halle (Saale) durchgeführte internationale Studentenworkshop mit Teilnehmern von Hochschulen aus Göteborg, Gent, Delft, Krakau und Dresden fand in einem leestehenden Ladenlokal im Zentrum des Stadtteils Neustadt statt. 60 Studenten entwarfen in einer einwöchigen und medial begleiteten Atmosphäre des Aufbruchs und schöpferischer Kreativität eine Zukunftsvision für Neustadt mit den folgenden Empfehlungen:

- Bessere räumliche und funktionelle Vernetzung mit den umliegenden Stadtteilen, um die bisherige infrastrukturelle Insellage von Neustadt aufzuheben
- Aufbrechen des monotonen funktionalen Angebots durch neue Bautypen (z.B. Stadthäuser, Reihenhäuser) zur Stärkung der sozialen Mischung.
- Stärkung der Quartiersidentitäten durch eine differenzierte Gestaltung der Höfe und Blockinnenräume unter Mitwirkung der Bewohner
- Stärkere Nutzungsmischung für Gewerbe sowie Bildung und Forschung durch urbane Landwirtschaft und Selbstversorger in „Halle-Neudorf“
- Überwindung der trennenden Wirkung der zentralen Magistrale und Reduzierung des privaten Autoverkehrs, Nutzungsmischung und Durchlässigkeit zur angrenzenden Bebauung



4

BÜRGERKONFERENZEN HALLESCHER WESTEN

Im Herbst 2014 fanden an zwei Samstagen Bürgerkonferenzen im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum ISEK Halle 2025 statt. Anders als bei der IBA 2010, die noch von der „Doppelstadt“ ausging, war hier der Weg zu einem in die Gesamtstadt integrierten Stadtbereich „Hallescher Westen“ betrachtet worden, der neben der Neustadt auch die Dorflage Nietleben und den neuen Stadtteil Heide-Süd mit einschloss. Ziel war es, mittels einer besseren und vor allem „mental“ Vernetzung eine gemeinsame Identität als „Hallescher Westen“ zu erlangen. Damit wurden die Impulse aus der Studentenwerkstatt aufgenommen und die Ergebnisse mit den Bürgern diskutiert.

Die entstandenen Leitlinien des Bürgergutachtens haben mit dem Fazit der Studenten viele Gemeinsamkeiten:

- Die Entwicklung des Halleschen Westens soll sich an der Integration des Stadtteils „Hallescher Westen“ orientieren. (räumliche Vernetzung, Grün- und Freiräume, Anpassung Höhenentwicklung durch Abstufelung)
- Zur Förderung der Integration des Stadtteils sollten Anziehungspunkte und Zentren geschaffen bzw. ausgebaut werden (Sport, Kultur und Quartierszentren)
- Soziale Mischung, soziale Integration (Wohnumfeld, zielgruppenspezifische Angebote und Maßnahmen)
- Stadtteilintegration und soziale Integration sind durch Funktionsmischung zu fördern
- Bildung als ein wesentlicher Ansatzpunkt zur Förderung von Integration

FACHTAGUNG ZUKUNFTSWERKSTATT NEUSTADT – PLANERISCHE STRATEGIEN ZUR ANPASSUNG VON GROSSWOHN- SIEDLUNGEN AN ZUKÜNFTIGE HERAUS- FORDERUNGEN

Die Fachtagung am Ende des Zukunftswerkstattprozesses widmete sich den drei Themengruppen „Sozialräumliche Differenzierung“ (u.a. Generationenwechsel, Segregation, Integration), „Städtebau, Baukultur und Denkmalschutz“ (u.a. Umgang mit dem Erbe der Moderne, Anpassung und Bewahrung der städtebaulichen Strukturen) und der „Energetischen und barrierearmen Sanierung“.

Trotz einer durchaus kritischen Sicht auf den Städtebau der Nachkriegsmoderne besitzen diese Strukturen infolge ihrer technologiegetriebenen Bauweise und Medienversorgung besonders günstige Voraussetzungen für eine hohe Energieeffizienz. Das ist ein wesentliches Plus, um preiswerten Wohnraum in hoher Qualität sowohl für die Senioren der Wende-generation wie auch neuen Starterfamilien vorzuhalten.

Hinsichtlich des Umgangs mit dem baukulturellen Erbe der Moderne waren sich die Beteiligten aus Wissenschaft, Behörden und Wohnungswirtschaft einig, dass hier ein neuer Ansatz des Denkmalschutzes zwischen Erhalt und Weiterentwicklung gefunden werden muss. Es wurde übereinstimmend festgestellt, dass hier nur ein integrierter Ansatz wirksam sein kann, der nicht nur eine passive Unterschutzstellung favorisiert, sondern mit klaren Zielvorgaben auch Entwicklungen zulässt. Der aktuelle Forschungsstand ist noch unzureichend, um einen klaren Wertekatalog zu definieren, dennoch bedeutet bereits die Diskussion um den Denkmalschutz einen wichtigen Imagegewinn für die Großwohnsiedlungen. Die Stadt Halle (Saale) hat im Ergebnis dieser Diskussion für Neustadt einen Werteplan in Auftrag gegeben, in dessen Ergebnis ein Dialogprozess zwischen Verwaltung, Denkmalpflege, Wohnungswirtschaft, Politik und Bürgern gestartet wird, um die geeigneten Instrumente zur Bewahrung und Weiterentwicklung zu identifizieren.



5

RESÜMEE UND FOLGEPROJEKTE

Der Gesamtprozess der Zukunftswerkstatt gab den anstehenden planerischen Herausforderungen eine breite fachliche und mit der Öffentlichkeit abgestimmte Expertise. Es zeigte sich, dass das Image von Neustadt im Wandel ist und dass gerade die jüngste Planergeneration weder Berührungängste noch überkommene Vorurteile besitzt, um positive Visionen für Großwohnsiedlungen zu entwickeln. Der anstehende Wechsel der Erstbewohnergeneration stellt neue Herausforderungen dar und ist nur dadurch positiv zu meistern, wenn die Bedürfnisse der nachfolgenden Generation frühzeitig in die planerischen Konzepte mit einfließen. Sowohl das ISEK Halle 2025 mit seinem Fokus auf den Halleschen Westen unter Einbeziehung der umliegenden Wohnlagen wie auch das Handlungskonzept Soziale Stadt nehmen diese Impulse auf und entwickeln sie an konkreten Förderprojekten weiter.

3

Skatepark Neustadt: Eröffnung des Skateparks 2009, Projekt der Internationalen Bauausstellung 2010. Mit dem Bau einer der größten Skateanlage in Deutschland, die gemeinsam mit den Bürgern und Akteuren geplant wurde, konnte das Zentrum Neustadt neu belebt und für Jugendliche attraktiver gemacht werden. Das Projekt wurde mit dem Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2010 ausgezeichnet. Die Anlage wird ehrenamtlich durch den örtlichen Skateverein (Congrav New Sports e.V.) betreut. / Thomas Ziegler, 2009

4

Transformation der Plattenbausiedlungen: Abbruch eines Punkthochhauses in der Silberhöhe 2005 / Thomas Ziegler, 2005

5

Bürgerkonferenz Hallescher Westen 2014: Die Ideen des Internationalen Studentenworkshops wurden auf der Bürgerkonferenz im Oktober 2014 diskutiert. Die Bürgerkonferenzen waren die Bürgerbeteiligung zum ISEK Halle 2025 und zum Handlungskonzept „Soziale Stadt“. / privat, 2014

In einem der drängendsten städtebaulichen Probleme, den leerstehenden Hochhausscheiben im Zentrum, manifestiert sich sowohl die Auseinandersetzung um die Identität Neustadts wie auch die Diskussion um die Bewahrung des städtebaulichen Erbes.

Der Studentenworkshop hat mit anschließenden Masterarbeiten zur Revitalisierung der Scheiben eine wichtige öffentliche Diskussion über den Erhalt und die Entwicklung dieser Strukturen in Gang gebracht. Die Idee, eine Scheibe für das „urban farming“ zu nutzen wurde in der Stadtgesellschaft zwar kontrovers diskutiert, schaffte aber eine positive Aufmerksamkeit und öffnete den Blick über die tradierten Nutzungen hinaus (vgl. Foto 4). Die Diskussion war wesentlicher Impuls für den Auftrag des Oberbürgermeisters an die Verwaltung, eine Lösungsstrategie für die Scheiben zu entwickeln. Eine nachgelagerte Studie des Kompetenzzentrums Stadtbau zur innovativen Sanierung der Hochhauscheiben, die von den renommierten französischen Architekten Lacaton & Vassal angefertigt wurde, kommt zu dem Schluss, dass eine wirtschaftliche Entwicklung unter den gegebenen Marktbedingungen durchaus möglich wäre und das bisherige Angebot sinnvoll ergänzen könnte. Im Ergebnis ist festzustellen, dass bereits ein Jahr nach der Zukunftswerkstatt drei von vier leerstehenden Scheiben neue Eigentümer haben, die alle die Sanierung und die Entwicklung ihrer Gebäude planen. Der Stadtrat hat sich deshalb in einem Grundsatzbeschluss im Jahr 2015 für den Erhalt der Scheiben ausgesprochen und die Verwaltung beauftragt, zur Entwicklung dieses Ensembles alle erforderlichen städtebaulichen Förder- und Sicherungsinstrumente einzuwerben bzw. einzusetzen.

Die aktuelle Situation des Flüchtlingsandrangs geht auch an Halle (Saale) und insbesondere Neustadt nicht vorüber. Investoren kaufen leerstehende Blöcke auf und bewerben sich für die Unterbringung von Flüchtlingen. Auch die lokalen Wohnungsunternehmen prüfen ihre Bestände. Damit scheint der Stadtbau nach dem bisherigen Konzept vorerst gestoppt. Die weitere Entwicklung der Flüchtlingssituation und deren Auswirkungen auf das städtebauliche und soziale Gefüge der Neustadt sind bisher noch nicht absehbar. Deutlich wird aber, dass die bisherige bereits sehr erfolgreiche Integrationsleistung von Neustadt, dem Stadtteil mit dem seit 1990 gewachsenen größten Anteil an Ausländern (6 Prozent) und Migranten (10 Prozent) aus 150 Nationen eine gute Basis bietet, um diese Aufgabe z.B. durch die Vielzahl von aktiven Migrantenvereinen erfolgreich zu meistern.

Dank der konzeptionellen Vorarbeiten konnte sich die Stadt Halle (Saale) in der ersten Stufe des Bundeswettbewerbes Zukunftsstadt mit dem Konzept „zukunft.neu.stadt“ erfolgreich bewerben.

Die Ideen der Zukunftswerkstatt aus dem Jubiläumsjahr „50 Jahre Neustadt“ 2014 werden hier noch einmal fokussiert und den Bürgern und Akteuren, die eine Vision für das Jahr 2050 entwerfen sollen, als Konzept und Handlungsweg bis 2025 zur Seite gestellt. Der Prozess der Zukunftswerkstatt ist damit nicht zu Ende, aber als Fazit lässt sich sagen, dass Neustadt und damit die Stadtstruktur der Nachkriegsmoderne eine Zukunft besitzt und diese letztlich von entscheidender Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit der Gesamtstadt ist.



Einwohner 238.321

Fläche 135,01 km²

Ansprechpartner Stadt Halle (Saale),
Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Umwelt

Weitere Informationen im Internet

www.halle.de Stichwort „ISEK Halle 2025“

www.halle.neu.stadt-2050.de

6

Zentrum Neustadt: Das Zentrum von Neustadt mit dem Ensemble der fünf Hochhauscheiben, der Stadtkrone der ehemaligen selbstständigen Stadt Halle-Neustadt, als Pendant zu den fünf Türmen in der Altstadt. Nur eine der fünf Hochhauscheiben wurde nach der Wende saniert und ist in Nutzung, die anderen stehen seit ca. 15 Jahren leer, sind unsaniert und in einem desolaten Zustand. Der Zustand und der Leerstand der Scheiben schädigen die Geschäftstätigkeit in der angegliederten Neustädter Passage und das Image der Neustadt insgesamt.

7

Zukunft der Neustadt: Entwurf „Die symbiotische Stadt“ im Rahmen des Wettbewerbs Zukunftsstadt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Halle (Saale) ist ein von 52 ausgewählten Städten in der ersten Projektphase mit dem Thema der Anpassung von Halle-Neustadt für zukünftige Herausforderungen und deren symbiotische funktionelle und räumliche Vernetzung mit dem Umfeld (vgl. <http://halle.neu.stadt-2050.de>). / Norman Klüber, Sascha Jecht: Die symbiotische Stadt; Vortrag auf der re:publica 2015, Berlin





6



7

30 Stadtbilderhalt durch Kooperation

HAMBURG



Michael Rink

BACKSTEINSTADT HAMBURG

Backstein ist in weiten Teilen Hamburgs das bestimmende Fassadenmaterial. Es ist neben den hellen, gründerzeitlichen Stuckfassaden an Elbe und Alster das Material, welches die Dualität von „rot und weiß“ zum prägenden, unverwechselbaren Charakter der Hansestadt nach innen und außen macht. Dies ist ganz wesentlich auf die historische Entwicklung des Wohnungsbaus der 20er Jahre und den Wiederaufbau der Siedlungsgebiete in den 50/60er Jahren des vorigen Jahrhunderts zurückzuführen. Zuvor wurde der Backstein im klassizistisch geprägten Hamburg hinter weißem

Putz versteckt und nur bei technischen Gebäuden, Kirchen oder wenigen innovativen Einzelobjekten oder Ensembles (Speicherstadt, Kontorhausviertel) sichtbar verwendet. Während das Material im Großsiedlungsbau der 70er Jahre etwas in den Hintergrund trat, wurde der Backstein dann ab den 80er Jahren wieder aufgegriffen (z.B. Hamburger Innenstadt mit Fleetbebauung und Passagenviertel, Siedlung Tegelsberg, Stadterweiterung Allermöhe) und über die Entwicklung der Perlenkette bis hin zur Hafencity in die heutige Zeit geführt. Der Backstein ist im Neubau trotz erheblicher energetischer Anforderungen und höherer Baukosten auch heute noch ein maßgebliches Fassadenmaterial, was sich anhand vieler Projekte belegen ließe.

ERFASSUNG DER PROBLEMLAGE/ HERAUSFORDERUNG, AUFGABE DER STADTPLANUNG

Aus diesem kurzen, historischen Überblick wird deutlich, dass der Backstein als prägendes Fassadenmaterial für das stadtkulturelle Erbe und die Identität Hamburgs eine Strahlkraft hat, die weit über das architektonische Thema hinausreicht. Neben den großen Wohnquartieren der 20/30er Jahre sind es vor allem die weitläufigen Siedlungsbereiche der Nachkriegsjahrzehnte, die das Bild der Stadt in weiten Teilen prägen und sich durch den Backstein von ähnlichen Gebieten anderer deutscher Großstädte positiv abheben. Besteht für den Erhalt denkmalgeschützter Bestände noch weitgehend gesellschaftlicher Konsens, so scheint das für die backsteinernen Siedlungsgebiete der 50/60er Jahre nur bedingt der Fall zu sein. Zu häufig wurden aus wirtschaftlichen und sozialen Erwägungen, nicht reflektierter Bau- und Architekturgeschichte oder einem missverstandenen Qualitätsanspruch an eine gestalterische Erneuerung ordentliche Backsteinfassaden zugunsten beliebiger Putzfassaden vernichtet. Zudem können die bisherigen Ergebnisse energetischer Sanierungen in gestalterischer Hinsicht leider nur in wenigen Fällen überzeugen.

STÄDTEBAULICHE DIMENSION

In 2012 wurden über die Hamburger Modernisierungsförderung mit der Sanierung von ca. 4.000 Wohnungen ähnlich viele Wohnungen gefördert wie neu gebaut. Weitere Sanierungen ohne Hamburger Förderung sind dabei nicht einmal berücksichtigt. Auch wenn diese Neubauzahlen mittlerweile mit rund 6.000 Wohneinheiten pro Jahr deutlich höher liegen, so lassen diese Zahlen trotzdem die städtebauliche Dimension des Problems deutlich werden. Denn während im Neubau über Wettbewerbe architektonische und städtebauliche Qualität befördert wird, ist für Sanierungen in einigen Fällen nicht einmal ein Architekt beteiligt. Für viele Gebäude mit drei und weniger Geschossen ist keine Baugenehmigung erforderlich, außerdem sind gestalterische Vorgaben in Gebieten ohne besonderen rechtlichen Schutzstatus (Erhaltungs- oder Gestaltungsverordnungen) in der Praxis schwer durchzusetzen.

Ein Blick auf die Backsteinkarte verdeutlicht bildhaft die Dimension des Problems. Diese wurde in 2010 auf Basis einer flächendeckenden Begehung der verdichteten, inneren Stadt erstellt, um Klarheit über das Ausmaß der Backsteinbestände in Hamburg zu gewinnen. Alle Häuser wurden im Hinblick auf Backsteinfassaden und Sanierungszustand untersucht, teils fotografisch dokumentiert und unterschiedlichen Kategorien zugeordnet. Diese Karte dient einer ersten Orientierung im Fall anstehender Sanierungen, ist nach Bezirken sortiert im Internet verfügbar und wurde 2014 um weitere, ausgesuchte Gebiete im gesamten Stadtgebiet erweitert.



2



3

HANDLUNGSEMPFEHLUNG ZUM ERHALT DER BACKSTEINSTADT HAMBURG

Der Zielkonflikt zwischen den Erfordernissen des Klimaschutzes (Ziel: CO₂-Einsparung um 80 Prozent bis 2050), einer wirtschaftlich und sozialen Balance sowie einer baukulturell vertretbaren Sanierung ist vielschichtig, tiefgreifend und lässt sich von Politik und Verwaltung alleine durch Bauordnungsmaßnahmen nicht nachhaltig lösen. Es handelt sich vielmehr um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, zu der erste Lösungsansätze in 2009 im Rahmen eines regelhaft tagenden Runden Tisches unter Leitung des Oberbaudirektors mit Schlüsselpersonen der handelnden Institutionen und Verbände diskutiert und in einer Handlungsempfehlung zur Erhaltung der Backsteinstadt Hamburg zusammengefasst wurden. Diese gliedert das Problem in folgende Bereiche:

- Backstein als Alleinstellungsmerkmal des Hamburger Stadtbildes in Gefahr
- Probleme bei der energetischen Sanierung Stadtbild prägender und architektonisch wertvoller Fassaden
- Defizite bei der Durchführung von Reparatur- und Sanierungsmaßnahmen
- Soziale und wirtschaftliche Fragen
- Förderung

Titel
Das rote und das gelbe Hamburg / E. Kossak

2 und 3
Backsteinbauten aus den 20er Jahren in Hamburg
Barmbek / Michael Rink

Weiterhin werden die grundsätzlichen Sanierungsoptionen für Backsteinfassaden aufgezeigt, die Bestände in fünf bauzeitliche Kategorien unterteilt und diese jeweils mit konkreten Handlungsempfehlungen unterlegt. Es wurde deutlich, dass baukulturelle Aspekte bei einer unter klimatischen, energetischen und sozialen Aspekten notwendigen Modernisierungsförderung nicht länger außer Acht gelassen, sondern im Sinne einer gestalterischen Qualitätssicherung mit einbezogen werden müssen.

Die Handlungsempfehlung zum Erhalt der Backsteinstadt Hamburg versucht der Wohnungswirtschaft, Verwaltung und Politik einen Handlungsrahmen zu setzen, der alle angesprochenen Aspekte berücksichtigt. Sie wurde 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt und ist 2011 im Rahmen des Bündnisses für das Wohnen in wesentlichen Teilen in die aktuelle Hamburger Politik eingeflossen. Es wurde unter anderem vereinbart, dass „zur Beratung und Qualitätssicherung bei geförderten Modernisierungsvorhaben ein Verfahren betrieben werden soll, das sicherstellt, dass die Bauherren zu angemessenen Kosten von qualifizierten und durch die Hamburger Investitions- und Förderbank IFB autorisierten Qualitätssicherern bei Maßnahmen zur Fassadengestaltung und Fragen des städtebaulichen Bildes beraten werden“. Dieses Verfahren wurde in 2011 entwickelt und kam in 2012 erstmals zur Anwendung.

DAS VERFAHREN DER QUALITÄTSSICHERUNG BACKSTEIN

Anfangs wurden vom Oberbaudirektor drei etablierte Hamburger Architekten gebeten, im Auftrag der Stadt als Qualitätssicherer Backstein (QSBler) alle Vorhaben zu begutachten, für die Hamburger Fördermittel beantragt werden. Erstmals floss somit die architektonische Qualität und das städtebauliche Umfeld in die Beurteilung der Förderfähigkeit eines Sanierungsvorhabens ein. Die Einschätzung des QSBlers wird in strittigen und besonders bedeutsamen Fällen in einem Expertengremium überprüft und entschieden, welchem neben dem Oberbaudirektor und dem Vorstand der Investitions- und Förderbank (IFB), die Qualitätssicherer sowie Experten aus der Wohnungswirtschaft angehören. Dieses Korrektiv hat sich aufgrund der komplexen Sachverhalte bezüglich baukultureller, wirtschaftlicher und sozialer Aspekte auch für die Akzeptanz des Verfahrens als unverzichtbar erwiesen. Das Urteil der Qualitätssicherung Backstein ist bindend für das gesamte Förderpektrum der IFB. Werden hier beschlossene Vorgaben nicht umgesetzt, können Hamburger Fördermittel versagt werden.

Die Anzahl der QSBler wurde mittlerweile in zwei Schritten auf acht Personen erhöht und soll in Zukunft weiter gesteigert werden. Hierzu wurde unter Federführung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt eine sechstägige Fortbildungsveranstaltung zum Berater für Backsteinfassaden entwickelt, die über die Hamburgische Architektenkammer angeboten wird und mittlerweile von rund 120 Personen besucht wurde. Neben baukulturellen, historischen und technischen Aspekten werden hier auch wohnungswirtschaftliche, juristische

und förderrelevante Belange behandelt. Eine erfolgreiche Teilnahme ist neben dem Nachweis backsteinspezifischer Berufserfahrung zwingende Voraussetzung für eine Bewerbung als Qualitätssicherer Backstein. Eine eigens eingerichtete Zulassungskommission bei der IFB entscheidet nach Vorstellung der Bewerber anhand konkreter Falldiskussionen über deren Autorisierung.

Entgegen anfänglicher Befürchtungen ist die Nachfrage nach Modernisierungsförderung mit Einführung dieses Verfahrens nicht signifikant zurückgegangen. Rund die Hälfte der Anträge wird als „backsteinrelevant“ eingestuft und mit Vorgaben und Empfehlungen versehen. Wendet sich ein Bauherr von der Hamburger Förderung ab, durchläuft das Projekt keine Qualitätssicherung Backstein und wird, sofern es überhaupt einer Genehmigung bedarf, im Rahmen des vereinfachten Baugenehmigungsverfahrens kaum auf gestalterische Aspekte hin geprüft. Daher ist es wichtig, die Projekte im Verfahren zu halten, die Abwägung der baukulturellen, wirtschaftli-



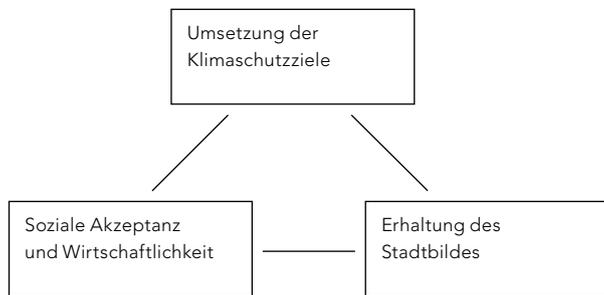
4



5



6



7

chen und sozialen Aspekte sehr ernsthaft zu betreiben und das Verfahren unter Einbeziehung der Wohnungswirtschaft einer andauernden Evaluation zu unterziehen. Letzteres erfolgt auch hinsichtlich Verfahrensfragen und Förderhöhen für einzelne Teilkomponenten (z. B. Einführung gestaffelter Förderhöhen für Fugensanierung und Klinkerriemchen in Abhängigkeit von Architekturqualität und Aufwand in 2014). Das Verfahren findet keine Anwendung für denkmalgeschützte Objekte, weil diese Sanierungen vom Denkmalschutzamt begleitet werden.

FAZIT

Die Probleme im Umgang mit der Backsteinarchitektur sind vielfältig. Steht man bei Beständen der 20/30er Jahre vor der Problematik, eine Veränderung der Fassade durch Dämmung, vorgebaute Balkone oder abweichende Fenster-Formate aus baukultureller Sicht ablehnen zu müssen, so machen bautechnische Probleme (insbesondere undichte Fassaden) sowie wirtschaftliche und soziale Aspekte nicht selten Kompromisse unumgänglich. Bei der Nachkriegsarchitektur ist der Anteil bedeutender Einzelbestände gemessen am Gesamtvolumen deutlich geringer. Gleichwohl erfordern auch hier wichtige Einzelgebäude oder Ensembles einen Erhalt der Originalfassaden. In beiden Fällen kommt daher einer Modernisierung der Haustechnik inklusive regenerativer Energieerzeugung ein immer höherer Stellenwert zu, dem zukünftig in der Förderung besser entsprochen werden sollte. Denn das primäre Ziel bleibt der Erhalt von Originalfassaden, weil auch gut gemachte Lösungen mit Riemchen kaum an die Anmutung alter Backsteinfassaden mit ihren haptischen, atmosphärischen Qualitäten heranreichen.

Eine Wohnanlage verliert massiv an Qualität und Vergangenheitsbezug, wenn die nachhaltige und ortsspezifische Qualität des Backsteins zugunsten einer vordergründig und beziehungslos gefärbten Putzfassade mit vorgestellten Balkonen aus einfachsten Materialien aufgegeben wird. Daher sollte vermehrt über quartiersbezogene Gesamtlösungen nachgedacht werden, die die berechtigten Interessen der Eigentü-

mer und Bewohner nach zeitgemäßem Wohnen mit einer behutsamen Weiterentwicklung durch innovative Energieversorgung, Aufstockungen, Zubau oder auch (bei weniger bedeutenden Beständen) Abriss und Neubau verbinden. So kann ggf. der Backstein an städtebaulich wichtigen Orten gehalten werden oder aber ein neues gestalterisches Gesamtkonzept für das sanierte Quartier entwickelt werden. Die Stadtplanung sollte diesen Prozess anstoßen und befördern, er muss aber auch von Grundeigentümern und Bestandhaltern mitgetragen werden.

Die Handlungsempfehlung zum Erhalt der Backsteinstadt Hamburg sowie das Verfahren zur Qualitätssicherung haben insgesamt zu mehr Sensibilität im Umgang mit dem Stadtbild geführt. Gleichwohl bleibt auch die Ausweisung von neuen Gebieten für Erhaltungs- oder Gestaltungsverordnungen zur Bewahrung der Backsteinkultur in Hamburg ein wichtiges Instrumentarium. Denn viele Wohngebiete der 20/30er Jahre stehen nicht unter Denkmalschutz und sind somit vor baukulturell schädlichen Veränderungen bis hin zu einem möglichen Abriss nicht geschützt. Dieser Umstand ist aufgrund der enormen Bedeutung dieser Bestände für das kollektive Gedächtnis der Stadt durchaus umstritten. Der tatsächliche Abbruch eines Gebäudes aus dieser Zeit (Wohnblock „Am Elisabethgehölz“) hat in 2015 zu erheblichen Diskussionen in der Stadtgesellschaft geführt hat und die Notwendigkeit zusätzlicher Gebietsausweisungen plastisch aufgezeigt hat. Auch dieser Prozess wird mit der Wohnungswirtschaft diskutiert, um trotz vorhandener Vorbehalte eine möglichst breite Akzeptanz zu erreichen. Letztlich bleibt es aber auch eine gesamtgesellschaftliche Frage, wie viel uns der Erhalt unseres Stadtbildes wert ist.

7

Einwohner 1.746.342
Fläche 755,30 km²

Ansprechpartner Freie und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

4

Karte 1 – Gesamte Backsteinbestände im inneren Stadtgebiet / Backsteinerfassung 2009, Prof. Peter Zander, Prof. Carsten Nibbes, Anina von Lilienfeld-Frisch, Anne-Florence Harder u.A. im Auftrag der FHH, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

5

Karte 2 – Backsteinbestände im inneren Stadtgebiet vor 1945 inklusive denkmalgeschützter Backsteingebäude / Backsteinerfassung 2009, Prof. Peter Zander, Prof. Carsten Nibbes, Anina von Lilienfeld-Frisch, Anne-Florence Harder u.A. im Auftrag der FHH, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

6

Karte 3 – Denkmalschutzte Backsteinbestände im inneren Stadtgebiet / Backsteinerfassung 2009, Prof. Peter Zander, Prof. Carsten Nibbes, Anina von Lilienfeld-Frisch, Anne-Florence Harder u.A. im Auftrag der FHH, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

7

Strukturbild – Zielkonflikt / Michael Rink

31 Wiedergewinnung der historischen Mitte – das „Integrierte Leitbaukonzept“

POTSDAM



Andreas Goetzmann

Die erste frei gewählte Potsdamer Stadtverordnetenversammlung hat 1990 zwei maßgebliche Leitentscheidungen für die weitere städtebauliche Entwicklung der historischen Keimzelle der Stadt an der früheren Havelfurt gefasst – eine abstrakte und eine sehr konkrete: Grundsätzlich hat sich die politische Vertretung darauf festgelegt, die städtebauliche Entwicklung an einer behutsamen Wiederannäherung an die historischen Strukturen des Stadtgrundrisses und der Maßstäbe im Aufriss der Stadt zu orientieren; und sehr handfest und unmittelbar hat sie die Entscheidung getroffen, den zu diesem Zeitpunkt weitgehend fertiggestellten Rohbau eines neuen Theaters wieder abzubrechen.

Beide Entscheidungen manifestierten, dass Politik und Stadtöffentlichkeit sich nicht länger identifizieren wollten mit dem Anspruch der 70er und 80er Jahre, die Stadtmitte nach dem Modell der gegliederten und aufgelockerten Stadt als „moderne Bezirkshauptstadt“ mit einer Vielzahl von funktionalen Solitären und verkehrsgerechten Freiräumen neu zu entwickeln. Auch war bereits in den Jahren zuvor der Widerstand gegen die zunehmende Vernachlässigung der historischen Substanz in den nördlich angrenzenden Quartieren der barocken Stadterweiterungen stetig gewachsen, die „Modernisierung“ des Stadtzentrums ließ nichts anderes als eine sich ausbreitende Flächensanierung erwarten.

Konstruktive Schritte für den Raum um den Alten Markt hat diese Grundentscheidung erst etwa zehn Jahre später entfaltet, mit der förmlichen Festsetzung der „Potsdamer Mitte“ als fünftes größeres Sanierungsgebiet (ca. 30 Hektar) im Jahr 1999, einer an der beschriebenen Grundausrichtung orientierten Neuordnungsplanung sowie ersten freiraumgestalterischen Maßnahmen im Zuge der Vorbereitung der Bundesgartenschau 2001. Nicht zuletzt die Wiedererrichtung des Fortunaportals, des Eingangsbaus zum Hof des Stadtschlusses vom Alten Markt her im Zuge einer Sponsoring-Aktion (fertiggestellt 2001) setzte einen ersten spektakulären Akzent für diese städtebauliche Ausrichtung und ließ erstmals wieder die räumliche Wirkung des Alten Marktes als Stadtplatz erahnen. Maßgeblicher Impulsgeber für die weitere Entwicklung war die Entscheidung des Brandenburgischen Landtags im Jahr 2005, sein langjähriges Provisorium in der stadträumlich abseitig gelegenen vormaligen SED-Bezirksleitung durch den zentralen Standort am Alten Markt zu ersetzen und ein Parlamentsgebäude auf dem Grundriss des ehemaligen Stadtschlusses entwickeln zu lassen. Das hierfür durchgeführte ÖPP (öffentlich-private Partnerschaft)-Verfahren erfuhr eine maßgebliche Wende, als mit einer Spendenzusage für die Rekonstruktion der in den Stadtraum gerichteten Fassaden diese gestalterische Grundentscheidung Ausgangspunkt für die Überarbeitung der bis dahin durchweg nicht überzeugenden Bieterentwürfe wurde.

Mit der tatsächlichen Bauvorbereitung des von Peter Kulka entworfenen Landtages hatte 2010 endlich auch die weitere Entwicklung des unmittelbaren Umfelds erwartbare reale Bezugspunkte und eine stadträumliche Perspektive; insbesondere die südöstliche Front des Alten Marktes mit dem Baufeld entlang des Havelufers war dabei im Fokus.

Nach dem Diskussionsprozess um die architektonische Ausprägung des Landtags wurde einerseits in der Öffentlichkeit die Forderung lauter, nicht nur strukturell den Stadtraum wiederherzustellen, sondern auch im Weiteren vorrangig das erinnerte Erscheinungsbild aus historischen Ansichten zu rekonstruieren. Andererseits ließen kritische Stimmen – sei es aus grundsätzlichen Erwägungen, sei es zur Qualität spe-



2

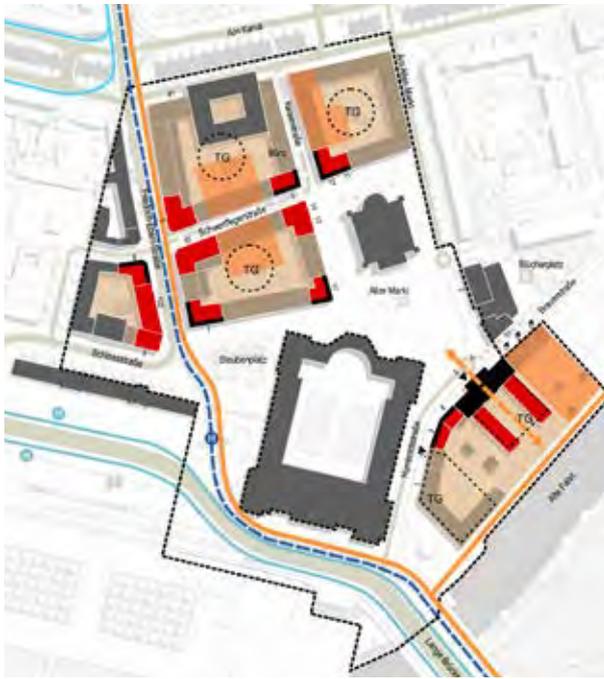
zifischer Elemente des untergegangenen Bauegefüges – eine differenzierte Bewertung und planerische Strukturierung notwendig erscheinen. Dabei ging es nicht allein um die in der öffentlichen Diskussion schnell in den Vordergrund gerückte Frage des Erscheinungsbilds, sondern zugleich auch um Fragen möglicher und gewünschter Nutzungsstrukturen, verkehrliche Bedingungen sowie um eine realistische wirtschaftliche Umsetzungsperspektive.

Im Zuge intensiver Recherchen und Untersuchungen zur Quellenlage, zur städtebaulichen, architektonischen und nutzungsgeschichtlichen Bedeutung einzelner Elemente des historischen Stadtraumes sind im Ergebnis für den engeren Entwicklungsraum des Sanierungsgebiets (etwa 70 Grundstücke in viereinhalb Baublöcken) acht Grundstücke identifiziert worden, auf denen die historischen Fassaden rekonstruiert werden sollen, in einem Falle ergänzt um einige wesentliche Elemente auch des räumlichen Bauegefüges; und für vier weitere Grundstücke sind maßgebliche gestalterische Rahmenbedingungen in Aufnahme und Interpretation prägender Merkmale des historischen Stadtkörpers formuliert worden. Diese Elemente im Stadtraum sind nicht allein aus sich heraus von Bedeutung, sondern besetzen zugleich wesentliche räumliche Positionen, etwa die Blockecken, so dass sie zugleich maßstabbildend für die Neubebauung der übrigen Parzellen sind.

Man mag kritisch einwenden, dass mit solchen Entscheidungen lediglich Erinnerungsmuster bedient würden und die Stadt zu diesem Zweck mit Kulissen versehen werde, die keinen oder nur einen äußerst begrenzten Bezug zu den aktuellen Nutzungen der Gebäude aufweisen, erst recht, wenn die Vorgaben allein auf die Rekonstruktion von Fassaden abstellen. Dem ist entgegenzuhalten, dass schon die ursprüngliche Gestaltung genau dieser Intention folgte – der überwiegende Teil der nunmehr ausgewählten stadträumlichen Elemente war schon bei ihrer Errichtung Mitte des 18. Jahrhunderts nichts anderes als Zweitbild, Übertragung, Adaptation von bedeutsamen, seinerzeit schon historischen Fassaden aus Rom, Vicenza oder Verona, mithin eine Identitätsbildung aus der Collage von Sehnsuchtsbildern.

Die beschriebenen, für die Wiedergewinnung der Identität dieses weitgehend ausgeräumten zentralen Raums der Stadt bedeutsamen Vorgaben sind 2010 nach einer umfangreichen öffentlichen Diskussion in der Stadt durch die Stadtverordnetenversammlung als „Integriertes Leitbautenkonzept“ beschlossen worden.

Eine Besonderheit der von der kompletten Überformung des Stadtraums der Potsdamer Mitte in den 70er und 80er Jahren gekennzeichneten Ausgangslage ist die fast vollständige Verfügbarkeit aller Grundstücke in dem neu zu ordnenden Bereich, im Grunde ähnlich einem städtebaulichen Entwicklungsbereich. Deshalb kommt neben den planerischen Vor-



3

-  Untersuchungsgebiet
-  Gebäude Bestand bzw. abgestimmte Planung
-  Gebäude Planung
-  Gebäude Planung: Leitbau
-  Gebäude Planung: Leitfassade
-  Gebäude Planung: Leitlinien Gestaltungsvorgaben
-  Nutzungsempfehlung Mischnutzung / Wohnnutzung
-  Potenzialbereich Tiefgarage

gaben des Leitbautenkonzeptes, die in Bebauungsplänen nur in wesentlichen Grundzügen fixiert werden, dem Prozess der Grundstücksvermarktung für die detaillierte Umsetzung der planerischen Ziele und die Sicherung der gewollten städtebaulichen und architektonischen Qualität eine zentrale Bedeutung zu, der deshalb im Hinblick auf Verfahrensvorgaben ebenso Bestandteil des Leitbautenkonzeptes ist. So wurden für die einzelnen Parzellen die maßgeblichen Vorgaben und qualitativen Merkmale in sog. „Grundstückspässen“ zusammengefasst und die Entscheidung über die Vergabe der Grundstücke wurde Gegenstand eines mehrstufigen Bieterwettbewerbs. In diesem Wettbewerb wurden unter Berücksichtigung von Vorgaben zur Sicherung der Kleinteiligkeit der Grundstücke (Begrenzung von Gebotsabgaben) aus einem förmlichen Interessenbekundungsverfahren (anhand von Kriterien der Leistungsfähigkeit sowie der Übereinstimmung der Nutzungskonzepte mit den Vorgaben) indikative Angebote für eine zweite Bearbeitungsstufe ausgewählt. In dieser zweiten arbeitsintensiven Bearbeitungs- und Verhandlungsphase waren dann von jeweils bis zu fünf konkurrierenden Bietern für die einzelnen (neun) Grundstücke neben einem verbindlichen

Preisangebot auch detaillierte Konzepte zu Nutzungsstruktur und Architektur vorzulegen. Die qualitative Bewertung dieser Konzepte hatte nach dem vorgegebenen Kriterienraster mit einem Gewicht von 40 Prozent eine gleichrangige Bedeutung wie die Einordnung im Gefüge der Preisangebote. Daher kam der intensiven Verhandlung der gestalterischen Qualität und der Nutzungsstruktur, auch im Abgleich der aufeinander bezogenen Nachbarparzellen zueinander, erhebliche Bedeutung zu.

In die Erörterung und Bewertung der Angebote waren neben Fachleuten aus Planungsverwaltung und Sanierungsträger sowie externen Experten insbesondere auch der Gestaltungsrat der Landeshauptstadt sowie Vertreter der politischen Fraktionen einbezogen. So war auch im Lichte der streng formalisierten Auswahlentscheidung gewährleistet, dass die förmlich am Ende durch die Stadtverordnetenversammlung zu treffenden Grundstücksentscheidungen auch dem Ergebnis des Verfahrens folgten.

Die Ergebnisse des Auswahlverfahrens, insbesondere auch hinsichtlich der angebotenen, verhandelten und bewerteten Qualitäten von Nutzungskonzept und Architektur wurden Bestandteile der Kaufverträge, begleitet von einem sog. „Baukontrollvertrag“, der die Gegenprüfung und Freizeichnung der Baugenehmigungsplanung sowie wesentlicher Bestandteile der Ausführungsplanung sicherte. So war gewährleistet, dass einerseits unvermeidliche Änderungen und Anpassungen während der Detaillierung und marktbezogenen Umsetzung abgestimmt werden konnten, andererseits jedoch mit solchen Anpassungen nicht qualitative Abstriche oder Brüche in den maßgeblichen Konzeptbestandteilen einhergingen. Als Sicherungsinstrument für diese recht weitgehenden Verpflichtungen aus den Kaufverträgen dienten vereinbarte Rücktrittsrechte der Verkäuferseite für den Fall der Nichtbeachtung dieser Vereinbarungen.



4

5





6

Im Sommer 2015 hat schrittweise der Übergang aus der Umsetzungsphase in die Fertigstellung eingesetzt, während auf den Teilgrundstücken östlich des Alten Markts gerade erst die Bauvorbereitungen beginnen. So sind jedoch schon weitgehende Erfahrungen aus dem Prozess ablesbar:

Von grundlegender Bedeutung für den bislang durchgeführten ersten Baublock war neben der Struktur der Vorgaben aus dem Leitbautenkonzept (mit hier einem Leitbau und zwei Leitfassaden) das konkurrierende Bieterverfahren mit seinem hohen Gewicht der qualitativen Bewertung von Nutzungsstruktur und gestalterischem Konzept. Zu bemerken ist dabei, dass dieses mit nicht unerheblichen Aufwendungen verbundene Verfahren von Seiten der Bieter positiv und aktiv aufgenommen worden ist, obwohl es der Systematik des Verfahrens nach für die Beteiligten das erhebliche Risiko des Unterliegens mit sich bringt. Zu erklären ist diese Bereitschaft sicher in erster Linie durch die herausragende Standortgunst der Grundstücke zwischen Landtag und Havelufer.

Als nicht geringer in der Bedeutung für die erreichten Qualitäten hat sich zugleich die begleitende Kontrolle der verhandelten und bewerteten Konzepte in der Phase der Genehmigungsplanung sowie der Umsetzung in die Ausführungsplanung, ja bis hin in eine Vielzahl von baubegleitenden Nachträgen erwiesen. Ungeachtet des Renommées der beteiligten Bau-träger und ihrer Architekten war dabei ein erheblicher Drang auszuhalten, durch Vereinfachungen in den qualitativen Standards die Wirtschaftlichkeit der Projekte zu verbessern oder auch einfach durch konzeptionelle Kompromisse unbequemen Auseinandersetzungen mit Erwerbern, Gewerbetrieben oder Nutzern aus dem Wege zu gehen. Nur durch den stetigen Druck aus den Baukontrollverträgen und den darin verankerten Freizeichnererfordernissen ist es gelungen, Veränderungen auf das notwendige Maß und qualitativ verträgliche Ausprägungen zu begrenzen.

Unter dem Strich wird schrittweise erkennbar, wie die planerischen Vorgaben und das zu ihrer Umsetzung gewählte Verfahren ein städtebauliches Gefüge besonderer Prägung hervorbringen, das den Alten Markt zunehmend wieder zu einem Ort der Identifikation in der Stadt werden lässt, der er lange Jahre in keiner Weise mehr gewesen ist.

Die Erfahrungen aus diesem ersten Umsetzungsschritt dienen derzeit als Rahmen und Orientierung für die Vorbereitung der weiteren Entwicklung, die nach dem Freizug und Abbruch des noch von einzelnen Abteilungen der Fachhochschule genutzten Komplexes des früheren „Instituts für Lehrerbildung“ mit zwei weiteren, deutlich ausgedehnteren Baublöcken ab dem Jahr 2018 fortgesetzt werden wird. Dabei wird mit Interesse zu verfolgen sein, wie die rahmensetzende Prägung durch lediglich drei Leitbauten und drei weitere Eckbauten mit gestalterisch-strukturellen Vorgaben mit den gewählten qualitätsbezogenen Verfahren der Grundstücksvergabe die Identität dieses Stadtraums erfolgreich bestimmen kann, noch dazu in weniger exponierter und attraktiver Lage.

7

Einwohner 161.468

Fläche 188,25 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt Potsdam,
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung

3

Integriertes Leitbautenkonzept Potsdamer Mitte,
Planauszug, 2010

4

Landtag Brandenburg, 2014 / Barbara Plate

5

Modell-Collage ausgewählte Bieterkonzepte, 2011 /
Barbara Plate

6

Realisierungsstand September 2015 / Barbara Plate

32 Eisenbahnstraße – Sanierung einer 50er Jahre Geschäftsstraße

SAARBRÜCKEN



**Monika Kunz, Jan Landschreiber,
Heidrun Stern**

ANLASS UND ZIELE DES PROJEKTS

Das Projekt „Eisenbahnstraße“ ist ein Teil des städtebaulichen Gesamtprojektes „Stadtmitte am Fluss“, mit dem die Landeshauptstadt Saarbrücken (LHS) seit 2004 eine umfassende Aufwertungsstrategie für die Innenstadt verfolgt. Grundsätzlich sollen mit dem Gesamtprojekt Stadtmitte am Fluss die negativen Auswirkungen einer autozentrierten Verkehrsplanung der Nachkriegszeit, die sich im Zentrum Saarbrückens entlang der Autobahn A 620 manifestiert, gemildert und die Innenstadt durch eine Hinwendung zum Fluss attrak-

tiver gemacht werden. Durch die Einbeziehung direkt an das Saartal angrenzender Stadträume in das Gesamtprojekt, wie der Eisenbahnstraße oder Berliner Promenade, wird der Erneuerungsimpuls für die angrenzenden Stadtteile verstärkt.

In der Landeshauptstadt Saarbrücken wurden große Teile der Innenstadt durch Bombenangriffe zerstört und in der Nachkriegszeit wieder aufgebaut. Diese Stadtquartiere der 50er Jahre, insbesondere die Geschäftsstraßen mit den für Saarbrücken typischen Kolonnaden, prägen das Erscheinungsbild der Kernstadt und die Identität von Straßenzügen maßgeblich. Diese in den 50er und zu Beginn der 60er Jahre entstanden Bauten bilden in Saarbrücken rund 40 Prozent des heutigen Baubestands. Die Eisenbahnstraße ist identitäts-

stiftend für den ganzen Stadtteil Alt-Saarbrücken-Tallage, ist „Einfallstor“ zu den historisch und baukulturell wichtigen Denkmälern früherer Epochen wie Ludwigskirche und -platz sowie Schloss.

60 Jahre nach der Erbauung sind zahlreiche Bestandsbauten durch Modernisierungsdruck, Nutzungswandel, technische Mängel und Nachverdichtung der Innenstädte gefährdet. Während bei Neubauten über unterschiedliche Instrumente versucht wird, „Baukultur“ zu erreichen, haben Kommunen kaum Einfluss auf die Sanierung des Bestands, der unsere Umwelt prägt.

Instandsetzungen gehen oft mit erheblichen Beeinträchtigungen der architektonischen Qualität einher, denn die Bauwerke der 50er Jahre reagieren außerordentlich empfindlich auf kleinste Veränderungen. Häufig wird zu viel ersetzt, zu wenig repariert und die Chance für ein Überdenken der Leistungsfähigkeit ursprünglicher Konstruktionen und eine Würdigung baukultureller Werte verpasst. Nachdem bereits mehrere Renovierungswellen über diese Bauten hinweggegangen sind, schrumpft der Bestand an originaler Bausubstanz und typischer Einrichtung deutlich. Angesichts der neuesten Entwicklungen der Energieeinsparverordnungen droht nun vielen Gebäuden ein weiterer Identitätsverlust, der sich auch auf das städtebauliche Umfeld auswirkt. Viele private Gebäudeeigentümer beginnen aufgrund gesetzlicher Vorgaben und aktueller Förderprogramme mit Fassaden- und Dachsanierungen, mit Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten. Diese Problemlage steht beispielhaft für andere Städte in Deutschland.

Das Modellvorhaben der Landeshauptstadt Saarbrücken hat exemplarisch am Beispiel der Eisenbahnstraße Lösungswege erarbeitet, wie die stadtbildprägende Bausubstanz der 50er Jahre qualitativ, unter Einhalten moderner Qualitätsstandards und ohne Verlust der eigenen Identität weiterentwickelt werden kann. Städtebauliche und stadtgestalterische Qualität kann in diesem Sinne nur erzielt werden, wenn privaten Eigentümern der baukulturelle Wert der Gebäudesubstanz bewusst ist bzw. vermittelt wird und finanzierbare Lösungen für gestalterisch hochwertige energetische Sanierungsmaßnahmen aufgezeigt werden können.

MASSNAHMEN ZUR SICHERUNG DER STÄDTEBAULICHEN QUALITÄTEN

Die heutige Einbahnstraße ist entstanden aus einer typischen gründerzeitlichen Einkaufsstraße mit gewerblich genutzten Erdgeschossen und Wohnnutzung in den Obergeschossen. Der Wiederaufbau erfolgte parzellenscharf auf den alten Grundstücken, mit einer teilweisen Vergrößerung der Verkaufsflächen im Erdgeschoss. Gleichzeitig wurde die Erdgeschossfassade zurückversetzt und als überdachter Bürgersteig ausgebildet (Kolonnaden). Zurückhaltende, zartgliedrige Gestaltung, unterstützt durch eine gekonnte Anordnung von Fassadenelementen wie Lisenen und Ausfachungen,



2



3

Flugdächer und zurückgesetzte Staffelgeschosse, charakteristische Gesimskanten, aber auch nierenförmige Balkone, Eingänge und Türen und nicht zuletzt die Kolonnaden, bilden eine gestalterische Einheit.

Funktion und Bedeutung der Eisenbahnstraße und ihrer Nebenstraßen als zentraler Einkaufsstandort haben sich in den letzten Jahren stark verändert. Die Schließung alteingesessener Fachgeschäfte und der Zuzug von Spielhallen, Wettbüros und Ein-Euro-Läden waren wesentliche Indikatoren für eine massive negative Veränderung der Nutzungsstruktur (Trading Down). Damit einhergehende Abwertungstendenzen schwächen ihre Bedeutung als Einkaufsstraße und (Nah-) Versorgungszentrum in Alt-Saarbrücken.

Über die Umgestaltung des Verkehrsraumes innerhalb des Projektes Stadtmitte am Fluss wurde der öffentliche Straßenraum saniert (Fertigstellung Oktober 2014). Die Maßnahmen konzentrierten sich baulich auf die Aufteilung des Straßenraums, die Erneuerung von Belägen und Begrünung. Insgesamt sollen die Verkehrsmenge – und dadurch die Immissionen – reduziert, die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht werden.

Die Umgestaltung des öffentlichen Raums alleine ist nicht ausreichend für eine grundlegende Standortaufwertung, sie kann nur der erste Impuls sein. Dazukommen müssen die Aufwertung der angrenzenden Gebäude und die Neubelebung der Geschäftsstraße.

Titel
Eisenbahnstraße in Alt-Saarbrücken nach dem Umbau

2, 3
Gestaltwirksame Elemente des städtebaulichen Ensembles Eisenbahnstraße



Dach



Fenster / Lüftung



Wand / Fassade



Haustechnik



Keller

kritische / gestaltwirksame Sanierungselemente in den Modulen

- Flugdächer
- durchgehende Dachterrassen
- Dachuntersichten und Gesimse
- Fenster
- Lüftungsanlage
- Dämmung der Hausfassade
- Balkone
- Geländer
- Außentüren
- Sonnenkollektoren

unkritische / nicht gestaltwirksame Sanierungselemente in den Modulen

- Dämmung des bestehenden Daches
- Dämmung der obersten Geschossdecke
- Dämmung der Rückfassade
- Heizungsanlage/ Fernwärmeanschluss
- Dämmung der Kellerdecke

4

Mit dem Generationswechsel bei einigen Eigentümern und dem Instandhaltungsstau bzw. stärker werdenden Sanierungsdruck ergab sich ein günstiges Zeitfenster zusammen mit den Eigentümern das Gesamtensemble mit seinem spezifischen Erscheinungsbild zu betrachten und besonderen Charme zu erhalten.

ERFOLGSFAKTOREN UND LÖSUNGSWEG

In einem ersten Schritt analysierte die Landeshauptstadt Saarbrücken die gestalterischen Qualitäten der Eisenbahnstraße sowie deren architektur- und zeitgeschichtliche Einordnung. Gebäude, Fassadendetails und Farben wurden nach intensiver Recherche in einem detailreichen 3D-Modell erfasst und für Laien verständlich aufbereitet.

In einem zweiten Schritt wurden in Kooperation mit Fachexperten durch die intensive Untersuchung eines „Musterhauses“ Lösungsansätze für eine modulare energetische Sanierung unter Beibehaltung der gestalterischen Qualitäten der Gebäudebestände entwickelt und diskutiert. Die erarbeiteten Lösungen wurden anschließend in dem Gestaltungs- und Sanierungsleitfaden „Die Modernen 50er“ veranschaulicht, der sich in seiner Darstellungsweise vor allem an die Eigentümer, Handwerker und Bewohner wendet und ein wichtiges Element für eine umfassende Gestaltungsberatung ist.

Über die gesamte Laufzeit des Projekts fand eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit in verschiedenen Formaten zur Sensibilisierung statt. Neben der Ausstellung „Wiederentdeckung der 50er und frühen 60er Jahre“ dienten u. a. fachlich geführte

Rundgänge „Baukultur entdecken“, eine öffentliche Vortragsreihe „Architektur der Nachkriegszeit“ der Kommunikation mit der Öffentlichkeit. Zeitzeugen berichteten und stellen interessante Originaldokumente aus der Wiederaufbauzeit zur Verfügung. Am Tag des offenen Denkmals 2014 wurden Besichtigungen durchgeführt und das Modell vorgestellt.

So charakteristisch für das Stadtbild sich die Architektur der 50er Jahre an vielen Stellen heute auch darbietet, so unsicher scheint aber die Einschätzung ihres Stellenwerts im denkmalrechtlichen Sinne. Die zahlreichen, nahezu geschlossen erhaltenen Baublöcke sind in ihrer Ensemblewirkung prägende Elemente der Stadtgestalt und bedürfen folglich besondere Aufmerksamkeit und Pflege. Sie sind noch nicht als Ensemble geschützt.

Stadterneuerung, Stadtgestaltung und kommunaler Klimaschutz beeinflussen sich gegenseitig. Erst über die integrative Entwicklung ist es möglich, sich von dem einzelnen Gebäude zu lösen, um einen größeren städtebaulichen Maßstab zu



5

betrachten. Die energetischen Defizite eines einzelnen Gebäudes können durch Einbettung in ein Gebäudeensemble und Quartiersenergiekonzepte durch geeignete Maßnahmen an anderen Bauwerken oder durch gemeinsame Nutzung anderer Energieträger kompensiert werden.

ERGEBNISSE

Saarbrücken konnte mit dem Modellvorhaben Wege aufzeigen, wie Gebäude der 50er und frühen 60er Jahre modernisiert, energetisch aufgewertet und gleichzeitig in ihrem ursprünglichen Erscheinungsbild erhalten werden können. Für private Bauherren sind mittels des Leitfadens Lösungsansätze in Modulen entwickelt. Darüber hinaus zeigt der Leitfaden auf, wie diese modulare Sanierung in das erweiterte Bundesförderprogramm der KfW für Gebäude „mit besonders erhaltenswerter Bausubstanz“ mit spezifischen Förderbedingungen aufgenommen werden kann. Er gibt damit Anreize für nachhaltiges Bauen und gleichzeitigen Erhalt des baukulturellen Erbes.

Im Rahmen des Modellvorhabens wurde ein Netzwerk aus Architekten, Energieberatung, Handwerk, Kreditinstituten und der Verwaltung ein Netzwerk geschaffen, das im Weiteren dazu beitragen soll die gewonnenen Erkenntnisse zu verbreiten und über den jeweiligen Fachbereich hinaus integriert zu beraten.

WEITERFÜHRUNG DES EXWOST FÖRDERPROGRAMMS

Die Projektergebnisse aus dem Gestaltungsleitfaden werden in eine rechtlich bindende Form übertragen, um die Wahrung des baukulturell wertvollen Ensembles für die Zukunft zu sichern. Eine Erhaltungssatzung stuft das Ensemble Eisenbahnstraße als „sonstige besonders erhaltenswerte Bausubstanz“ (nach § 24 EnEV) ein, d. h. die Dämmwerte müssen „nur“ noch den Werten von Denkmälern entsprechen, die (Front) Fassaden können erhalten werden. Zudem wurde eine Gestaltungssatzung für Werbeanlagen erarbeitet, die ausdrücklich die Werbung der 50er und frühen 60er Jahre mit einschließt (Großwerbung, Neonschriften, Schreibrschriften). Über den Bebauungsplan „Luisenviertel“ werden störende Nutzungen wie Spielhallen, aus der prägenden Erdgeschosszone verdrängt.

Mit den Gebäudeeigentümern und aktiven Geschäftstreibenden wurden Perspektiven im Einzelhandel – als Ergänzungsbereich der City-Einkaufslage – diskutiert und die Profilierung als „Straße der Kulinarik“ vorgeschlagen. Der Zugang zu den Akteuren im Viertel wurde durch das Modellvorhaben erleichtert. Studierende der weitest der Eisenbahnstraße liegenden Hochschulen für Bildende Kunst Saar und für Technik und Wirtschaft Saar – Fachbereich Architektur, haben in mehreren Projekten Ideen, z. B. für innovative Ladenprojekte, deren Ausgestaltung, Logos und Imagekampagnen, vor Ort in leerstehenden Ladenlokalen erarbeitet und öffentlich präsentiert. Auch dadurch wurde der Blick der Öffentlichkeit auf die umgebaute Straße und die Vielfalt von Entwicklungsmöglichkeiten im Bestand gelenkt.

Mit der Aufnahme in das Bundesförderprogramm „Investitionen in nationale Projekte des Städtebaus“ wird der angrenzende Bereich der Eisenbahnstraße bis zum Ludwigsplatz unter dem Titel „Barock trifft Moderne“ in den nächsten Jahren baulich in Wert gesetzt. Aus Sicht der Bauverwaltung ist es lohnenswert, einzelne Quartiere aus verschiedenen Bauepochen einer gründlichen Analyse zu unterziehen und dafür spezifische, beispielhafte und übertragbare Lösungen zu erarbeiten. Die Einbindung der dort wohnenden, arbeitenden und Immobilien besitzenden Menschen erfordert besondere Anstrengungen, die nicht flächendeckend mit gleicher Intensität stadtweit durchgeführt werden können. Sie bieten aber Ansatzpunkte für die Beschäftigung mit den Besonderheiten. Sehr wertvoll war die Arbeit mit den weiteren Akteuren, die bei der Gebäudesanierung wesentlichen Anteil an einer angepassten und bewahrenden Lösung haben: die ArchitektInnen und SanierungsberaterInnen, die Handwerkerschaft und die finanzierenden Banken.



Einwohner 177.201

Fläche 167,09 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt Saarbrücken, Stadtplanungsamt Saarbrücken

Weitere Informationen im Internet

www.saarbruecken.de/baukultur

Leitfaden: www.saarbruecken.de/media/download-532afe3b02a7

Steckbrief Eisenbahnstraße (Stand 2014)

zentrale Einkaufsstraße im Stadtteil Alt-Saarbrücken, aber gesamtstädtische 1B-Lage

39 Ladenlokale, davon 5 Spielhallen, 6 Leerstand

26 Eigentümer davon 2 Eigentümergemeinschaften

9.500 Fahrzeuge pro Tag davon 480 Busse (Hauptzufahrtsstraße Richtung Frankreich)

Hohe Fußgängerfrequenz durch Hoch- und Berufsschulen, Regierungsviertel, Hauptsparkasse

Teilprojekt im Leitprojekt Stadtmitte am Fluss

Gesamtkosten Umbau öffentlicher Raum ca. 2,5 Mio Euro, EU-Förderung aus EFRE

Baubeginn Oktober 2013, Fertigstellung November 2014

Aufwertung im öffentlichen Raum mit 9.200 Quadratmetern, Pflanzung von 26 Bäumen

ExWoSt Projekt Baukultur in der Praxis

Förderung 70.000 Euro, Förderzeitraum vom 01.01.2012 bis 01.04.2014

4

Sanierungsmodule und Gestaltungsauswirkung als Strukturdiagramm

5

Gestaltungs- und Sanierungsleitfaden – Die Modernen 50er – in der Eisenbahnstraße

33

Das „Geschichtsforum Wiederaufbau Siegen“ als Bestandteil der Stadtbildoffensive

SIEGEN



Michael Stojan

„Siegen ist der Stolz des Landes, die heilige Stadt der Berge des westfälischen Südens. Von dem Wege nach der Halde der Johannishütte ist die Stadt ein herrlich aufgebautes Jerusalem. Im Mittelalter, als ihre dichtgeschlossene, blendend weiße Häusermasse noch von einem Mauergürtel zusammengehalten war, muss sie ungemein prächtig ausgesehen haben. Doch auch heute ist 's ein Anblick, wohl wert hellsten Zujubelns. Im nahen und weiteren Kreis ein wundersamer Bergkranz, der den Blick in die Welt einengt und auf das Städtewunder zu seinen Füßen zwingt.“ (Mielert, Fritz, 1920: Das schöne Westfalen. Dortmund)

Dieses historische Siegen ist im Bombenhagel und dem Feuersturm des 16. Dezember 1944 untergegangen. Bis heute trauern viele alte Siegener diesem Erscheinungsbild der Vorkriegszeit nach. Dabei übersehen sie leider, dass die Leistung des Wiederaufbaus der zerstörten Stadt im Vergleich zu den meisten anderen Städten mit ähnlichem Schicksal eine Erfolgsgeschichte darstellt. Das Ergebnis kann aus heutiger Sicht als beispielhafte Lösung im traditionellen Stil betrachtet werden, die eine tragfähige Grundlage für ein nachhaltiges Stadtbild bildet.

Wesentliches Prinzip der Planung war damals die Beibehaltung des Stadtgrundrisses, der Parzellierung und die Erhal-

Instrumente		Raumgestaltung / Maßnahmen	
		Öffentliche Initiative	Private Initiative
Gestaltungssatzung/en	Fassadenprogramm	Straßenraum- und Platzgestaltung	Sanierungsmaßnahmen
Werbeanlagensatzung/en	Sensibilisierung und Aktivierung der Bürger	Grünflächengestaltung	Patenschaften / z.B. Aktion Bürgerbäume
Sondernutzungssatzung/en	Stadtbild Fonds	Gestaltung der Stadteingänge	Gestaltung der Flächen für Sondernutzungen
Innerstädtisches Grünflächenkonzept	Stadtbildpreis	Stadtmöbelierung	Rückbau alter Werbeanlagen
Gestaltungskompass	Spielraumleitplanung	Stadtbeleuchtung / Lichtkunst	Müllcontainer aus dem öffentlichen Raum
Bauberatung	internetbasiertes Unortkataster	Förderung von Sauberkeit und Ordnung	

2

tung der prägenden Merkmale der Architektur – die steilen Schieferdächer und weißen Wandflächen. Nicht selbstverständlich war in anderen Städten die Rekonstruktion der wichtigsten Imageträger: der Schlösser, der Kirchen und des Rathauses.

Um in der Öffentlichkeit heute wieder ein Bewusstsein für die Qualität dieser Planung zu wecken, ist es erforderlich, sich mit ihrer Entstehung und ihren Potentialen auseinander zu setzen, damit sie behutsam für die Zukunft gesichert werden kann. Hierzu wurde das „Geschichtsforum Wiederaufbau Siegen“ von einer Arbeitsgruppe vorbereitet und mit einer großen Bürgergruppe durchgeführt. Das „Geschichtsforum“ ist ein wichtiger Baustein der „Stadtbildoffensive Siegen“, die sich unter dem Motto „gemeinsam aktiv für eine schöne Stadt“ eine ganzheitliche Verbesserung der Stadtbildqualität zum Ziel gesetzt hat. Eine Bürgerbefragung hatte zuvor erhebliche Defizite aufgezeigt.

Das Bürgerprojekt „Geschichtsforum Wiederaufbau Siegen“ wurde in den Jahren 2010 und 2011 als Kooperation zwischen Stadtverwaltung, Universität und Volkshochschule durchgeführt. Der Fokus lag auf den Siegerner Besonderheiten und Potentialen des vom Wiederaufbau geprägten Stadtbilds. Mit Hilfe des Geschichtsforums konnte zahlreichen Bewohnern die nachhaltige Qualität vermittelt und damit ein identitätsstiftendes Bewusstsein erzeugt werden.

Engagierte Fachleute und die interessierte Öffentlichkeit wurden über eine Veranstaltungsreihe der Volkshochschule angesprochen, die von intensiver Pressearbeit begleitet wurde. Aus dem Kreis der Interessenten wurden fünf von Moderatoren betreute Workshops mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten gebildet:

- Wiederaufbau deutscher Städte nach 1945 – Vergleich unterschiedlicher Lösungen
- Siegen im Wiederaufbau – Plan und Umsetzung
- Kunst am Bau
- Architekten des Wiederaufbaus – Portraits örtlicher Akteure
- Chancen zur Erhaltung des Stadtbilds

WORKSHOP 1 – WIEDERAUFBAU DEUTSCHER STÄDTE NACH 1945

Siegen ist bei weitem nicht die einzige Stadt in Deutschland, die nach Kriegsende vor der großen Herausforderung des drängenden Wiederaufbaus der durch Kriegseinwirkungen zerstörten Innenstädte und Stadtteile stand. Dafür wurden in den meisten Fällen jeweils ortsspezifische Lösungen entwickelt und umgesetzt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an diesem Workshop haben sich mit den unterschiedlichen städtebaulichen Lösungen beim Wiederaufbau ähnlich stark (90 Prozent) zerbombter Städte in Deutschland (z. B. Siegen, Münster, Bochum, Gladbeck, Paderborn,

Titel
Historisches Ausstellungsplakat 1949 / Plakat Theo Meier-Lippe

2
Schaubild der Stadtbildoffensive



3

4

Düren) beschäftigt und die jeweiligen Resultate miteinander verglichen. Dazu gehörte auch das Herausarbeiten und die Gegenüberstellung der unterschiedlichen Planungsphilosophien und deren Bewertung aus heutiger Sicht.

WORKSHOP 2 – SIEGEN IM WIEDERAUFBAU

Wie in vielen anderen Städten gab es auch beim Wiederaufbau der Stadt Siegen nach den Zerstörungen durch den Krieg einen Unterschied zwischen Theorie und Praxis, zwischen Plan und Umsetzung. Drei wesentliche Fragen wurden im Rahmen des Workshops untersucht: Welche Planungen lagen für den Wiederaufbau vor? Wie wurden sie umgesetzt? Wie wurde das heutige Stadtbild dadurch geprägt? Dazu haben sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Workshop mit den historischen Planungsunterlagen beschäftigt und diese in Stadtbegehungen mit der baulichen Realität verglichen. Von besonderer Bedeutung waren hierbei die historisch und stadtstrukturell prägenden Bereiche am Kölner Tor und am Herrengarten, das Untere und das Obere Schloss sowie die Siegbrücke. Dabei wurde der Blickwinkel über den Wiederaufbau hinaus auf die historischen Wurzeln gerichtet. Die Erkenntnisse zum „Stadtbild im Wandel“ haben in jedem Fall Erstaunliches, Überraschendes und teilweise sogar Unbekanntes zutage gefördert.

WORKSHOP 3 – KUNST AM BAU

Kunst am Bau setzt sich mit Ort und Raum, Inhalt und Funktion der Bauaufgabe auseinander. Sie setzt dabei ästhetische Signale, stellt historische Bezüge her und schafft so Beziehungen zwischen Mensch, Raum und Architektur. Gerade in den Jahren des Wiederaufbaus deutscher Städte nach dem Krieg kam der Kunst am Bau eine wichtige Rolle zu, als Aufgabe und Verdienstmöglichkeit für die Künstler sowie als Ausdruck eines umfassenden Lebens- und Wohnkonzepts. Der Workshop Kunst am Bau hat sich mit den theoretischen und praktischen Voraussetzungen für die Zusammenarbeit

von Architekten und Künstlern im Erscheinungsbild der Stadt auseinandergesetzt. So informiert, konnten sich die Mitglieder im Stadtraum auf Spurensuche nach Kunst am Bau begeben, in und an öffentlichen Bauten (mit Ausblick auf private). Nachdem man reichlich fündig geworden war, konnte neben der Dokumentation ein Stadtrundgang entworfen und angeboten werden, der auf die oft versteckte Kunst am Bau hinweist und sie als Teil der Stadtästhetik ins Bewusstsein rückt.

WORKSHOP 4 – ARCHITEKTEN DES WIEDERAUFBAUS

Innerhalb dieses Workshops wurden Namen von Architekten und Planern der Wiederaufbauphase in Siegen ermittelt und Werkverzeichnisse erstellt. Vier Architekten und Baumeister wurden besonders herausgegriffen, an deren Lebensläufen und Werk die persönlichen und gesellschaftlichen Hintergründe besonders gut nachvollzogen werden konnten. Im Rahmen des Forums konnten auch gut erhaltene Bauten der jeweiligen Architekten besichtigt werden. Dabei konnte Dr. Horst Reichert, Sohn des zeitweise in Siegen tätigen, renommierten Architekten Günter Reichert, selbst Architekt und Stadtplaner am Städtebau-Institut der Universität Stuttgart, für Vorträge und Führungen gewonnen werden.

Erstaunlich war die hohe Zahl unterschiedlicher Entwurfsverfasser im Zeitraum von 1945 bis 1962 (ca. 300), die dennoch gemeinsam ein sehr stimmiges, harmonisches Gesamtbild schufen. In diesem Workshop ergaben sich zahlreiche Begegnungen. Zeitzeugen trafen aufeinander und konnten ihre Erinnerungen auffrischen und austauschen, z. B. mit Nachkommen sowie ehemaligen Kollegen.

WORKSHOP 5 – CHANCEN ZUR ERHALTUNG DES STADTBILDS

Der Wiederaufbau der Stadt Siegen nach dem Krieg ist, vor allem aus heutiger Sicht, ein Thema, das alle Bürgerinnen und Bürger betrifft – stellt sich doch heute vor allem die

Frage, wie mit der damals geschaffenen Bausubstanz umzugehen ist, wie diese unter aktuellen Aspekten weiterentwickelt und für die Zukunft gesichert werden kann.

Dieser Workshop beschäftigte sich mit dem Stadtbild der Siegener Innenstadt und ging der Frage nach, welchen – positiven oder negativen – Einfluss gestalterische Veränderungen im städtischen Raum, insbesondere an Gebäuden, haben und wie diese gesteuert werden können. Ausgangspunkt war die Suche nach dem identitätsstiftenden, unverwechselbaren „Wesen der Stadt“, ihrer Schönheit und Einmaligkeit, die es zu entdecken, zu erhalten und zu pflegen gilt. Hierzu haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Begehungen selbst die Siegen-typischen Merkmale erforscht (z. B. Silhouette, Merkmale, Dachlandschaft, Fassadengestaltung, Materialität, Farbigkeit) und ihre Bedeutung für das Stadtbild bestimmt. Anhand konkreter Beispiele wurden Kriterien zur Unterscheidung harmonischen Einfügens von Störungen oder Misstönen entwickelt. Die begleiteten und moderierten Stadtspaziergänge wurden mehrfach angeboten und von den Bürgerinnen und Bürgern gerne angenommen.

Daran schloss sich eine Diskussion über den Umgang mit den gewonnenen Erkenntnissen an: Wie kann das einmalige Siegener Stadtbild erhalten oder wiederhergestellt werden? Wie lassen sich Geschichte und Gegenwart harmonisch verbinden? Welche Rolle übernehmen die Stadtbewohner bei der Stadtbildpflege? Als zentrales Umsetzungsinstrument einigte man sich schnell auf eine zu erlassende Gestaltungssatzung, um eine rechtliche Möglichkeit zu schaffen, die wesentlichen Gestaltungsmerkmale zu sichern und weiterentwickeln zu können. Daneben wurden weitere Vorschläge zur Erhaltung und Pflege des Stadtbilds erarbeitet, die von Bewohnern und Akteuren auf freiwilliger Basis umgesetzt werden können, um das gemeinsame Ziel zu erreichen.

Aufbauend auf den in diesem Workshop entwickelten Vorschlägen zu bestimmten Inhalten, die verwaltungsseitig mit einer detaillierten Stadtbildanalyse unterfüttert und deren Erlass von einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet

wurde, ist seit April 2014 eine Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für die Siegener Innenstadt in Kraft. Diese wird nicht zuletzt dank dieser langfristigen und intensiven Vorbereitung von einer breiten Zustimmung und Akzeptanz der Siegener Bevölkerung getragen.

FAZIT

Die Veranstaltungen mit ihrem breiten Spektrum zwischen Informationsvermittlung und aktiver Mitwirkung stießen auf eine große Resonanz. Da zahlreiche externe Experten mitwirkten, haben neben den Erläuterungen der Moderatoren auch viele Einzelgespräche unter den Teilnehmern dazu beigetragen, dass auch für Laien viele bauliche sowie künstlerische Merkmale und Details erkennbar wurden. Die Teilnehmer hatten so nach eigenem Bekunden viele „Aha-Erlebnisse“ und einen ganz neuen Blick auf ihre Stadt. Das Engagement der Teilnehmer wies eine deutliche emotionale Komponente auf, die auch von dem engen Heimatbezug herrührt. Eine Ausstellung, die seitdem mehrfach gezeigt wurde und eine 2013 erschienene, von Sponsoren finanzierte Publikation dokumentieren die Ergebnisse.

Das Konzept des „Geschichtsforums Wiederaufbau Siegen“ als Bürgerprojekt im Rahmen der „Stadtbildoffensive Siegen – gemeinsam aktiv für eine schöne Stadt“ unter dem Dach einer Kooperation von Stadtverwaltung, Universität und Volkshochschule ist modellhaft. Grundsätzlich kann die Konzeptidee auf alle individuellen, heimat- und identitätsstiftenden Merkmale einer Kommune als Kooperationsprojekt örtlicher Planungsämter mit Bildungsträgern oder anderen Institutionen übertragen werden – nicht nur im baukulturellen Kontext.

Bürger entdecken so die unverwechselbaren Qualitäten ihrer Stadt in Gruppenarbeit selbst und haben dadurch einen besonderen Lerneffekt mit Gemeinschaftserlebnis. Durch eine breit angelegte Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (Ausstellungen, Vorträge, Exkursionen usw. mit Berichterstattung, Publikation) können zahlreiche Bürger erreicht und Multiplikator-Effekte erzielt werden. Dauerhaft werden Stadtführungen zum Thema durchgeführt.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass das Bewusstsein zu den Qualitäten des Wiederaufbaues in Siegen sich deutlich verändert hat. Das zeigt insbesondere die Bereitschaft von Politik und Öffentlichkeit, die erkannten Qualitäten im Rahmen einer Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für die Zukunft zu sichern.



5

7

Einwohner 99.403

Fläche 114,69 km²

Ansprechpartner Stadt Siegen, Abteilung Stadtplanung

3

Wiederaufbauplan 1951

4

Stadtspaziergang / Herbert Bäumer

5

Sgraffito Hühstraße 6 / Herbert Bäumer

34 Detmerode – Stadtteil- sanierung und Sicherung des charakteristischen Stadtbildes

WOLFSBURG



Anne Allendorf, Kai-Uwe Hirschheide

EINLEITUNG

Detmerode ist vor 50 Jahren im Zuge eines städtebaulichen Wettbewerbs entstanden und steht heute beispielhaft für den Städtebau der 60er Jahre, der das Wolfsburger Stadtbild und viele Stadtteile bundesdeutscher Städte prägt. Es ist Ziel der Stadt Wolfsburg, die städtebaulichen und architektonischen Qualitäten des Stadtteils langfristig zu erhalten.

Nach 50 Jahren zeigt sich ein hoher Sanierungsbedarf im Stadtteil. Auf der einen Seite verlangt ein unzureichender Wärmeschutz nach einer energetischen Sanierung. Auf der

anderen Seite äußern viele Bewohner den Wunsch nach einer Wohnraumerweiterung. Handlungsbedarf besteht sowohl im Geschosswohnungsbau als auch in den privaten Einfamilienhausquartieren.

Mit dem aktuell zu beobachtenden Generationswechsel ist auch eine höhere Sanierungsbereitschaft der Eigentümer zu erwarten. Die Stadt Wolfsburg sieht diesen Zeitpunkt als besonders geeignet an, die energetische Sanierung des Stadtteils aktiv zu unterstützen.

DETMERODE STEHT BEISPIELHAFT FÜR DEN STÄDTEBAU DER 60ER JAHRE

Der Stadtgrundriss von Detmerode wurde in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts über einen städtebaulichen Wettbewerb, den Paul Baumgarten gewonnen hat, entworfen. Er folgt dem Leitbild „Urbanität durch Vielfalt“ und der Vorstellung, die vorgefundene Agrarstruktur zu einer Stadtlandschaft zu entwickeln. Bis heute verfügt Detmerode über verschiedenste Gebäudetypen an Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern mit einem vielfältigen Angebot an Wohnungsgrößen und Wohnformen. Dies soll entsprechend des Entstehungsgedankens des Stadtteils zur Bevölkerungsdurchmischung beitragen. Viele namenhafte Architekten haben für die Mehrfamilienhäuser und Gemeinwesenseinrichtungen ihre Entwürfe geliefert: Stufenhochhaus von Paul Baumgarten, Schwedenhochhaus von Dieter Oesterlen, Stephanuskirche von Alvar Aalto, Kindergarten Stephanus von Hans Scharoun. Eine Architektenmesse für die Einfamilienhausquartiere begleitete im Weiteren die qualitätsvolle Entwicklung des Stadtteils.

Bis heute leben noch viele Erstbezieher im Stadtteil, welche die Vorzüge Detmerodes wie die Innenstadtnähe, die gute Nahversorgung im Stadtteil sowie die den hohen Grünanteil schätzen.

Bisher ist Detmerode kein denkmalgeschütztes Ensemble im Sinne des Denkmalschutzgesetzes, jedoch gilt Detmerode als ein Stadtteil mit einer erhaltenswerten Bausubstanz mit hohem baukulturellem Wert. Die Stadt ist im besonderen Maße bemüht, das Erscheinungsbild des Stadtteils zu erhalten und behutsam weiterzuentwickeln.

NACH 50 JAHREN ZEIGEN SICH EIN ERHEBLICHER SANIERUNGSBEDARF UND VERÄNDERTE WOHNBEDÜRFNISSE

Der Sanierungsbedarf in diesem 50 Jahre alten Stadtteil ist erheblich. Wie schon angesprochen, verlangt ein unzureichender Wärmeschutz nach einer energetischen Sanierung, wenngleich die Wandaufbauten für die Gebäude aus den 60er Jahren relativ hochwertig sind. Um jedoch dem grundsätzlichen Defizit dieser Baualtersklasse entgegen zu wirken, neigen viele Eigentümer zu einer Außendämmung, die oft im Widerspruch zur baukulturellen Sicherung steht. Handlungsbedarf besteht sowohl im Geschosswohnungsbau als auch in den privaten Einfamilienhausquartieren.

Für Detmerode wird bis 2020 ein Bevölkerungsrückgang von 4 Prozent prognostiziert. Der Stadtteil verzeichnet eine deutliche Überalterung. So sind in Detmerode 32 Prozent der Bevölkerung über 65 Jahre alt (Wolfsburg: 22,5 Prozent). Hingegen bleibt der Anteil der Kinder und Jugendlichen mit 12 Prozent hinter dem Wolfsburger Durchschnitt von 15,3 Prozent zurück. Wohnungen und Häuser werden teilweise altersbedingt frei und junge Familien entdecken den

innenstadtnahen Stadtteil für sich. Die älteren Bewohner wollen im Quartier bleiben, jedoch äußern sie den Wunsch nach altersgerechtem Wohnraum. Beide Zielgruppen haben neue Wohnansprüche, denen das Angebot im Stadtteil nicht gerecht wird.

Mit den Eigentümerwechseln erfolgen schnell erste Sanierungsmaßnahmen an den Gebäuden oder Wohnraumerweiterungen. Dabei sind die vorgenommenen baulichen Veränderungen nicht immer stadtbildverträglich und bauphysikalisch richtig.

DER FREIWILLIGE ANSATZ – STÄDTEBAULICHE QUALITÄTEN GEMEINSAM SICHERN

Die Stadt hat sich als Aufgabe gesetzt, die neuen und alten Eigentümer für die städtebaulichen und architektonischen Qualitäten zu sensibilisieren. Denn nur mit diesem Verständnis werden die Eigentümer freiwillig mit ihrer Bausubstanz behutsam umgehen. Dieser freiwillige Ansatz sollte zunächst ausprobiert werden, bevor verbindliche planungsrechtliche Instrumente folgen.

Bereits 2013 hat die Stadt im Rahmen des ExWoSt-Modellvorhabens „Detmerode: Städtebauliche Qualitäten gemeinsam sichern“ mit den privaten Hauseigentümern einen Handlungsleitfaden für die stadtbildverträgliche Sanierung und Erweiterung der Einfamilienhäuser erarbeitet. Im Beteiligungsverfahren haben die Eigentümer wiederholt den Bedarf nach einem kontinuierlichen und objektiven Beratungsangebot geäußert. Im Zuge dessen hat die Stadt zur Unterstützung der Sanierungsbestrebungen eine kostenlose Erstberatung durch eine mit der Bausubstanz vertraute Architektin eingerichtet, die auch die Zertifizierung „Energieberaterin Denkmal“ vorweisen kann.

MIT DEM INTEGRIERTEN ENERGETISCHEN QUARTIERSKONZEPT DEN FOKUS AUF DEN GESAMTEN STADTTEIL RICHTEN

Der o. g. Handlungsleitfaden richtete den Fokus auf die privaten Einfamilienhausquartiere im Stadtteil. Sanierungsbedarfe zeigen sich aber auch im Geschosswohnungsbau und in den Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Die energetische Sanierung mit der Maßgabe, die baukulturellen Qualitäten langfristig zu sichern, ist ein Thema für den gesamten Stadtteil, weshalb 2014/2015 gefördert durch die KfW-Bankengruppe ein integriertes energetisches Quartierskonzept durch die Arbeitsgemeinschaft Arge QuartierE erarbeitet wurde. Der gesamte Stadtteil wurde hinsichtlich seiner Energieeinsparpotenziale und den Möglichkeiten einer

Titel
Schrägbildaufnahme / Lars Landmann

CO₂-Reduzierung untersucht. Neben den Gebäudebeständen wurden die quartiersbezogene Wärme- und Energieversorgung (z. B. Einsatz erneuerbarer Energien), die klimagerechte Mobilität und die Freiraumstruktur im Stadtteil betrachtet.

Die Stadt Wolfsburg steht im Rahmen der energetischen Stadtanierung in Detmerode vor der Aufgabe, zwischen energetisch sinnvollen Sanierungsmaßnahmen und der baukulturellen Sicherung abzuwägen. Dabei sollen beide Ziele in Einklang gebracht werden. Eine adäquate Maßnahme ergibt sich demnach nicht allein aus einem hohen Energieeinsparpotential, sondern muss gleichzeitig auch das charakteristische Stadtbild Detmerodes berücksichtigen.

Während der Erarbeitung des Quartierskonzeptes wurden bereits Akteursnetzwerke aufgebaut, die in der Phase der Umsetzung des Konzepts weitergeführt werden sollen. Zur verwaltungsübergreifenden Abstimmung wurde eine Lenkungsgruppe eingerichtet, in der die relevanten Geschäftsbereiche der Stadtverwaltung vertreten sind und in der der integrative Ansatz des Konzepts geübt wird. Als Multiplikationsrunde im Quartier ist der eingerichtete Beirat zu verstehen. Neben Vertretern der lokalen Versorgungsträger und der Wohnungsgesellschaften nehmen auch politische Vertreter und themenbezogene Interessengruppen aus dem Stadtteil an den regelmäßigen Sitzungen des Beirats teil. Die Konzepterarbeitung wurde auch genutzt, um mit den zwei großen Wohnungsbaugesellschaften in Wolfsburg, die über einen Großteil der Wohnungsbestände im Stadtteil verfügen, eng zusammen zu arbeiten. Dabei wurden separate Sanierungsfahrpläne für beispielhafte Bestände aufgestellt.

MIT EIGENTÜMERN SPRECHEN UND ENTSPRECHENDE FORMATE ENTWICKELN

Die frühzeitige Einbindung der Eigentümer als umsetzende Akteure ist bei der energetischen Stadtanierung von besonderer Bedeutung, da die Umsetzung des Konzepts maßgeblich von ihrer Investitionsbereitschaft abhängt. Die privaten Eigentümer wie auch die Mieter im Stadtteil wurden während der Konzepterarbeitung auf zwei Quartiersversammlungen und neun themen- und zielgruppenspezifischen Workshops angesprochen. Als Eigentümer von städtischen Objekten ist die Stadt Wolfsburg ebenfalls in der Verantwortung bei ihren Bauvorhaben mit gutem Beispiel voran zu gehen und stadtbildverträgliche Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Mit dem energetischen Quartierskonzept sowie den im Erarbeitungsprozess aufgebauten Akteursstrukturen wurden die Grundlagen für den energetischen Sanierungsprozess in Detmerode gelegt. In den folgenden drei Jahren wird ein ebenfalls über die KfW-Bankengruppe gefördertes Sanierungsmanagement die Stadt sowie die Eigentümer in Detmerode bei der Umsetzung des Quartierskonzepts begleiten und den Prozess im Sinne der städtischen Ziele voranbringen.

Aufgabe des anstehenden Sanierungsmanagements wird es sein, die Akteursstrukturen weiter zu pflegen und darüber hinaus Formate zu entwickeln, um gezielt die Eigentümer von Einfamilienhäusern und die Wohneigentümergeinschaften der Geschosswohnungsbauten anzusprechen und bei Sanierungsbestrebungen zu unterstützen. Gleiches gilt für die großen Wohnungsgesellschaften und ihr noch anstehendes Sanierungsprogramm. Bei Sanierungsmaßnahmen von städtischen Infrastruktureinrichtungen z.B. Schulen und Kindertagesstätten besteht ebenfalls der Bedarf durch das Sanierungsmanagement die baukulturellen Qualitäten zu sichern.





3

Darüber hinaus ist in Zusammenarbeit mit den Wohnungsgesellschaften das Interesse der Mieter für Energieeinsparung im Haushalt und nachhaltige Stadtentwicklung zu wecken.

VOM FREIWILLIGEN ANSATZ ETWAS ABGERÜCKT – ÜBERLEGUNGEN FÜR EINE ERHALTUNGS- UND GESTALTUNGSSATZUNG

Die intensive Beschäftigung mit dem Stadtteil während der Konzeptphase diente auch dazu, den Erfolg des freiwilligen Ansatzes, der mit dem Handlungsleitfaden verfolgt wurde, zu bewerten. Der gewünschte Erfolg blieb bisher weitgehend aus. Stadtbildunverträgliche Veränderungen an der Bausubstanz der privaten Einfamilienhäuser sind weiter zu beobachten. Gleichzeitig wurde aus der Ortspolitik ins Gespräch gebracht, dass eine Erhaltung des Stadtbilds nur über ein verbindliches planungsrechtliches Instrument gesteuert werden kann. Dies nimmt die Stadt zum Anlass, ernsthaft über die Aufstellung einer Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für Detmerode nachzudenken. Die Stadt verspricht sich über den erhaltungsrechtlichen Genehmigungsvorsatz, zunächst einmal von den Sanierungsbestrebungen der Eigentümer zu erfahren und im Zuge dessen Beratungsgespräche durchzuführen. Im Rahmen der Gestaltungssatzung sollen wiederum stadtbildverträgliche Lösungsansätze aufgezeigt werden.



4

AUSBLICK

Unabhängig von der Entscheidung, ob eine Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für die Einfamilienhausgebiete aufgestellt wird, bleibt zukünftig der Bedarf nach einer kontinuierlichen Beratung und Begleitung der Eigentümer. Dabei sind die Eigentümer der Einfamilienhäuser wie auch die der Mehrfamilienhäuser anzusprechen. Es versteht sich von selbst, dass damit ein hoher zeitlicher Aufwand verbunden ist, der von der Stadtverwaltung ggf. in Zusammenarbeit mit einem Sanierungsmanagement geleistet werden muss. Für die Stadt Wolfsburg lohnt sich dieser Aufwand, denn das Ziel der energetischen stadtbildverträglichen Ertüchtigung des Stadtteils kann nur durch die Aktivierung der einzelnen Eigentümer erreicht werden.

↗

Einwohner ca. 125.000
Fläche 204,06 km²

Ansprechpartner Stadt Wolfsburg, Stadtplanung und Bauberatung, stadtplanung@stadt.wolfsburg.de

Arbeitsgemeinschaft Arge QuartierE

Dr. Holger Pump-Uhlmann
energydesign Braunschweig
DeltaEnergie
4K – Kommunikation für Klimaschutz

2

Luftbilddaufnahme von 1968 / Aero-Lux, Frankfurt a. M.
Frei Reg. Präs. Darmst. Nr. 1184/68

3

Markante Kettenhäuser / Lars Landmann

4

Hochhäuser Don Camillo und Peppone von Dr. Gerdes / Lars Landmann

D1

Prozessgestaltung

Umgang mit kurz- bzw. langfristigen Zielsetzungen,
Stufung komplexer Umstrukturierung.
Berücksichtigung zeitlicher Aspekte und prozessbezogenes
Vorgehen zur Sicherung städtebaulicher Qualitäten.

35 BREMEN ↗ S 172

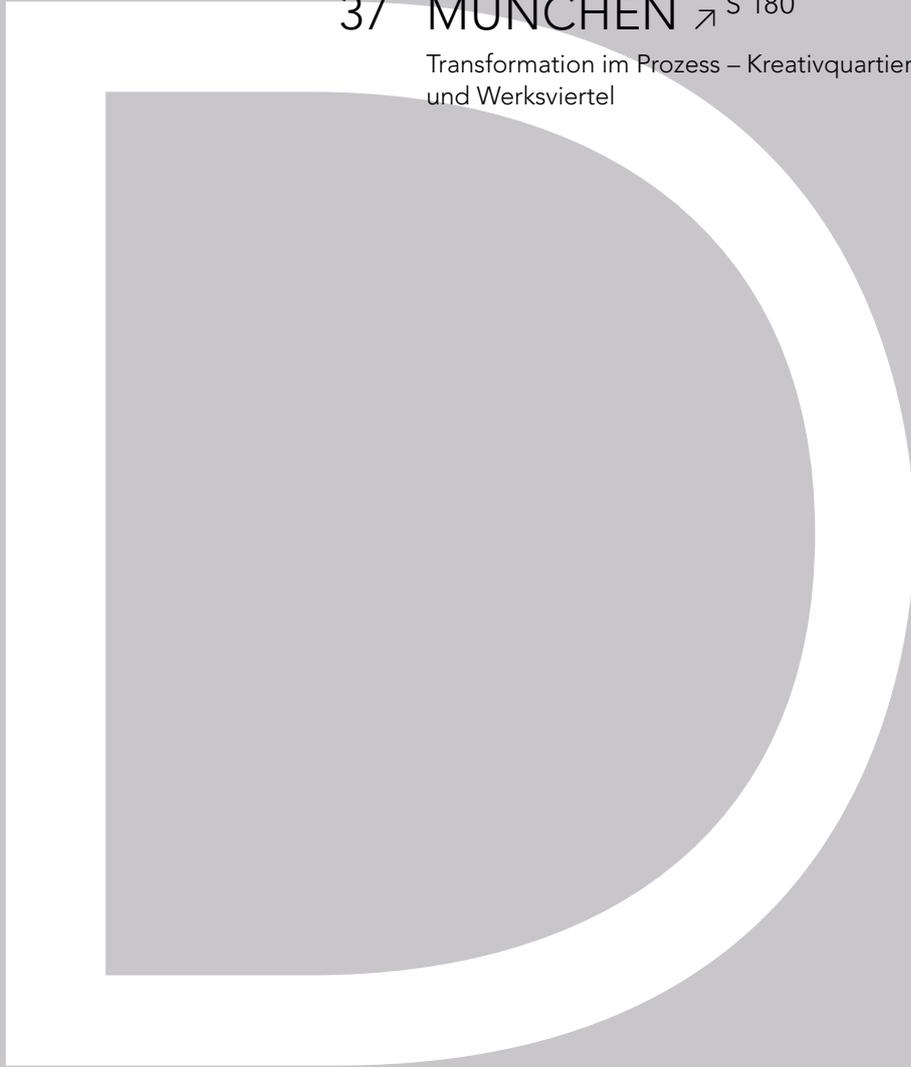
Zwischennutzungsagentur als
Instrument der Stadtentwicklung

36 HEIDELBERG ↗ S 176

Dialogischer Planungsprozess Konversion

37 MÜNCHEN ↗ S 180

Transformation im Prozess – Kreativquartier
und Werksviertel



D2 Strategische Stadtentwicklungsplanung

Bewältigung der Komplexität von Stadtentwicklungsprozessen. Formulierung thematischer und räumlicher Sachverhalte als Orientierungsrahmen zukünftiger Entwicklung.

- 38 **BERLIN** ↗ S 184
BerlinStrategie – Stadtentwicklungskonzept 2030
- 39 **ERFURT** ↗ S 188
Das „standardisierte Verfahren“ zur Einzelhandelsansiedlung
- 40 **FRANKFURT AM MAIN** ↗ S 192
Kommunale Ansätze zur Klimaanpassung
- 41 **FREIBURG** ↗ S 196
Perspektivplan Freiburg – Leitbild für die Freiraum- und Stadtentwicklung
- 42 **HAMBURG** ↗ S 200
Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg Ost
- 43 **KARLSRUHE** ↗ S 206
Die Stadt neu entwickeln – zum Räumlichen Leitbild Karlsruhe
- 44 **MÜNCHEN** ↗ S 212
LaSie – die langfristige Siedlungsentwicklung einer wachsenden Stadt
- 45 **MÜNCHEN** ↗ S 216
Smart City-Strategie
- 46 **SCHWERIN** ↗ S 218
Integrierte Stadtentwicklungsplanung

↗ Demografischer Wandel, soziale Polarisierung, Klimawandel, Digitalisierung und nicht zuletzt die Krise der Kommunalfinanzen ließen die Grenzen eines pragmatischen Inkrementalismus immer deutlicher werden. Integrierte, strategische Stadtentwicklungsplanung ist mittlerweile in Europa state of the art.

Stephan Reiß-Schmidt

Vor 30 Jahren war sie bereits totgesagt, die langfristige, integrierte Stadtentwicklungsplanung. „Projekte statt Planung“ lautete das Motto, das nicht nur in Deutschland eine neoliberale Wende der Stadtentwicklung einläutete – und globalen Investoren und durchreisenden Stararchitekten den Weg ebnete. Dabei war die Planungsmüdigkeit angesichts eines überzogenen top-down-Steuerungsanspruchs und zu abstrakter Zielsysteme durchaus nachvollziehbar.

Das änderte sich um die Jahrtausendwende: Demografischer Wandel, soziale Polarisierung, Klimawandel, Digitalisierung und nicht zuletzt die Krise der Kommunalfinanzen ließen die Grenzen eines pragmatischen Inkrementalismus immer deutlicher werden. Integrierte, strategische Stadtentwicklungsplanung ist mittlerweile in Europa state of the art. Die Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt (2007) und die Toledo Declaration (2010) der EU-Städtebauminister propagieren sie ebenso wie die Nationale Stadtentwicklungspolitik.

„Integrierte strategische Stadtentwicklungsplanung sucht nach einem fachlich verantwortlichen und politisch tragfähigen Gleichgewicht sozialer, kultureller, ökonomischer und ökologischer Ziele. Sie ist dem Gemeinwohl verpflichtet und trägt dazu bei, es auf kommunaler Ebene zu konkretisieren und zu gestalten. Stadtentwicklungsplanung hat das Ziel, die Chancengerechtigkeit für die Teilräume der Stadt sowie für die unterschiedlichen Gruppen der Stadtgesellschaft zu wahren und einen gerechten Interessenausgleich zu ermöglichen.“ (1)

Vielfältige Formen strategisch-integrierter Konzepte sind, wie die nachfolgenden Fallstudien zeigen, längst in der Planungspraxis angekommen. Handlungsfelder sind hier neben der Transformation im Bestand (Konversion, Zwischennutzung) vor allem räumliche Leitbilder sowie die Flächenbereitstellung für Wohnungsbau und Infrastruktur in wachsenden Städten. Daneben werden integrierte Gesamtkonzepte mit ihren umfassenden Dialogprozessen und Teilstrategien z. B. zu Einzelhandel, Smart Cities und Klimawandel vorgestellt.

TRANSFORMATION IM BESTAND

Zeitgewinn durch Zwischennutzung ist eine immer noch unterschätzte Strategie. Die vor acht Jahren in Bremen als intermediärer Akteur zwischen Verwaltung, Immobilien Eigentümern und Nutzern gegründete ZwischenZeitZentrale (ZZZ) hat es geschafft, aus brachliegenden Hafenanlagen soziales und kreatives Kapital für die Zukunft zu schlagen. Konversionsflächen der US-Armee von 180 Hektar sind für Heidelberg planerisch und finanziell keine Kleinigkeit: die Altstadt ist gerade halb so groß. In einem gut strukturierten, dialogischen Planungsprozess werden im Wechselspiel von Fachplanung, Bürgerbeteiligung und politischer Entscheidung Entwicklungsszenarien und städtebauliche Konzepte für fünf Teilgebiete entwickelt. Um Konversion und Zwischennutzung geht es auch im Kreativquartier der Stadt München, einem innenstadtnahen ehemaligen Gewerbe- und Kasernenareal im städtischen Eigentum. Hier wird mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Trägerschaften eine Mischung aus Wohnen, Kultur, Kreativgewerbe und öffentlichen Räumen entstehen. Ein städtebaulicher Ideenwettbewerb wurde im Dialog mit Zwischennutzern und Bürgerschaft vorbereitet, der Gewinner wurde 2016 für sein Konzept auch mit

dem DEUBAU-Preis ausgezeichnet. Im Münchner Werksviertel, einem ehemaligen Industriegebiet am Ostbahnhof, wurde nach Zwischennutzungen durch Clubs, Diskotheken und Freizeiteinrichtungen in einem längeren Planungs- und Diskussionsprozess eine bestandsorientierte Strategie für ein dichtes und urbanes Quartier mit den privaten Eigentümern entwickelt.

RÄUMLICHE LEITBILDER

Im Vorfeld ihres Stadtjubiläums machte sich die 1715 gegründete barocke Planstadt Karlsruhe auf die Suche nach ihren räumlichen Potenzialen und einem einprägsamen räumlichen Leitbild. In mehreren Etappen wurden in einer Planungswerkstatt von drei Teams unterschiedliche Konzepte erarbeitet und zur Diskussion gestellt. Im Wechselspiel von Verwaltung, externer Expertise und öffentlicher Debatte werden nun Handlungsansätze für einzelne Stadtteile entwickelt. Über die Grenzen des Wachstums und lokale Identität wird auch in Freiburg emotional und kontrovers gestritten. Dort stand am Ende einer breiten Diskussion über die Qualitäten der Stadtquartiere ein Perspektivplan mit Zielen und Handlungsschwerpunkten für Wohnungsbau und Freiraumentwicklung. Vergleichbar ist der Ansatz des Konzepts „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ in Hamburg – ein Zukunftsbild für Wohnungsbau, verdichtetes Gewerbe und Freiräume für den Hamburger Osten. Es wird nicht als Masterplan, sondern als Auftakt für eine Debatte verstanden. Bemerkenswert ist die Strategie der Revitalisierung traditioneller Industriegebiete. Auch im stark wachsenden München mit seinen nur 310 Quadratkilometern Stadtgebiet erfordert der Flächenengpass für Wohnungsbau und Infrastruktur neue Konzepte. In einem mehrstufigen Prozess wurden im Projekt „Langfristige Siedlungsentwicklung“ seit 2009 verschiedene Strategien von Gutachterteams entwickelt und durch Testentwürfe überprüft. In Workshops und öffentlichen Veranstaltungen wurden Fachöffentlichkeit, Wohnungswirtschaft, Verbände und Initiativen einbezogen. Insbesondere die qualifizierte Verdichtung ist inzwischen mit zahlreichen konkreten Projekten in der Praxis angekommen.

INTEGRIERTE GESAMTKONZEPTE

Gesamtstädtische Strategiekonzepte brauchen ein klares politisches Commitment, das Engagement der Stadtgesellschaft – und das richtige Zeitfenster. In Berlin war dies beim Stadtentwicklungskonzept 2030 offenbar der Fall. In drei Werkstätten mit Schlüsselakteuren, fünf Stadtforen für die Öffentlichkeit und Veranstaltungen für besondere Zielgruppen wurden ressortübergreifend Strategien und Konzepte für Transformationsräume entwickelt. Abwanderung, Wohnungsleerstand und die vernachlässigte Bausubstanz in der Altstadt waren Auslöser für ein erstes, 2003 beschlossenes integriertes Stadtentwicklungskonzept in Schwerin, eine solide Grundlage für Stadterneuerung und Stadtumbau. Mit seiner dritten Fortschreibung 2015 wird das im Dialog mit

der Bürgerschaft entwickelte Leitbild „Schwerin 2020: offen – innovativ – lebenswert“ mit einem Maßnahmenkonzept für die seit 2010 wieder wachsende Stadt verknüpft.

SEKTORALE STRATEGIEN

Zu den dicksten Brettern der Stadtentwicklung zählen Einzelhandelskonzepte und ihre konsequente Umsetzung. In Erfurt wurde nicht nur ein breiter Konsens und eine große politische Mehrheit für die Erhaltung und Entwicklung der Altstadt als Einzelhandelszentrum der Stadtregion erreicht, sondern durch ein transparentes und standardisiertes Verfahren auch die Umsetzung im kommunalpolitischen Alltag gesichert. Der Klimawandel ist ein Schwerpunkt integrierter Konzepte, der nahezu alle Handlungsfelder berührt. Auf der Grundlage eines Klimaplanatlasses modellierte die Stadt Frankfurt am Main gemeinsam mit dem Deutschen Wetterdienst Wirkungen des Klimawandels auf unterschiedliche Stadtstrukturen. Ressortübergreifend werden darauf basierend Vulnerabilitätsanalysen und Maßnahmen zur Klimaanpassung entwickelt. Smart City wird dagegen zumeist noch nicht als Dimension integrierter Stadtentwicklung, sondern als Geschäftsmodell der Industrie betrachtet. In München soll aber mit einer neuen Leitlinie „Smart City München“ im Dialog mit der Stadtgesellschaft eine Einbettung in die sozialen, ökologischen und räumlichen Ziele des Stadtentwicklungskonzepts Perspektive München erfolgen.

Themen und Vorgehensweisen der dokumentierten Projekte zeigen ein breites Spektrum, das die unterschiedlichen Stadtgrößen, Rahmenbedingungen und lokalen Planungskulturen spiegelt. Gemeinsam sind allen Beispielen offene, diskursive Planungsprozesse (zunehmend auch mit digitalen Medien) sowie das ressortübergreifende, kooperative Handeln in vielfältigen Bündnissen mit Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft.

(1) Deutscher Städtetag, 2015: Positionspapier Integrierte Stadtentwicklungsplanung und Stadtentwicklungsmanagement. Berlin und Köln.

35 Zwischennutzungs- agentur als Instrument der Stadtentwicklung

BREMEN



Tom Lecke-Lopatta

Sind Zwischennutzungsagenturen in der aktuellen Situation, in der nahezu alle leerstehenden Immobilien für die Flüchtlingsunterbringung genutzt werden müssen, überhaupt noch „zeitgemäß“? Diese Frage drängt sich natürlich auf und kann unter zwei Gesichtspunkten nach wie vor eindeutig bejaht werden. Zum Ersten, und hierauf deutet auch schon der Name der ZwischenZeitZentrale der Bremer Zwischennutzungsagentur hin, dreht es sich längst nicht mehr allein um Immobilienzwischenutzung. So sind die Erfahrungen aus den temporären Projekten der Kreativszene äußerst hilfreich im Umgang mit der Organisation der jetzigen Aufgabe – da-

rüber wird im Folgenden berichtet. Zum Zweiten ist darauf hinzuweisen, dass zwar in vielen Städten auch unabhängig von der Flüchtlingsfrage mittlerweile (historische) Gebäude, die für Kreativwirtschaft geeignet sind, knapp werden und gleichzeitig in vielen prosperierenden Städten an peripheren Orten noch hinreichend entsprechende Gebäude, Räume, Quartiere vorhanden sind, die entwickelt werden müssen. Auch dies wird in diesem Beitrag dargestellt. Zunächst soll der Bremer Ansatz systematisch beschrieben werden.

Bremen hat mit einer nach acht Jahren – nahezu fest institutionalisierten – behördenübergreifend betreuten Zwischennutzungsagentur, der „ZwischenZeitZentrale Bremen“ (ZZZ), bei den vielfältigen 80 durchgeführten Projekten sehr gute

Erfahrungen gemacht. Anfangs, vor 2007, organisierten junge Leute Zwischennutzungen mit Eventcharakter. Die Unterstützung der Stadt betraf bauordnungsrechtliche Fragen und die Duldung der Grundstücks- und Gebäudenutzungen. Nach 2007 wurde vom Hafen- und Wirtschaftsressort die erste Zwischennutzungsagentur (Landlotsen) eingerichtet. Ziel war es, den Imagewandel in den zu dieser Zeit weitgehend brachliegenden Teilen der alten Bremer Hafengebiete (heute Überseestadt) einzuleiten. Gleichzeitig sollte neben der Leere auch Vandalismus verhindert werden.

In der nächsten Phase bis 2012 nahm das Hafen- und Wirtschaftsressort das Stadtentwicklungsressort und das für die Liegenschaftsverwaltung zuständige Finanzressort mit ins Boot. Das Projekt erhielt eine Förderung im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik (2009–2012). Nach einer erneuten Ausschreibung wurde die heute noch bestehende ZwischenZeitZentrale Bremen (ZZZ) etabliert. In dieser Phase wurden die Effekte hinsichtlich Existenzgründung und Immobilienerhalt immer deutlicher. Ebenso die Bedeutung der Testnutzungen im Sinne des sich Zeit-Gönnens zur Findung neuer nachhaltiger Planungs- bzw. Nutzungskonzepte und deren späteren Festsetzung in Bebauungsplänen.

Wichtig war in dieser Phase auch die Integration junger Menschen im Sinne einer Bürgerbeteiligung in Planungsprozessen. Nicht zuletzt stellt die Existenz einer „Zwischennutzerszene“ einen Standortfaktor im Städtewettbewerb und ein zunehmend gewichtigeres Argument dar, um junge Menschen oder Kreative aller Altersgruppen zu halten.

Aufgrund der positiven Erfahrungen entschloss sich Bremen nach 2012 zu einer weiteren ressortübergreifenden Förderung der Zwischennutzungsagentur mit bremischen Mitteln. In dieser Phase wurde der Versuch unternommen, Belebungs-effekte auch in peripheren Quartieren zu erzielen. Nach anfänglichem Zögern zog auch die Kreativszene im wahrsten Sinne des Wortes mit und ließ sich auf Experimente an peripheren Orten mit bislang wenig urbanem Charakter, also geringer Anziehungskraft für junge Menschen, ein.

Bis 2016 sind ca. 140 Projekte das Resultat dieses Prozesses: vom eintägigen Event bis hin zur dauerhaften Etablierung eines anfänglich nur testweise genutzten Existenzgründerzentrums. Die Vielzahl der Projekte zeigt die hohe Reichweite in die Kreativszene hinein. Damit wird die auch ökonomisch große Hebelwirkung belegbar, die mit dem Agenturmodell bei der Zusammenführung von Projekten und Immobilien erreicht wird. Weiterhin zeigt die hohe Zahl und die Verschiedenheit der Projekte und genutzten Immobilien, wie weit schon die Routine in Fragen der temporären Genehmigungen, Duldungen, provisorischen baulichen Ertüchtigungen gediehen ist.



2



3

Im Wesentlichen sind dabei folgende Faktoren ausschlaggebend:

- Eine Agentur als Bindeglied zwischen Verwaltung und Nutzern hat sich außerordentlich bewährt, da die Mitglieder der Zwischennutzungsagentur der Kreativszene nahestehen und mit dieser weit stärker vernetzt sind, als üblicherweise Verwaltungsangehörige.
- Mit Immobilieneigentümern kann durch die Stadtgemeinde im Hintergrund erheblich besser verhandelt werden. Dies gilt sowohl, wenn die Zwischennutzungsagentur selbst als Hauptmieter auftritt, aber auch wenn sie weitere Akteure vermittelt.
- Die notwendigerweise reflektierende Berichterstattung gegenüber dem BBSR in der Phase der Förderung als Projekt der Nationalen Stadtentwicklungspolitik und im EU Programm UrbAct („TUTUR, Temporary Use as a Tool for Urban Regeneration“, www.tutur.eu) hat zur systematischen Aufbereitung und Reflexion der Projekterfahrungen und der jeweils verwendeten planerischen Instrumente als Basis für weitere Projektformulierungen geführt. Dieser Austausch wird jetzt mit REFILL weitergeführt (s. u.).

Titel

Festival AufAuf – Aufeinandertreffen auf der Brache. Ein Projekt des AAA im Sommer des Jahres 2009 auf einer innerstädtischen Brache hinter dem Güterbahnhof Bremen. / Occ4m, Bremen, 25. Juli 2009

2

Ein Projekt von 20 Projekten im LLOYDhof (ehemalige Shopping-Mall): Wedderbruuk (zu dt. wiedergebrauchen) / Daniel Schnier, ZZZ Bremen

3

Ab geht die Lucie. Eröffnung von einem städtischen Gartenprojekt in der Bremer Neustadt / Daniel Schnier, ZZZ Bremen

- Schließlich scheint die im Projekt verankerte Behördenkooperation ein sehr wesentlicher Erfolgsfaktor zu sein.
- Zwischennutzungen nehmen Entscheidungsdruck von Verantwortlichen in der Stadtverwaltung zur Festlegung eigentlich noch nicht definierbarer Folgenutzungen und ermöglichen auch das Zusammenarbeiten von beispielsweise Liegenschafts-, Wirtschafts- und Bauverwaltung.

In diesem Zeitgewinn, der mit Zwischennutzung verbunden ist, können häufig langfristige Nutzungskonzepte sehr viel besser erarbeitet werden. Hierdurch können in der Praxis nicht nur Fehlentscheidungen verhindert werden (Funktionieren von Testnutzungen), sondern tragfähige, langfristige Konzepte aus ökonomischer und städtebaulicher Sicht gefunden werden. Allein dieser Gesichtspunkt rechtfertigt in vielen Fällen durchaus auch ökonomisch aufwändige Zwischennutzungen.

Sie erhöhen die Reichweite an Personen und Szenen, die in Kooperationsprojekte zur Zwischennutzung eingebunden werden können. Zwischennutzungsagenturen sind vor allen Dingen sinnvoll, um jungen bürokratieunerfahrenen Existenzgründern in der Startphase einen Teil der Sorgen abzunehmen oder zumindest oft komplizierte Genehmigungswege für Gebäudeumnutzungen zu erleichtern. Zwischennutzungsagenturen sind aber auch als Austauschplattform von Ideen für neue Projekte und Nutzungen ideal.

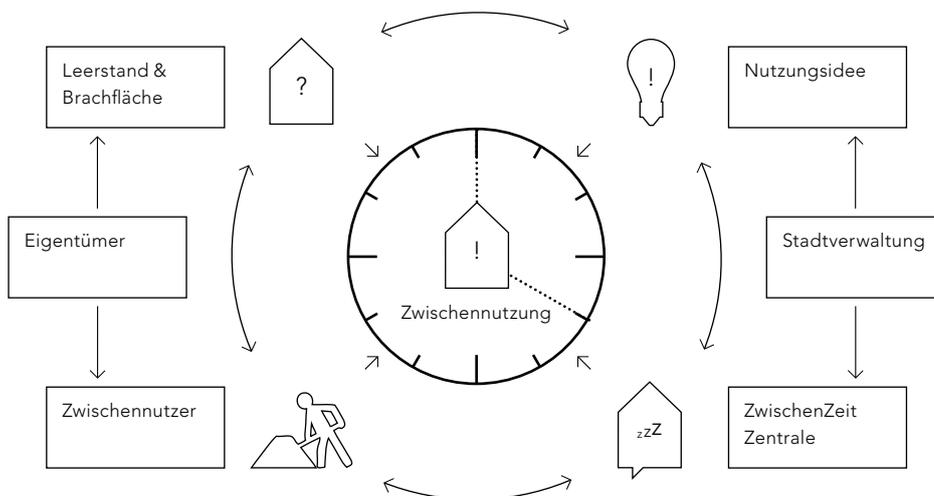
AUSBLICK

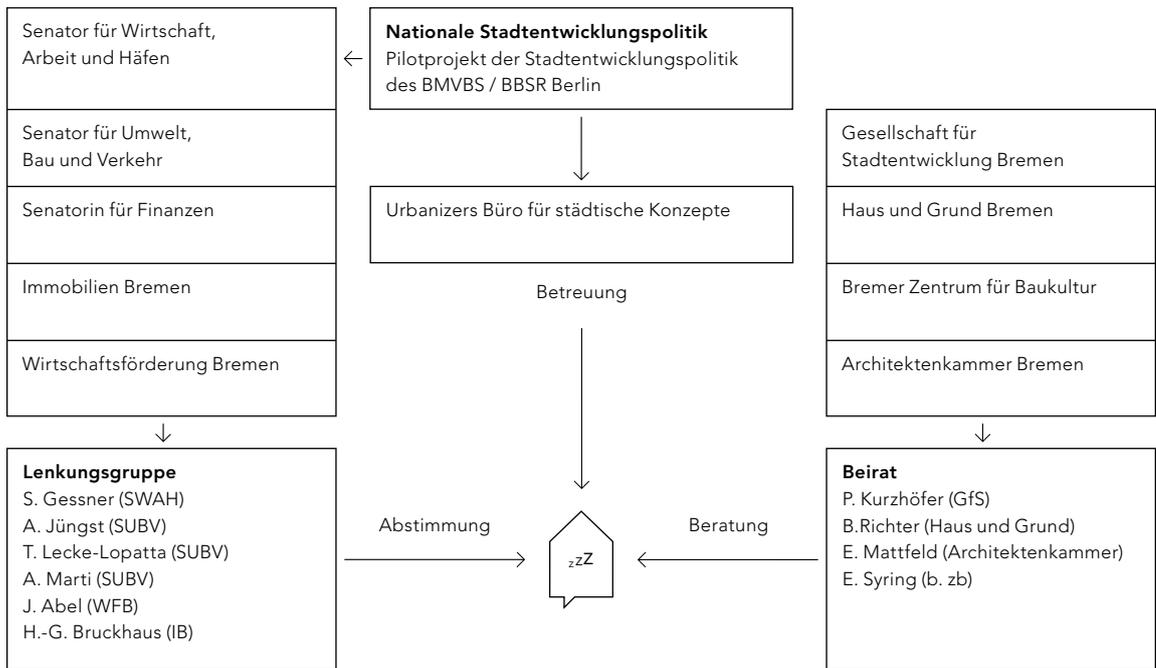
Ab 2016 wird angestrebt, zu einem verstärkten Erfahrungsaustausch zwischen der Kreativ- und Kulturszene und neuen Zuwanderern in der Stadt, auch Flüchtlingen, durch entsprechende Konzeptionen von Projekten zu ge-

langen. Zentrale Thesen sind dabei, dass einerseits dieselben Stadtbereiche, Branchen, und leerstehende Immobilien in den Fokus der Flüchtlingsunterbringung und Integration rücken, andererseits gibt es vielfältige Hinweise darauf, dass sich Kreativ- und Existenzgründerszene und Migrationsökonomien gegenseitig befruchten könnten. Nicht zuletzt ist auch der Erfahrungshintergrund bei der Organisation temporärer Nutzungen sinnvoll nutzbar.

FAZIT

Der Grundgedanke der Zwischennutzung, also die Verbindung neuer, häufig unkonventioneller, Ideen mit brachliegenden Raumpotentialen, ist auch für die aktuelle Flüchtlingsthematik höchst relevant. Neue Partner in der Zusammenarbeit finden sich dabei auf institutioneller Seite in den Sozial- und Arbeitsressorts, die angesichts der aktuellen Situation nicht nur mit den konventionellen Instrumenten reagieren können. Das überwältigende ehrenamtliche Engagement, und damit verbunden natürlich auch ein wirtschaftliches Engagement, für Flüchtlinge ist ebenso auf der Suche nach entsprechenden Raumressourcen. Das jüngst bewilligte EU-Projekt „REFILL – Beyond temporality“, an dem das Bauressort und die ZZZ in Bremen teilnehmen, geht ebenfalls in diese Richtung. Es ist Teil des EU-Austausch- und Lernprogramms URBACT. Das Projekt fokussiert anlässlich der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise neue Formen von Solidarität und Engagement in Städten. Pioniere und lokale Initiativen schaffen durch unkonventionelle Ideen neue Lösungen, um Städte zukunftsfähig zu machen. Bremen hat sich dabei in diesem Sinne eingebracht, d. h. dafür plädiert, stärker als bislang Flüchtlinge in derartige Strategien temporärer Projekte, also „Zwischennutzungen, Zwischenschritten, zwischen-





5

zeitliche Lösungen“, einzubinden. In den kommenden vier Jahren will Bremen angesichts der aktuellen Flüchtlingssituation auf diese Weise neue Formen der Integration in die Stadtgesellschaft erproben.

Quellen

- (1) Geisheimer Kg; bb22 (Hg.), 2014: Experiment Wohnbüro – Zwischennutzung als strategisches Instrument zur Innenentwicklung. Offenbach.
- (2) Lecke-Lopatta, T., 2012: Von der Brache als Problem zur Ressource für kreative Stadtentwicklung – Erfahrungen eines Bremer Planungspraktikas in second hand spaces. In: Ziehl, M. u. a. (Hg.): second hand spaces – über das Recyclen von Orten im städtischen Wandel. Berlin.
- (3) Lecke-Lopatta, T., 2012: Braucht die „kreative Stadt“ neue rechtliche Regeln? In: BBSR (Hg.): stadt:pilot spezial. Berlin/Bonn.
- (4) Team N. (Hg.), 2009: Sproutbau – ein Sommer im Beton. Bremen.
- (5) Hochschule für Künste (Hg.), 2012: KLONDIKE RIVER. Bremen.
- (6) Lambertus; Lehmann; Hoffmann (Hg.), 2011: Raumkante Haus 149. Bremen.



Einwohner 548.547
Fläche 325,42 km²

Ansprechpartner Freie Hansestadt Bremen, Referat Raumordnung, Stadtentwicklung, Flächennutzungsplanung

Weitere Informationen im Internet

<http://zzz-bremen.de/blog/>
<http://www.aaa-bremen.de/assets/FINAL-REPORT-TUTUR-final.pdf>

4

Funktionsschema der Zwischennutzung

5

Organigramm Behördenkooperation bei der Betreuung der ZZZ

36 Dialogischer Planungsprozess Konversion

HEIDELBERG



**Michèle Bernhard, Annette Friedrich,
Joachim Hahn**

Im Jahr 2014 zog die US-Armee vollständig aus Heidelberg ab und hat damit 180 Hektar Fläche für neue Entwicklungen hinterlassen. Der Großteil dieser Konversionsflächen liegt mitten in der Stadt, was eine einmalige Gelegenheit für Heidelberg darstellt. Die Nachfrage nach neuen Wohn- und Wirtschaftsflächen, nach Räumen für Wissenschaft und Forschung ist nämlich sehr groß. Heidelberg ist eine Großstadt mit rund 150.000 Einwohnern, die in den nächsten Jahren weiter wachsen wird, da sie sowohl als Wohnstandort als auch als internationales Zentrum für Wissenschaft und Forschung attraktiv ist.

Insgesamt stehen fünf Areale für die Stadtentwicklung zur Verfügung: Campbell Barracks/Mark Twain Village, US Hospital, Patton Barracks, Airfield und Patrick Henry Village. Davon befinden sich drei in integrierter Lage. Um die Größe und damit die Bedeutung einordnen zu können, ist der Vergleich mit der Heidelberger Altstadt hilfreich: Zusammengekommen sind alle Konversionsflächen fast doppelt so groß wie diese.

Die Stadt wird alle Flächen durch eine für diesen Zweck gegründete Tochtergesellschaft von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) erwerben und anschließend an geeignete Investoren und Baugruppen veräußern sowie Flächen für öffentliche Nutzungen im städtischen Eigentum behalten.

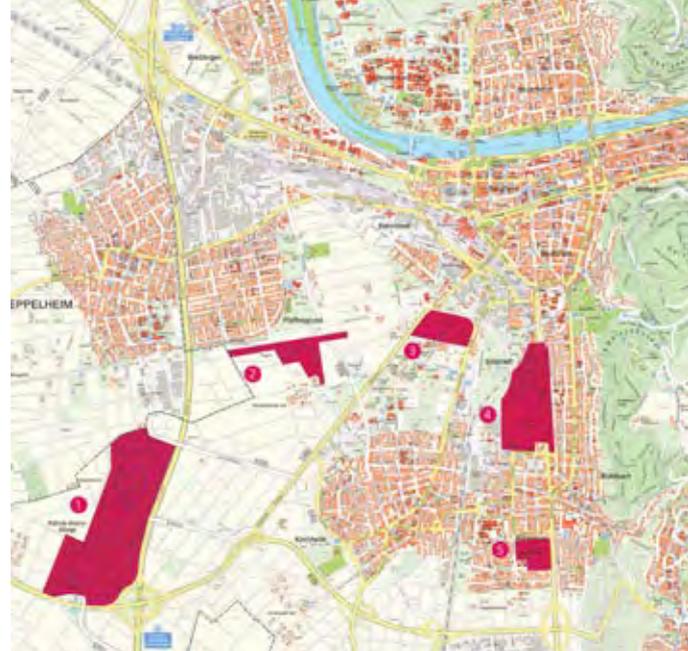
Der Bedeutung des Themas Konversion entsprechend hat der Heidelberger Gemeinderat im Mai 2013 einen eigenen Konversionsausschuss eingerichtet. Der Ausschuss befasst sich mit allen Themen rund um die ehemaligen US-Flächen. Inhaltlich zuständig – und räumlich begrenzt auf die Konversionsflächen – ist der Konversionsausschuss insbesondere für Planungs- und Stadtentwicklungsaufgaben, Verkehrsinfrastruktur sowie das gesamte Bau- und Landschaftswesen zuständig. Innerhalb der Stadtverwaltung ist die Koordination der Konversionsaufgaben auf Dezernatsebene angesiedelt. Dazu hat der Gemeinderat die Einrichtung eines Dezernats „Konversion und Finanzen“ beschlossen. Der Konversionsprozess stellt die Stadt vor sehr komplexe Herausforderungen mit großen Chancen, aber auch mit hohen finanziellen Risiken. In dem Dezernat werden die unterschiedlichen fachlichen Interessenlagen und auch die finanziellen Fragen ganzheitlich bewertet und gemanagt.

DIALOGISCHER PLANUNGSPROZESS KONVERSION

Um eine nachhaltige Stadtentwicklung sicherzustellen, bei der alle wichtigen Akteure einbezogen werden, entwickelte die Stadt Heidelberg einen „dialogischen Planungsprozess Konversion“, der Ende 2010 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Hintergrund dafür war das hohe Interesse an der Frage, was aus den ehemaligen US-Flächen werden soll. Die Idee ist, von Anfang an gemeinsam mit Bürgerschaft, Fachleuten, Verwaltung sowie Politik intensiv an den Planungen zur zivilen Nachnutzung der US-Areale zu arbeiten.

Ein wichtiger Baustein zum Erreichen dieses Ziels ist der Entwicklungsbeirat Konversion. Er besteht aus 34 Vertreterinnen und Vertretern von Institutionen, Verbänden und Einrichtungen und fungiert als Scharnier zwischen Verwaltung und Politik einerseits und Bürgerschaft und Öffentlichkeit andererseits. Die Beschlüsse des Entwicklungsbeirats haben Vorschlagscharakter für den Gemeinderat der Stadt Heidelberg und fließen in die Beratungen mit ein.

In der ersten Phase des dialogischen Planungsprozesses wurden vom Entwicklungsbeirat gemeinsam mit der Bürgerschaft Leitlinien entwickelt, die den Qualitätskatalog und den Maßstab abbilden, an dem die Entwicklungen der Flächen gemessen werden. Beispielhaft wird im Folgenden die Leitlinie Städtebau/Kultur zitiert. „Es werden vielfältige gemischte und lebendige Quartiere mit guter Lebensqualität und Mut zu Experimenten entstehen. Diese werden in geeigneter Weise mit der Umgebung und dem gesamten Stadtgefüge verflochten. Eine anspruchsvolle, auch experimentelle Architektur wird Quartiere mit hoher, identitätsstiftender Qualität schaffen.“ Die anderen Leitlinien beschäftigen sich mit vielen weiteren zentralen Aspekten der Stadtentwicklung, etwa mit den Themen Wohnen, soziale Infrastruktur oder Wirtschaft. Damit verbunden war die Formulierung von Entwicklungszielen, wie zum Beispiel „preiswerter Wohnraum“ oder „Förderung



2

von Innovationskultur“. In der derzeitigen Phase zwei des dialogischen Planungsprozesses werden konkrete Entwicklungsszenarien für die einzelnen Areale ausgearbeitet, um für jede Fläche standortbezogen in die Detailplanung zu gehen. In der dritten Phase findet die schrittweise Umsetzung der Planungen statt. Die fünf Areale durchlaufen nicht gleichzeitig die Phasen zwei und drei. Zum einen liegt dies daran, dass die US-Armee die Flächen nicht gleichzeitig geräumt hat und zum anderen, dass die Planungs- und Realisierungs-Kapazitäten der beteiligten Akteure begrenzt sind.

Methodischer Kerngedanke des dialogischen Planungsprozesses Konversion ist über alle Phasen hinweg ein schrittweises Vorgehen. Auf der Basis erster fachlicher Überlegungen finden Beteiligungsveranstaltungen statt mit dem Ziel, Anregungen und Hinweise aus der Bürgerschaft einzuholen. Diese werden von den Fachplanern geprüft und nach Möglichkeit aufgegriffen. Am Ende jeder Planungsstufe steht die Beratung und Entscheidung in den politischen Gremien. Bei der darauf aufbauenden vertiefenden Planungsstufe wird ebenso verfahren. So entsteht ein „Wechselspiel“ zwischen Fachplanung, Bürgerbeteiligung und politischer Entscheidung. Auf diese Weise lassen sich der Sachverstand und die Erfahrungen aller Akteure zusammenführen.

Ziel ist neben einer hohen Qualität der Ergebnisse die Identifikation und Akzeptanz aller Akteure mit den gemeinsam erarbeiteten Ergebnissen. Die aktive Einbindung der

Titel
Impressionen von einem Bürgerforum in der Südstadt /
Rothe

2

Lage der Konversionsflächen in Heidelberg: 1 – Patrick Henry Village, 2 – Airfield, 3 – Patton Barracks, 4 – Campbell Barracks/ Mark Twain Village, 5 – US Hospital



3

Bürgerschaft und eine hohe Transparenz gehören daher zu den Grundpfeilern des Verfahrens, an dessen Ende ein breiter stadtgesellschaftlicher Konsens stehen soll.

AKTUELLER PLANUNGSSTAND „MARK TWAIN VILLAGE/CAMPBELL BARRACKS“ UND „US HOSPITAL“

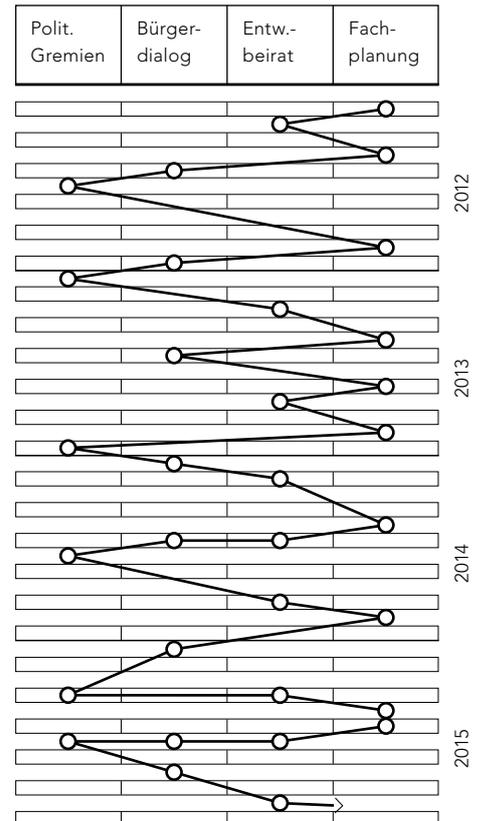
Im Folgenden wird das Vorgehen der Stadt Heidelberg in enger Kooperation mit der BImA in Bezug auf die Flächen Mark Twain Village/Campbell Barracks und des US Hospitals beschrieben.

Die Entwicklung der Campbell Barracks/Mark Twain Village ist am weitesten fortgeschritten. Im August 2015 wurden die Flächen von der Stadt erworben. Sie befinden sich in der Südstadt und nehmen mit 43,3 Hektar ein Drittel der Fläche dieses Stadtteils ein. Die historische Bausubstanz der Campbell Barracks gehört zur ehemaligen „Großdeutschlandkaserne“, die Ende der 1930er Jahre errichtet wurde. Im Jahr 1945 wurde sie von den Amerikanern übernommen. Für das Militär hatten die Campbell Barracks immer eine hohe Bedeutung. So befanden sich dort das Hauptquartier der US-Streitkräfte in Europa und das Hauptquartier der Landstreitkräfte der NATO. Große Teile stehen unter Denkmalschutz. Die Bauarbeiten für das Mark Twain Village begannen 1948. Diese wurde von den amerikanischen Streitkräften als Wohnsiedlung samt Kindergärten, Schulen, Spielplätzen und einer Kirche genutzt.

Das Interesse und die Bereitschaft sich intensiv zu beteiligen, sind bei der Heidelberger Bevölkerung sehr hoch, das gilt auch für die Bürgerbeteiligung im Rahmen der Konversion. Darauf aufbauend hat sich für die Südstadt ein neuer Stadtteilverein gegründet und ein eigener Bezirksbeirat wurde eingerichtet. Seit April 2014 gibt es einen Masterplan für die künftige Nutzung. Der Masterplan wurde im Sinne des dialogischen Planungsprozess Schritt entwickelt und immer wieder mit der Bürgerschaft diskutiert und von der Fachplanung überarbeitet. Anschließend hat der Gemeinderat den Mas-

terplan beschlossen. Sein Kernelement ist im Bereich Mark Twain Village (MTV) das wohnungspolitische Konzept. Rund 70 Prozent der entstehenden Wohnungen sollen als preiswerte Angebote für verschiedene Nutzergruppen zur Verfügung stehen. Hierfür hat Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner das „Bündnis für Konversionsflächen“ initiiert. In ihm haben sich fünf genossenschaftliche Wohnungsbauunternehmen und Banken zusammengeschlossen. Für den nördlichen Teil von MTV liegt seit Dezember 2014 im Ergebnis einer konkurrierenden Mehrfachbeauftragung ein städtebaulicher Entwurf der Arbeitsgemeinschaft Teleinternetcafé (Berlin) TH Treibhaus (Hamburg) vor. Auch in diesem Verfahren wurden die Bürgerinnen und Bürger unter anderem als Sachpreisrichter intensiv beteiligt. Im süd-östlichen Teil steht das Bebauungsplanverfahren kurz vor dem Abschluss. Herzstück des neuen Quartiers wird ein zentraler Bürgerpark. Zudem sind ein Nahversorger, eine Schule sowie verschiedene soziale und kulturelle Einrichtungen vorgesehen. Für die Entwicklung der Stadtmitte in der Südstadt wurde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitgliedern des Entwicklungsbeirats und lokalen Akteuren der Südstadt, gegründet.

Im Bereich der Campbell Barracks (ehemaliges Nato-Hauptquartier) sind urbane Wirtschaftsflächen als Standort für Gewerbebetriebe mit büroähnlicher Nutzung vorgesehen – zum Beispiel Dienstleister oder Betriebe aus der Kreativwirtschaft. Die historischen Gebäude sowie die umliegenden Freiflächen sind denkmalrechtlich geschützt und bieten vielfältige Nutzungsoptionen. Weitere Potenziale sind auf ergänzenden, teils komplett unbebauten Baufeldern vorhanden. Der Bereich der Campbell Barracks ist für die Gesamtentwicklung der Konversionsfläche ein wichtiger Impulsgeber und Baustein.



Ziel ist es, sowohl den Anrainern als auch der Bürgerschaft ausgehend vom Paradeplatz einen ganztagig belebten Ort der Begegnung zur Verfügung zu stellen. Für einen Teil der Fläche wurde im Sommer 2015 ein Investorenwettbewerb in Form eines wettbewerblichen Dialogs mit eingebundener Bürgerbeteiligung gestartet.

Die kleinste Konversionsfläche in Heidelberg anhand der ebenfalls das innovative Vorgehen und die breite Einbindung aller Akteure gezeigt werden kann, ist das im Stadtteil Rohrbach gelegene US Hospital. Bei dieser Konversionsfläche handelt es sich um eine ehemalige Nachrichtenkasernen der Wehrmacht aus den 1930er-Jahren, die durch die Nutzung als US-Militärkrankenhaus nahezu vollständig überformt wurde. Das Armeekrankenhaus sicherte zuletzt die medizinische und zahnärztliche Versorgung der Militärangehörigen und ihrer Familien. Im Vergleich mit seiner Umgebung fällt die aufgelockerte Bebauung des Areals auf. Aktuell sind lediglich 1,8 Hektar oder 20 Prozent der Fläche bebaut. Neben den Krankenhausbauten finden sich auf der Fläche auch Büro- und Lagergebäude sowie ein Theater und eine Sporthalle, die unter Denkmalschutz stehen.

Grundlage für die Entwicklung der Fläche war ein städtebaulicher Ideenwettbewerb, mit dem die künftige städtebauliche Struktur des Gebiets definiert werden sollte, um damit Aussagen zur Nutzungsverteilung, den Erschließungsflächen, den Grün- und Freiflächen sowie zur Gebäudeverteilung und zu den Gebäudehöhen zu erhalten. Neben den öffentlichen Veranstaltungen, bei denen sich die Bürgerschaft mit zwei Veranstaltungen bei der Aufgabenstellung einbringen konnten, haben sich auch hier Bürgervertreter aus dem Stadtteil als sachverständige Berater sehr aktiv in dieses frühe Planungsstadium eingebracht.

Seit Dezember 2014 liegt nun der Siegerentwurf des städtebaulichen Ideenwettbewerbs vor. Die Arbeit der Büros Hähnig-Gemmecke (Tübingen) und Fromm (Dettenhausen) sieht im aktuellen Planungsstadium etwa 600 Wohnungen, einen rund 7.700 Quadratmeter großen Park sowie Platz für Gewerbe und Bildungseinrichtungen vor und weist zudem zwei denkmalgeschützten Gebäuden neue öffentliche Nutzungen zu. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Vernetzung des ehemaligen Militärgeländes mit der umliegenden Nachbarschaft. Die Arbeit dient nun als Grundlage für die weitere Konkretisierung der Bebauung in Form eines Rahmenplans und bei der Suche nach Investoren. Bei der weiteren, vertiefenden Planung hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit sich im Rahmen einer Planungswerkstatt intensiv mit den Fachplanern auszutauschen. Um sich die Zukunft der Fläche vorstellen zu können, wurde dabei der aktuelle Planungsstand direkt auf der Fläche mittels Ballon-Markierungen, großformatiger Fotos und Absperrbänder visualisiert und damit in Ansätzen erlebbar gemacht.



5



6

FAZIT

Sowohl die Entwicklung von Konversionsflächen als auch die Beteiligung der Bürgerschaft sind gegenwärtig in der Bundesrepublik Deutschland hochaktuelle Themen. Der dialogische Planungsprozess Konversion Heidelberg zeigt in beispielhafter Weise, wie zwei aktuelle Herausforderungen der Stadtentwicklung, Bürgerbeteiligung und Entwicklung von Konversionsflächen, sinnvoll miteinander verknüpft werden können. Die aufgebauten Strukturen und entwickelten Prozesse bilden einen Rahmen für Konversionsprojekte und können im Sinne von best-practice-Beispielen kontextualisiert auf andere Städte, bei denen ähnliche Projekte anstehen, übertragen werden. Das gilt auch für die von Heidelberg im Jahr 2013 festgelegten und seither praktizierten Möglichkeiten zur Verknüpfung von städtebaulichen- oder Architekturwettbewerben und Bürgerbeteiligung.

7

Einwohner 152.113

Fläche 108,83 km²

Ansprechpartner Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

3

Bürgerforum in der Südstadt / Rothe

4

Ablauf Dialogischer Planungsprozess Südstadt, Mummelbahn

5

Lageplan, Siegerentwurf Mark-Twain-Village Nord / Teleinternetcafe Berlin und Treibhaus Landschaftsarchitektur Hamburg

6

Impressionen von der Planungswerkstatt Hospital

37 Transformation im Prozess – Kreativquartier und Werksviertel

MÜNCHEN



**Wibke Dehnert, Philine Stadtmüller,
Johann Wilhelm**

STADTRÄUME IM WANDEL

Die Stadt ist kein statisches Konstrukt, sie ist eine Art Zustandspatchwork aus unterschiedlichen Zeiten, Lebensformen sowie Bedingungen und permanent im Wandel: in Transformation. Gleichzeitig stellt sie eine Art Gerüst dar, für das, was „urbanes Leben“ genannt wird. Die Anforderungen an dieses Gerüst, den Raum, ändern sich ständig und werden immer komplexer: die städtischen Räume müssen flexibel und adaptionsfähig sein.

Transformationsflächen gibt es in allen Städten, seien es ehemalige Fabrikareale, Hafensflächen oder Kasernenareale. An solchen Orten stellt sich zwingend die Frage, wie das Potenzial, das der Gesamtstadt durch diese Flächen zukommen könnte, durch Planung optimal genutzt werden kann und was es heißt, diese Räume zu entwickeln, die so unterschiedlich geprägt sind und gleichzeitig auch künftig flexible Strukturen darstellen sollen.

Hier gilt es, Identität und Entwicklungsprozesse zu verweben, um die Flächen in die Gesamtstadt einzufügen und umgekehrt der Gesamtstadt ein Stück lebenswerte Stadt zu geben.

Die Transformation der Flächen ist ein Prozess, der – anders als die üblichen Flächenentwicklungen und Baurechtschaffungen – weiter greifende Herausforderungen, aber auch Potenziale mit sich bringt. Gerade für die Kreativwirtschaft und sich im Prozess der Zeit entwickelnde Identitäten bieten die Areale große Potenziale – und somit auch für die Diversität der Gesamtstadt.

Die beiden Münchner Projekte zeigen in unterschiedlicher Art und Weise den Ansatz der prozesshaften Transformation von Stadt und sind beispielhaft für die vorhandene identitäts-schaffende Transformation von Stadträumen.

In beiden Projekten gilt es, in der Fortschreibung eines gewachsenen Stadtteils und einer prozesshaften Planung, die vorhandenen Potenziale des Ortes sowie die Kreativwirtschaft als Motor der durchmischten Stadt zu nutzen und gleichzeitig die durch eine offenere, transformierende Planung auftretenden Problemstellungen zu bewältigen.

KREATIVQUARTIER MÜNCHEN

Das Kreativquartier München geht auf der bis 1920 als Kaserne genutzten Fläche nahe des Olympiaparks durch die enge Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten und kulturellen Nutzungen neue Wege in der Quartiersentwicklung. In den vergangenen Jahren entwickelte sich durch freiwerdende Räume im Zuge von Verlagerungen von Betrieben eine lebhaftere Zwischennutzungskultur auf der größtenteils städtischen Fläche. Von Anfang an war es Leitidee des Projekts, die bereits existierenden Potenziale durch Künstler und identitätsstiftende Gebäude vor Ort aufzugreifen. Auf dem 20 Hektar großen Areal sollen neben kulturellen, kreativwirtschaftlichen, sozialen und gewerblichen Nutzungen mindestens 900 Wohnungen, eine Grundschule, ein Hochschul-Neubau und öffentliche Grün- und Freiflächen entstehen. Die denkmalgeschützten Industriebauten Jutier- und Tonnenhalle werden das kulturelle und kreativwirtschaftliche Zentrum bilden.

Die Stadt München lobte 2011 in Abstimmung mit den weiteren Grundstückseigentümern Stadtwerke München und dem Freistaat Bayern einen zweistufigen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb aus. Ziel der Auslobung war die Schaffung eines urbanen, vernetzten Stadtquartiers: Wohnen und Arbeiten, Kunst und Wissen waren gemeinsam zu entwickeln und sollten sich gegenseitig stärken. Es wurde ein innovativer Planungsansatz gesucht, der in der Lage ist, spezifisch auf den Ort zu reagieren und die Synergieeffekte für eine urbane Gesamtstruktur zu nutzen, die sich prozesshaft ergänzt.

Im Mai 2012 wählte die Jury den Entwurf des Berliner Architekturbüros Teleinternetcafe mit TH Treibhaus Landschaftsarchitektur als ersten Preisträger aus: dieser nimmt die Qualität des jetzt Existierenden auf und nutzt sie als Ausgangspunkt der Entwicklung eines Kreativquartiers. Durch



2



3

die Gliederung des Gebiets in vier miteinander vernetzte Teilquartiere, können Bereiche unabhängig voneinander entwickelt werden. Die rasche Realisierung der beiden Teilquartiere Kreativplattform und Kreativfeld stellt einen Großteil der benötigten Wohnungen her und wirkt wie ein Ventil für den Entwicklungsdruck, der auf dem Gesamtquartier liegt.

Der Entwurf bietet für das nördliche Teilquartier „Kreativlabor“ die Möglichkeit, Vorhandenes weiter zu entwickeln und auf kommende Veränderungen zu reagieren. Es wird eine integrierte, innovative Vorgehensweise vorgeschlagen, die eine eindeutige Abkehr von Abriss und Neubau hin zu einer schrittweisen Transformation mit Bestandserhalt und Raum für Neues verspricht.

Titel

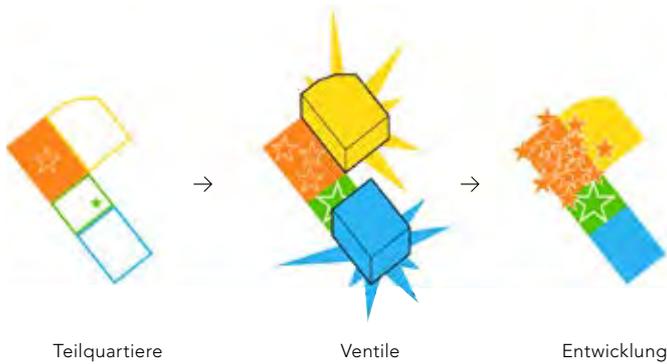
Kreativquartier an der Dachauer Straße – Vision „Labor“ / Teleinternetcafe / TH Treibhaus Landschaftsarchitektur

2

Luftbild Kreativquartier an der Dachauer Straße / Teleinternetcafe / TH Treibhaus Landschaftsarchitektur

3

Wettbewerbsergebnis Kreativquartier / Teleinternetcafe / TH Treibhaus Landschaftsarchitektur



4

Der Wettbewerbsentwurf wurde zunächst in einem Rahmenplan vertieft und ab 2014 in Bebauungspläne übersetzt. Die Entwicklungsgeschwindigkeit und die Dichte der Teilquartiere werden individuell durch Teilbebauungspläne gesteuert.

Um dem Teilquartier „Kreativlabor“ Raum und Zeit für die Entstehung einer Eigendynamik zu gewähren, wird für dieses Teilquartier kein starres Bild entworfen und lediglich ein einfacher Bebauungsplan mit wenigen Festsetzungen zu Bau-räumen, Abstandsflächen und Verkehrsflächen aufgestellt. Zielsetzung des Konzepts von Teleinternetcafe/TH Treibhaus ist es, hier ein urbanes Quartier mit Wohnen und kreativwirtschaftlichen Nutzungen zu erreichen. Um diesem Ziel Rechnung zu tragen, soll der Bebauungsplan keine Festsetzung zur Art der Nutzung entsprechend der Baugebietskategorien der Baunutzungsverordnung treffen. Das Kreativlabor soll sich auf Grundlage des §34 Baugesetzbuchs weiterentwickeln. Mit den genannten Festsetzungen des einfachen Bebauungsplans in Verbindung mit dem Erfordernis des Einfügens nach §34 Baugesetzbuch wird das Potential gesehen, den gewünschten urbanen Nutzungsmix umzusetzen.

Dabei kommt jedoch dem Umsetzungskonzept im Rahmen der Vergabe der städtischen Grundstücke eine besondere Bedeutung zu. Auch um Nutzungs- und Lärmkonflikten im Teilquartier „Kreativlabor“ vorzubeugen, sollen die Ziele des Rahmenplans durch ein übergeordnetes Vergabekonzept für die städtischen Grundstücke gesteuert werden. Die Zwischennutzungen sollen durch eine Koordination vor Ort begleitet werden. Von den Akteuren vor Ort wurde der Verein „Labor München e.V.“ gegründet, der künstlerisch, kulturpädagogisch, sozial und handwerklich sowie musikalisch orientierte Institutionen umfasst, die zusammen mit Politik und Verwaltung das Kreativquartier weiterentwickeln möchten.

Seit 2012 werden die Planungen durch die Veranstaltungsreihe „Kreativquartier im Gespräch“ begleitet. Auftakt der Reihe war die Ausstellungseröffnung und Podiumsdiskussion zum Ideenwettbewerb. In einer weiteren Veranstaltung wurden Kreativität, Kultur und Wissen als Faktoren für Nachhaltig-

keit im Städtebau diskutiert. Bei dem Entwurf von Teleinternetcafe/TH Treibhaus entsteht Nachhaltigkeit insbesondere durch den prozesshaften Ansatz und Synergien die durch die Auseinandersetzung mit dem Bestand und den bestehenden Nutzungen ausgelöst werden. In einem internationalen Erfahrungsaustausch wurde mit den Städten Hamburg, Basel, Linz und Rotterdam anhand von vergleichbaren Projekten das Thema der kreativen Stadtentwicklung öffentlich diskutiert. Mit bestehenden und potenziellen Akteuren des Areals wurden mögliche Handlungsfelder für München, insbesondere hinsichtlich Kommunikation und Koordination des weiteren Entwicklungsprozesses erarbeitet. In einem weiteren Workshop wurden verschiedene Genossenschaftsmodelle aus Zürich, Berlin und München diskutiert und Modelle für das Kreativquartier entwickelt. Die Ergebnisse sind in einen Stadtratsbeschluss eingeflossen und werden auch dem Vergabekonzept für die Grundstücke als Grundlage dienen.

DAS WERKSVIERTEL

Hinter dem Münchner Ostbahnhof soll auf 38 Hektar ein urbanes Stadtquartier entstehen. Wo einst Traditionsunternehmen wie Pfanni, Konen und Optimol ihre Produktionsstätten hatten werden einmal etwa 2.650 Menschen leben und 12.000 arbeiten.

An diesem Ort sollen alle Nutzungen des täglichen Lebens vereint werden: Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Infrastruktur, Kultur und Freizeit und Erholung. Mittelpunkt des Quartiers wird ein ca. 1,8 Hektar großer Park, von dem aus sich ein Netz aus Grün- und Freiflächen durch das Gebiet spannt. Pünktuell sollen 60 bis 80 Meter hohe Hochhäuser städtebauliche Akzente setzen.

Das Nebeneinander alter Industriehallen und neuer Gebäude soll dem neuen Quartier einen unverwechselbaren Charakter geben. Dabei entwickelte sich die Idee der transformierten Stadt – anders als im Kreativquartier – erst im Prozess.

Große Firmen wie Rohde+Schwarz, die Spedition Rhenania oder Pfanni fanden nach dem zweiten Weltkrieg auf dem 1904 geplanten Industriegebiet Sitz. Ab den Siebziger Jahren gaben viele Betriebe ihren Standort auf. In den brachliegenden Hallen etablierte sich seit 1996 der „Kunstpark Ost“ mit Lokalen, Diskotheken, Ateliers, Ausstellungsflächen, Werkstätten und Büros. Diese Zwischennutzung machte das Gelände weit über die Stadtgrenzen Münchens hinaus bekannt. Viele neue

5





6

- Grünflächen, öffentlich
- Grünflächen, privat
- Gebäude Bestand
- Gebäude Neubau

gewerbliche Nutzungen kamen hinzu, unter anderem Büros, Großhändler sowie Kletter- und Funsporthallen.

Um dieses innerstädtische Areal seiner Lage adäquat und auch verträglich mit der Nachbarschaft zu entwickeln, wurde im Jahre 2001 für das Untersuchungsgebiet, „Rund um den Ostbahnhof“, das 115 Hektar umfasste, ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb ausgelobt. Der erste Preis ging an das Büro o3 Architekten aus München mit dem Nürnberger Landschaftsarchitekten Professor Gerd Aufmolkolk von der Werkgemeinschaft Freiraum. Damals war eine Integration der bestehenden Strukturen in die Planung noch nicht vorgesehen.

Einige Jahre später verfolgte ein Teil der Eigentümerinnen und Eigentümer den neuen Ansatz auf ihren Flächen, womit die alten Werkshallen – insbesondere vier Fabrikhallen im ehemaligen „Kunstpark Ost“ – als identitätsstiftende Elemente erhalten und in die Entwicklungen integriert werden sollten.

Das Architekturbüro Steidle Architekten und die Landschaftsarchitekten Werkgemeinschaft Freiraum wurden mit der Weiterentwicklung des Strukturplans beauftragt. Mit dem planerischen Ansatz, den Erhalt wichtiger Teilbereiche zu ermöglichen, wurde das Strukturkonzept angepasst: die prägnantesten Gebäude des ehemaligen Pfanni-Werks werden nun erhalten und integriert. Auf selbstverständliche Art und Weise kommt es zu einem spannungsvollen Neben- und Miteinander unterschiedlicher Zeitschichten.

Die Typologie und das Maß der überarbeiteten Bebauungsstruktur setzen sich sowohl mit den Gegebenheiten des ei-

gentlichen Geländes und der unmittelbaren Umgebung auseinander als auch mit denen der benachbarten Stadtteile. Industrielle Fragmente werden in die Planungen integriert: so beispielsweise ein ehemaliges Silo, in dem sich derzeit eine Kletterhalle befindet oder die ehemalige Pfannikantine. Stadtgeschichte wird sichtbar und kann einer zukünftig benachbarten Bebauung wichtige Impulse geben.

Der Stadtrat beschloss im Oktober 2011, den Flächennutzungsplan zu ändern und einen Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen, dem das Konzept zugrunde liegt, die bestehenden Gewerbebetriebe zu berücksichtigen und gleichzeitig eine geordnete städtebauliche Entwicklung auch für schützenswerte, neue Wohnnutzung im Planungsgebiet zuzulassen. Zwischen den Allgemeinen Wohngebieten und den Emissionsorten, wie den Straßen, der Bahntrasse, den Freizeitnutzungen oder den Gewerbebetrieben, werden Gebäude mit Nutzungen geringer Schutzbedürftigkeit so angeordnet, dass sie die Wohngebiete vor den Lärmquellen abschirmen. Lärmbelastete Gebäude werden so angeordnet, dass eine Orientierung von Wohnräumen zur lärmabgewandten Seite möglich ist. Innerhalb der Wohngebiete bieten großzügige Höfe geschützte Freiräume.

Die Eigentümerinnen und Eigentümer setzen auf einen den Planungsprozess begleitenden, intensiven Dialog mit Öffentlichkeit, Politik und Wirtschaft. Dafür wurde eigens ein „Forum“ vor Ort eingerichtet, an dem Informationsveranstaltungen stattfinden und Pläne sowie Modelle gezeigt werden. Außerdem wurden ein Bürgertelefon und eine Website (www.werksviertel.de) mit aktuellen Informationen und Kontaktmöglichkeiten eingerichtet.

Um dem langjährigen Planungsprozess Impulse zu geben, werden parallel zum Bebauungsplanverfahren bestehende, erhaltenswerte Gebäude saniert und mit neuen Nutzungen belebt. Ein Beispiel dafür ist das „Werk 3“: früher wurden hier Kartoffeln zu Knödeln verarbeitet, nun gibt es an dieser Stelle einen Ort für kreative Nutzungen.

Mit dem Werksviertel und dem Kreativquartier sind in München zwei aus bestehenden Strukturen gewachsene, gemischt genutzte Stadtquartiere geplant, die mit ihrer prozesshaften Planung die Potenziale und Identitäten der Stadtquartiere nutzen und fortschreiben.

7

Einwohner 1.407.836
Fläche 310,74 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt München,
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

4

Entwicklungsstrategie – „Ventil“ für den Entwicklungsdruck
/ Teleinternetcafe / TH Treibhaus Landschaft

5

Werksviertel: Blick von Norden über das Planungsgebiet
/ steidle architekten Gesellschaft von Architekten und
Stadtplanern mbH

6

Strukturkonzept Werksviertel / steidle architekten
Gesellschaft von Architekten und Stadtplanern mbH

38 BerlinStrategie – Stadtentwicklungskonzept 2030

BERLIN



Elke Plate

WACHSENDE HAUPTSTADT

Berlins Bevölkerung und Wirtschaft wachsen. Seit dem Jahr 2005 entwickelt sich die Metropole auf einem stabilen Wachstumspfad. Beeindruckend ist das Einwohnerwachstum der letzten Jahre, zwischen 2011 und 2014 hat Berlin mehr als 175.000 Einwohner gewonnen. Auch für die kurz-, mittel- und langfristige Zukunft wird ein umfangreiches Einwohnerwachstum erwartet, das zusätzlich durch die derzeit hohen Flüchtlingszahlen gespeist werden wird. Dieses Wachstum ist eine enorme und facettenreiche Herausforderung für die politische, gesellschaftliche und planerische Gestaltung der Hauptstadt und zugleich eine große Chance für Berlin.

Vor diesem Hintergrund wurde in 2013 und 2014 – unter breiter Beteiligung der Fachöffentlichkeit und Stadtgesellschaft sowie von Verwaltung und Politik – diskutiert, wie Berlins Zukunft gestaltet werden soll. Als Ergebnis dieses gesamtstädtisch angelegten, integrierten Erarbeitungsprozesses existiert mit der BerlinStrategie ein Leitbild für ein zukunftsorientiertes, gemeinsames Handeln zum Wohle der wachsenden Metropole. Wesentlicher Arbeitsschritt war – nach einer Statusbestimmung – die eigentliche Konzeptentwicklung mit acht Strategien und zehn Transformationsräumen (1). Als ressortübergreifendes Konzept angelegt, das auch die lokale Ebene, das heißt die Berliner Bezirke, adressiert, standen zunächst jeweils Meinungsbildungs- und Abstimmungsprozesse aller Senatsressorts an. Damit wurden erforderliche Diskussionsgrundlagen geschaffen.

DAS BETEILIGUNGSVERFAHREN

Die konzeptionelle Arbeit der Verwaltung wurde von einem diskursiven Beteiligungsverfahren begleitet. Für Beteiligung – insbesondere zu informellen Konzepten – gibt es keine Blaupausen. Es sind stets auf den Ort, die Zeit und die Beteiligten angepasste Vorgehensweisen zu entwickeln (2). Das Verfahren zur BerlinStrategie | Stadtentwicklungskonzept Berlin 2030 zielte, untersetzt durch eine Projektumfeldanalyse, auf zwei Akteursgruppen, die Fachöffentlichkeit und die Stadtgesellschaft mit ihren institutionellen wie individuellen Perspektiven, Erfahrungen und Arbeits- bzw. Lebenswelten.

Fachöffentlich wurden institutionelle Akteure angesprochen, die auf Ebene der Gesamtstadt engagiert sind und Berlins Entwicklung in vielfältiger Weise mitgestalten. Hieran hatten die zehn Berliner Senatsverwaltungen einen entscheidenden Anteil. Sie waren gebeten, die jeweiligen Schlüsselakteure ihrer Politikfelder zu benennen, um diese dauerhaft und verbindlich in den Prozess einbinden zu können. So wurde ein Netzwerk aufgebaut, das sich teilweise aus Arbeitszusammenhängen bereits kannte, in der Breite der Zusammensetzung jedoch neu war. In den Medien wurde das Wirken dieses Expertenkreises – neben dem Respekt angesichts des in der Zusammensetzung vermittelten Willens zur übergreifenden Kooperation (Tagesspiegel, 22.2.2013) – anfangs als „basteln an einem Konzept“ (Berliner Zeitung, 21.2.2013) und „filetieren“ (Tagesspiegel, 23.2.2013) der Arbeitsgrundlagen bezeichnet. Die Resonanz, Kontinuität und hohe Qualität der Expertenbeiträge lassen dieser Einschätzung rückblickend für die Dauer des Prozesses jedoch keinen Raum. Die Breite des institutionellen Fachwissens zu nutzen, war für das Gelingen der BerlinStrategie wesentlich.

Mit der Bezeichnung „Stadtforum 2030: Werkstatt“ wurde den Fachleuten von Anfang an signalisiert, dass das Produkt nicht fertig, sondern in einem offenen Prozess zu erstellen war. In drei Werkstätten wurden nach dem Auftakt zur Analyse alle wesentlichen inhaltlichen Komponenten abgestimmt. Hierbei wurde in kleinen Gruppen an Tischen stets mit konkretem Material auf Augenhöhe kontrovers und konstruktiv diskutiert. Die Fachöffentlichkeit hatte zuvor jeweils die Möglichkeit, sich über ein „Berlintergramm“ mit wichtigen Anliegen zu positionieren. Dies lieferte Beiträge zur Vorbereitung der Moderation und für die Zusammenarbeit an den Arbeitstischen.

„Was meinen Sie?“ oder „Ihre Meinung!“: Mit diesen Aufforderungen wurde die Stadtgesellschaft im weiteren Sinn – das heißt, diejenigen, die in Berlin leben oder arbeiten und sich in gesamtstädtische Themen einbringen wollen – aktiv angesprochen. Als Dialogplattform diente das Stadtforum, das Format mit dem Berlin seit Anfang der 1990er Jahre über gesamtstädtisch relevante Themen der Stadtentwicklung dis-



2

kutiert. Insgesamt gab es fünf „Stadtforen 2030“. Gegenstand der Foren waren die jeweiligen Konzeptinhalte, das heißt Ergebnisse der Analyse, Auswahl und Inhalte der Transformationsräume sowie die Frage nach dem Wie einer gemeinsamen Gestaltung von Berlins zukünftiger Entwicklung. Darüber hinaus wurden in zwei Stadtforen generelle Grundfragen debattiert, die Berlins Stadtgesellschaft bewegten und bewegen: Wie lässt sich der soziale Zusammenhalt in der boomenden Metropole bewahren? Welche wirtschaftliche Entwicklung ist zukunftsfähig?

Die Stadtgesellschaft war vorab offline wie online um ihre Meinung in Form eines „Berlintergramms“ gebeten worden. Online wurde dazu ein Gästebuch angeboten, um Kritik, Hinweise und Ideen zu erfassen. Technisch mit einer gewissen Zeichenbeschränkung angelegt, um dem Telegramm-Charakter zu entsprechen, wurde dieses Instrument für engagierte Beiträge genutzt. Eine schnelle Positionierungsoption bot jedes Mal eine Abstimmungsfrage mit „Ja-Nein“-Antwort. Am jeweiligen Veranstaltungstag waren für die Teilnehmenden auf einem Leporello die wichtigsten Inhalte verfügbar. Es gab – nicht nur aus Gründen des Lokalkolorits – eine Litfaßsäule, die mit Notizzetteln bestückt werden konnte und rege genutzt wurde. Neue Medien boten neue Telegrammformate: SMS und Twitter konnten fallweise genutzt werden, um sich unmittelbar auf die laufende Diskussion mit Podiumsgästen und Publikum zu beziehen.

Titel
Stadtforum Transformationsräume / Till Budde, Berlin

2
Strategien / Tom Unverzagt, Leipzig



3

Wie stellen sich Jugendliche das Leben im Jahr 2030 in Berlin vor? Mit dieser Fragestellung wurde ein weiteres Teilprojekt im Beteiligungsverfahren umgesetzt. Ausgehend vom Konzept der kulturellen Bildung wurden rund 100 Jugendliche in den Prozess eingebunden, die im Jahr 2030 30 Jahre alt sein werden. Unterstützt wurde dieser Ansatz durch die Kulturprojekte Berlin GmbH, in Kooperation mit vier Künstlerinnen und Künstlern. „Kunst und kulturelle Bildung bieten in ihren vielfältigen Ausdrucksformen zu den Themen der Stadtentwicklung einen Zugang, der nicht der üblichen Logik und Routine entspricht. Das erzeugt Reibung und Resonanz. Damit verändert es den Blick auf das, was in der Stadt passiert, wie Konzepte erarbeitet, wie Planungen umgesetzt werden“ (3). Die Jugendlichen entwickelten vielfältige Vorschläge, wie ihre Lebenswelten im Jahr 2030 sein sollen. Es wurde fotografiert, befragt, analysiert, dokumentiert, gebastelt, gebaut, gedruckt, geknetet, gerappt und gefilmt, wie Berlin 2030 ist.

Leitbilder, Stadtentwicklungskonzepte, strategische Planung – dies alles ist komplex und abstrakt. Ein Bild sagt mehr. So wurde zum Ende des Beteiligungsverfahrens, als die Kernbotschaften klar erkennbar waren, eine Vision gezeichnet und geschrieben. Dem ging eine strukturierte und differenzierte Analyse voraus, die bildhafte Botschaften und Sprache vergleichbarer Konzepte und Städte untersuchte. Die Vision (4), die eine Entdeckungsreise im Jahr 2030 durch Berlin möglich macht, zeigt Menschen, die solidarisch, verantwortungsvoll und engagiert in einer wirtschaftlich erfolgreichen und kreativen Metropole, die auch urban und grün ist, leben, arbeiten und mobil sind.

Die neun Veranstaltungen, die neben der Ressortarbeit zwischen Februar 2013 und September 2014 stattfanden, wurden schriftlich sowie mit Fotos und Film dokumentiert. Die Stadtgesellschaft hatte damit auch die Option, durch ein Fenster auf den Prozess der Fachöffentlichkeit zu blicken. An den Veranstaltungen haben insgesamt mehr als 2.500 Menschen teilgenommen. Ihre Anregungen, Bedenken und Ideen, wie Berlins Zukunft zu gestalten ist, umfassen mehr als 1.000 Beiträge, die es abzuwägen und im abschließenden Dokument zu berücksichtigen galt. Diese Abwägung ist ebenfalls nachvollziehbar dokumentiert. Die BerlinStrategie wurde im

November 2014 vom Berliner Senat beschlossen und im Anschluss veröffentlicht. Das Dokument erfreut sich eines regen Interesses: Nach der Veröffentlichung, die auch in gedruckter Form vorliegt, wurde monatlich teilweise mehr als 230.000 Mal auf die Seite der BerlinStrategie zugegriffen.

WELCHE ERFOLGSFAKTOREN GAB ES UND WAS BLEIBT?

Im Rückblick wirken, neben den bereits benannten, drei weitere Faktoren, die zum Gelingen des Prozesses beigetragen haben:

1. Am Anfang der Entwicklung stand ein politischer Auftrag: In den Richtlinien der seinerzeit neuen Regierungskoalition fand sich der Satz „Als Leitbild für gesamtstädtische Entwicklungsstrategien wird ein Stadtentwicklungskonzept Berlin 2030 erarbeitet.“ (5)
2. Ein derartiger Auftrag benötigt finanzielle wie personelle Ressourcen und eine inhaltliche, fachliche Vorbereitung. Um Debatten über die zukünftigen Wege der Stadtentwicklung überhaupt führen zu können, bedarf es einer analytischen Grundlage. Es ist eine Basis zu schaffen, auf die sich alle Beteiligten in Diskussionen beziehen können und die in ihren Themen, ihrem Umfang und ihren Bewertungen im Kern auch von allen Mitdiskutierenden anerkannt und genutzt wird. Die Statusbestimmung, die 2012 vorbereitet und in 2013 als Arbeitsmaterial veröffentlicht wurde, war für die BerlinStrategie diese wissenschaftlich analytische Grundlage. Hinzu kam ein hochengagiertes Team innerhalb und außerhalb der Verwaltung, als Garant, den Prozess stringent umzusetzen.
3. Schließlich braucht es auch Glück, in diesem Fall zählte das passende Zeitfenster dazu. Die Perspektive in Diskussionen auf eine langfristige Zukunft zu richten, erfordert, dass die politische, fachliche und gesellschaftliche Aufmerksamkeit nicht durch kurzfristige Themen und Aktivitäten absorbiert wird. Gelassenheit und eine gewisse Ruhe unterstützen – neben einer klaren Auftragslage – das Vorgehen. In tagesaktuell und politisch unruhigeren Zeiten sind solche Ressourcen vielfach anderweitig gebunden.

Es bleibt die Erfahrung, dass Themen mit Bezug auf Zukunftsfragen eine gute Resonanz erzeugen, denn es ist nicht nur stadtentwicklungsplanerische Überzeugung, langfristige



4

- Transformationsraum
- Impuls
- Zentrenragender Stadtraum (Übertrag aus Stadtentwicklungsplan Zentren 3)



5

Ziele und Visionen zu entwickeln. Experten mit ihrem Wissen und die Stadtgesellschaft haben umfangreiche Kompetenzen und kreative Ideen, ohne die Stadtentwicklung nicht machbar ist. Der Prozess hat die Fachöffentlichkeit kontinuierlich eingebunden und in der Fülle der Veranstaltungen und des Materials, das zu diskutieren war, auch erhebliche eigene institutionelle Ressourcen gebunden. Die Vertreterinnen und Vertreter der Institutionen und Verbände und die Stadtgesellschaft sind den Weg mitgegangen. Sie haben Planungsfachleuten und Politik Vertrauen entgegengebracht. Sie haben das Ziel, den Weg in die Zukunft der Hauptstadt gemeinsam zu gestalten, als eine Chance für sich selbst und für die Stadt als Gemeinwesen begriffen.

WIE GEHT ES WEITER?

Andere Projekte der Berliner Stadtentwicklung mit gesamtstädtischer Relevanz profitieren von den Erfahrungen, die mit der BerlinStrategie gemacht wurden. Konzept und Verfahren haben anderen Städten Inspirationen für ihr Vorgehen gegeben. Internationale Netzwerke und der fachliche Austausch mit Städten wie Wien, Prag, Oslo und Stockholm sind ebenfalls relevant.

Es steht auf der Agenda, die weiteren Umsetzungsideen der BerlinStrategie zu implementieren. Die Arbeit mit den Transformationsräumen gilt es, als eine Aufgabe unter mehreren, auszugestalten. Es ist zu prüfen, wie sich die Bedeutung dieser Raumkulisse für die Stadtentwicklung, aktiver als es bislang in einigen Planverfahren erkennbar ist, nutzen lässt. Die öffentlichen Ressourcen, die in diesen Räumen zum Einsatz kommen, sind erheblich. Angesichts der nach wie vor schwierigen Finanzlage Berlins bestätigt sich hier das Ziel, mit strategischen Konzepten öffentliche Aktivitäten zu bündeln, um größere Synergien zu ermöglichen.

Das Stadtforum ist auch zukünftig das Format, in dem Themen mit gesamtstädtischer Bedeutung debattiert werden. Kontroverse Positionen, die Sichtbarkeit stadtentwicklungs-

politischer Akteure gegenüber der Stadtgesellschaft, die Möglichkeit, dass sich interessierte Einzelne – jenseits jeglicher institutioneller Einbindung – unmittelbar in Debatten einbringen können, sind Teilungsmerkmale und -qualitäten, die Berlins Stadtentwicklung nutzen möchte, weil sie für die Entwicklung der Hauptstadt und die Beteiligung der Menschen an diesem Prozess wichtig sind.

Quellen

- (1) Die zehn Transformationsräume sind gesamtstädtisch räumliche Prioritätensetzungen. Weitere Darstellungen zu Strategien und Transformationsräumen: www.berlin.de/2030.
- (2) SenStadtUm – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2011: Handbuch Partizipation. Berlin.
- (3) Kubinaut – Navigation Kulturelle Bildung, 2014, Berlin: <http://www.kubinaut.de/de/magazin/themen/2-alles-berlin/elke-plate>.
- (4) SenStadtUm – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2015: BerlinStrategie – Stadtentwicklungskonzept Berlin 2030. Berlin.
- (5) Abgeordnetenhaus von Berlin, 2012: Drs. 17/0077, S. 14.



Einwohner 3.610.156

Fläche 891,68 km²

Ansprechpartner Bundeshauptstadt Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Referat Stadtentwicklungsplanung

Weitere Informationen im Internet

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungskonzept>

3

Stadtforum Werkstatt / Till Budde, Berlin

4

Transformationsräume, Kartengrundlage: Strukturkarte Berlin und Umland (BSU) / Ernst Basler + Partner AG, Zürich / Potsdam / Tom Unverzagt, Leipzig

5

Visualisierung der Vision / Urban Catalyst Studio

39 Das „standardisierte Verfahren“ zur Einzelhandelsansiedlung

ERFURT



Paul Börsch

AUSGANGSSITUATION

Wie in nahezu allen Städten der neuen Bundesländer war es in den ersten Jahren nach der Wende, unterstützt durch üppige staatliche Investitionshilfen und in Ermangelung nahezu jeglicher raumordnerischer Steuerungsinstrumentarien, auch in Erfurt zunächst zu einer rasanten Ausweitung der Einzelhandelsflächen auf der „grünen Wiese“ gekommen.

Dem gegenüber war in den traditionellen, vielfach von denkmalgeschützten Geschäftshäusern bestehenden Einkaufslagen der Stadt die Aufwertung und Erweiterung der

Verkaufsflächen ungleich komplizierter, konfliktreicher, langatmiger und vor allem teurer. De facto befanden sich die innerstädtischen Einzelhandelsflächen der Wendezeit auf einem Entwicklungsstand der frühen 1950er Jahre. Komplizierte Eigentumsverhältnisse, die schnell einsetzende Grundstücksspekulation, nicht selten windige Akteure und vielfach gut gemeinte, aber kontraproduktive Auflagen der Sanierung und Denkmalpflege erschwerten zusätzlich die dringend notwendige Revitalisierung des innerstädtischen Einkaufs- und Geschäftszentrums.

Die beiden neuen Standorte der Bekleidungshäuser C&A und insbesondere das 1994–97 errichtete Kaufhaus Breuningler mit immerhin 8.000 Quadratmetern Verkaufsraumfläche

waren ohne Zweifel ein erster wichtiger Schritt auf dem Weg zur Stabilisierung der Innenstadt. Allein waren sie aber merklich zu schwach, um für einen wirklichen Trendwechsel im Einkaufsverhalten zu sorgen.

Den entscheidenden Wendepunkt in der Einzelhandelsentwicklung der Stadt stellte der im Jahr 2000 fertiggestellte weitgehende Neubau des Einkaufszentrums „Anger 1“ mit insgesamt über 20.000 Quadratmetern Verkaufsraumfläche über vier Etagen mit einschlägigen nachgefragten Magnetbetrieben und einem dahinter befindlichen Warenhaus dar. Wenig später komplettierte das benachbarte Sportkaufhaus Karstadt den Magneten am östlichen Ende des Angers. Nach und nach hat sich in den Folgejahren die Altstadt mit insgesamt etwa 100.000 Quadratmetern Verkaufsraumfläche wieder als wichtigste Einzelhandelslage im Freistaat etablieren können.

DAS EINZELHANDELSKONZEPT

In Anbetracht der kontinuierlichen Konzentrationsprozesse im Lebensmitteleinzelhandel und eines weiter ungebrochenen Ansiedlungs- und Expansionsdrangs bei großflächigen Ansiedlungen war aber offensichtlich, dass es erforderlich sein würde, über die bisherigen defensiven Abwehrstrategien hinaus ein konstruktives, komplexes Leitbild für die Entwicklung des Einzelhandels zu formulieren. Mit der Erarbeitung wurde das Büro Junker+Kruse, Dortmund, beauftragt. Im Jahr 2009 hat die Landeshauptstadt Erfurt nach ausgiebiger Beteiligung der Interessenvertreter und Verbände das Einzelhandels- und Zentrenkonzept mit sehr großer Mehrheit beschlossen.

Konkret ging es um die Erhaltung und Entwicklung der zentralen Versorgungsbereiche, insbesondere der Altstadt, die Sicherung einer hohen Zentralität der Landeshauptstadt in der Region und die Gewährleistung der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung in den Wohngebieten. Dem Konzept vorangegangen war eine Bestandserhebung, die zwischenzeitlich durch eine eingehende Nacherhebung aktualisiert worden ist.

Zentrenrelevante Neuansiedlungen wurden gestuft auf die Altstadt als Hauptzentrum, das Nebenzentrum Ilversgehofen/Magdeburger Allee und die zentralen Versorgungsbereiche in den Stadtteilen begrenzt. Innerhalb der Versorgungsbereiche gibt es jedoch keine zusätzlichen Verkaufsflächenbegrenzungen. Die großen Einkaufszentren und Sonderstandorte wurden mit der bestehenden bzw. zulässigen Verkaufsfläche im Bestand festgeschrieben. Abgeleitet aus der Bestandserfassung wurde eine spezifische Erfurter Sortimentsliste aufgestellt, in der spezifisch auf die Erfurter Verhältnisse bezogen die zentrenrelevanten und nicht zentrenrelevanten

Sortimente aufgeführt sind. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept hat sich seitdem als Planungsgrundlage für die laufende Einzelhandelssteuerung sehr gut bewährt und wird aktuell angepasst und fortgeschrieben.

DAS „STANDARDISIERTE VERFAHREN“

Nichtsdestotrotz ist die Stadt auch weiterhin mit großen Ansiedlungsbegehren konfrontiert, die nicht mit dem Einzelhandels- und zentrenkonzept in Übereinstimmung zu bringen sind oder sich insbesondere auf innovative Präsentations- oder Vertriebskonzepte, unkonventionelle Sortimentszuschnitte, andere Flächenlayouts etc. berufen und damit einen Anspruch auf Sonderbehandlung ableiten.

Um das Einzelhandelskonzept im kommunalpolitischen Alltag operabel und möglichst resistent gegenüber den Kommunikationstaktiken der Investorensseite zu machen, hat das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung daher ein standardisiertes Verfahren entwickelt, in dem der Umgang mit Einzelhandelsansiedlungen von einigem Gewicht, die dem Einzelhandelskonzept widersprechen, zwischen Verwaltung und Stadtrat festgelegt wird. Dieses standardisierte Verfahren ist im April 2010 vom Erfurter Stadtrat beschlossen worden und wird seitdem konsequent angewendet; die Erfahrungen sind durchweg als sehr positiv zu bewerten. Aber worum geht es?

Nicht immer ganz unberechtigt steht die planende Verwaltung bisweilen, insbesondere bei wirtschaftsnahen Stadtratsmitgliedern im Verdacht, neue großflächige Einzelhandelsvorhaben frühzeitig abzublocken und zu verhindern, noch ehe die Kommunalpolitik überhaupt Kenntnis davon erhalten hat. Umgekehrt verfügen nicht wenige Entwickler von größeren Einzelhandelsimmobilien und Shoppingcentern über ein vielfältiges Anreizinstrumentarium gegenüber lokalen Akteuren, Interessenvertretern und der Kommunalpolitik, um ihrem hochrentierlichen Ansiedlungsbegehren im Vorfeld den Weg zu ebnen, noch ehe die Verwaltung davon konkret erfährt.

Beginnt dann das offizielle Planverfahren, schließen sich mühsame und vielfach für alle Beteiligten frustrierende Röcheln an, in deren Folge weiter gegenseitiges Vertrauen verloren geht und die gesamtstädtische Einzelhandelsstrategie durch schließlich willkürlich beeinflusste, nicht mehr steuerbare „politische“ Entscheidungen schnell ausgehöhlt werden kann. Dies galt es zu vermeiden.

Titel
Erfurter Fischmarkt / Robert Fischer



2

3



4

Denn in der Praxis werden zwar die grundsätzlichen Ziele des Einzelhandelskonzepts von den Stadtratsfraktionen mit sehr großer Mehrheit unterstützt, aber die empfundene Einschätzung der Verträglichkeit konkreter Ansiedlungsbegehren mit dem Einzelhandelsbesatz in der Stadt ist dann doch einer erstaunlichen Interpretationsbreite zugänglich. Hier gewinnen schnell subjektive Einkaufserfahrungen und -gewohnheiten oder die oben dargestellten Argumente der Vorhabenträger hinsichtlich atypischer Rahmenbedingungen die Oberhand. Naturgemäß lodern diese Diskussionen über erhebliche Zeitspannen des Planverfahrens immer wieder auf, während sich die sorgsam aufgebauten Argumentationsketten der Verwaltung über die Zeit mehr und mehr abnutzen.

Wenn dann in einem fortgeschrittenen Stadium der Bauleitplanung die Gutachten vorliegen, stehen häufig dann erst die wesentlichen Eckdaten zur Einzelhandelsverträglichkeit fest. Bis dahin kann längst eine Legendenbildung eingesetzt haben, die je nach Konstellation auch durch das Ergebnis des Gutachtens nicht mehr maßgeblich beeinflusst wird, oder es gibt ein

jähnes Erwachen für den Vorhabenträger, der im Zweifelsfall bereits viel Zeit und nicht unerhebliche Mittel vergeblich eingesetzt hat. Beides ist nicht sachdienlich und beschädigt spätestens im Wiederholungsfall das Einzelhandelskonzept.

Um diese für alle Beteiligten unbefriedigende Situation zu vermeiden, sieht das Erfurter „standardisierte Verfahren“ zunächst eine für Stadtratsmitglieder und Verwaltung gleichermaßen geltende Verpflichtung zur umgehenden Information über bekannt gewordene, hinreichend konkrete Ansiedlungsbegehren in den zuständigen Fachausschüssen vor. Legitime Datenschutzinteressen bezüglich der vorgesehenen Betreiber bzw. Mieter werden dabei selbstverständlich berücksichtigt.

Die Verwaltung ermittelt sodann im Rahmen einer Vorprüfung, ob es sich um eine atypische Sondersituation handelt, die nicht im Einzelhandels- und Zentrenkonzept berücksichtigt wurde, und unterbreitet dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag. Der Stadtrat entscheidet dann auf Grundlage dieser Vorprüfung, ob das Vorhaben abgelehnt wird, oder

ob ergebnisoffen die Verwaltung ermächtigt wird, mit den Vorhabenträgern Kostenübernahmeverträge über die Beauftragung einer Wirkungsanalyse abzuschließen. Anerkannt werden nur Gutachten, die im Auftrag der Stadt entstanden sind. Die Kosten dieser neutralen Begutachtung sind durch den Vorhabenträger zu tragen. Der Stadtrat ist an die Empfehlungen des Gutachters nicht gebunden. Bei Bedarf erfolgt eine Anhörung der IHK, der Einzelhandelsverbände und der Interessenvertreter des örtlichen Einzelhandels in einer gemeinsamen Stadtratssitzung. Damit ist bereits in dem Moment, in dem das Ergebnis der Wirkungsanalyse vorliegt, bereits für alle Beteiligten ersichtlich, ob und in wie weit das Projekt dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept entgegensteht oder nicht. Erst zu diesem Zeitpunkt erfolgt auf Grundlage der Gutachten und der Anhörung eine Entscheidung über die formelle Einleitung des Planverfahrens, die dann im Regelfall bereits mit der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gekoppelt werden kann. Selbstverständlich ist der Stadtrat hierbei völlig frei, aber er entscheidet bereits in Kenntnis eines objektiv erstellten Gutachtens und somit in Kenntnis der voraussichtlichen Auswirkungen. Nichtsdestotrotz ist für alle Beteiligten, auch für den Vorhabenträger dann bereits ersichtlich, ob im weiteren Verfahren einzelhandelsbedingte Konflikte zu erwarten sind oder nicht.

Die Praxis dieses Verfahrens hat gezeigt, dass Ansiedlungsbegehren bei attestierter Verträglichkeit dann sehr zügig und konfliktarm zur Planreife bzw. zum Satzungsbeschluss geführt werden konnten, so dass der anfängliche Zeitverzug später mindestens wieder „hereingeholt“ werden kann. Problematisch erscheinende Einzelhandelsvorhaben sind seither des Öfteren bereits an der ersten Schwelle, vor Beauftragung der Wirkungsanalyse frühzeitig gescheitert, sogar obwohl die Verwaltung trotz bestehender Bedenken durchaus noch die Beauftragung des Verträglichkeitsgutachtens empfohlen hatte.

Im Ergebnis ist mit dem standardisierten Verfahren ein faires, transparentes Instrumentarium installiert worden, das eine belastbare Vertrauensbasis zwischen allen Beteiligten geschaffen hat und vor allem auch den Vorhabenträgern frühzeitig eine belastbare Grundtendenz bietet.

7

Einwohner 204.880

Fläche 269,15 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt Erfurt, Amt für Standortentwicklung und Stadtplanung

2

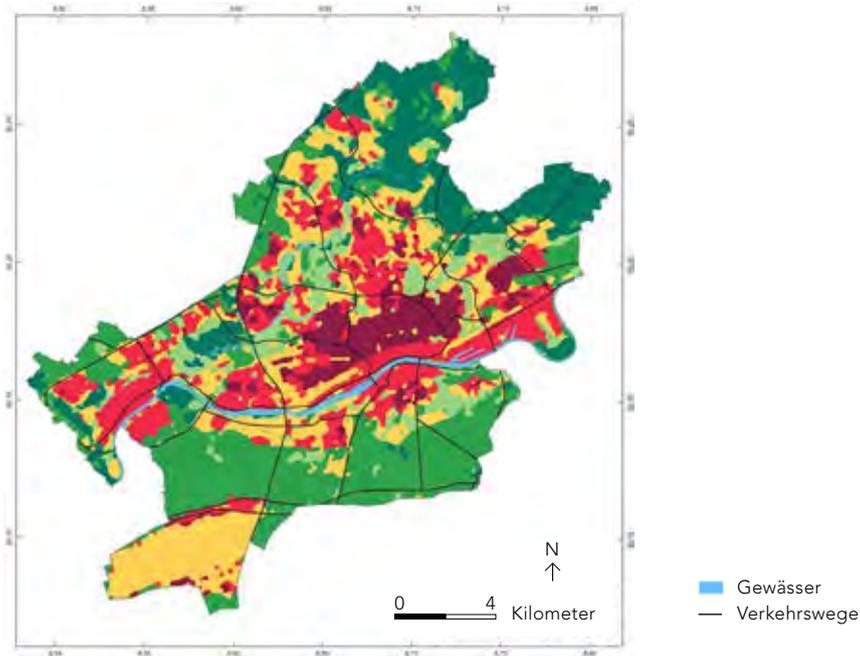
Angersüdseite

3 und 4

Angernordseite

40 Kommunale Ansätze zur Klimaanpassung

FRANKFURT AM MAIN



Hans-Georg Dannert

Der Klimawandel sorgt vielerorts für einen grundlegenden Wandel beim Verständnis und im Umgang mit dem Thema Stadtklima. Angesichts der zu erwartenden Veränderungen zeigt sich eine Verlagerung von Berücksichtigen und Erhalt hin zu einem Entwickeln und Verbessern. Mit den aktuellen Prognosen zum Klimawandel stellt sich nicht mehr die Frage, wie eine städtische Entwicklung möglichst ohne größere Eingriffe ins lokale Klimageschehen zu realisieren ist. Die Herausforderungen für die Stadt der Zukunft unterliegen einem wesentlich offensiveren Ansatz. Es gilt, stadtklimarelevante Strukturen zu identifizieren, zu bewerten und dann in ihrer Wirkung gezielt zu verbessern. Vor diesem Hintergrund entwickelte die Stadt Frankfurt am Main gemeinsam mit dem Deutschen

Wetterdienst (DWD) und der Universität Kassel Strategien zur Anpassung, die im Folgenden näher beleuchtet werden.

Frankfurt am Main verfügt über eine Vielzahl von stadtklimatischen Untersuchungen, die bereits 1984 als Grundlage für die Erarbeitung eines flächendeckenden Klimaplanatlas durch die Universität Kassel herangezogen wurden. Der Klimaplanatlas beinhaltet neben einer thermischen und dynamischen Bewertung auch daraus abgeleitete Planungshinweise. Die vorliegende Version aus dem Jahre 2009 soll nun novelliert werden. Neben einer Verbesserung der Eingangsdaten sollen die klimatischen Erkenntnisse in den Planungsempfehlungen nun auch der Vulnerabilität, d. h. den Empfindlichkeiten der unterschiedlichen Siedlungsbereiche der Stadt, gegenübergestellt werden.

Kategorie	Name	Beschreibung	Einstufung
1	Kaltluftentstehung, und Hangwinde	Acker, Wiesen mit geringer Rauigkeit	Sehr wichtig, erhalten und schützen
2	Frischluft- und Kaltluftentstehung Luftleitbahnen und Hangwinde	Wald, Flächen mit dichten Baumbestand, Emissionsquellen, Acker	Wichtig, erhalten und schützen
3	Mischklimate, Wirkung von Luftleitbahnen nachweisbar	Friedhof, Parks, Kleingärten, Aussiedlerhöfe, Spielplätze	Wichtige Ausgleichszonen aufgrund lokaler Zirkulationen, Zirkulationsrichtung beachten, Wärmespeicherung nicht erhöhen
4	Überwärmungspotential	Siedlungsbereiche, Siedlungsränder	Thermisch gefährdeter Bereich, Bebauung porös gestalten
5	Überwärmungsgebiet 1	Dichte Bebauung mit wenig Vegetation (Blockrand)	Thermisch und lufthygienisch mit hohen Defiziten, Hitzestress steigend, Vegetationsschatten und Fassadenbegrünung fördern, Luftleitbahnen beachten
6	Überwärmungsgebiet 2	Stark verdichtete Innenstadtbereiche	Thermisch und lufthygienisch mit sehr hohen Defiziten, Hitzestress stark steigend, Beschattungen im Außenraum fördern, Fassaden- und Dachisolierungen, Oberflächenentsiegelungen

Aufgrund der Lage der Stadt im nördlichen Oberrheingraben haben die lokalen und regionalen Windsysteme in Frankfurt am Main, vornehmlich der Wetterauwind, die Luftleitbahnen entlang der Nidda und dem Main sowie lokale Hangzirkulationen, eine hohe Bedeutung für die thermische und lufthygienische Komponente des Stadtklimas.

Durch die globale Klimaerwärmung wird die Hitzebelastung auch in Frankfurt am Main weiter steigen, Projektionen des Deutschen Wetterdienstes bis 2050/2100 belegen dies. Minderungsmaßnahmen sind zum einen die Förderung der Luftleitbahnen und zum anderen die Schaffung von Vegetationsnetzungen, welche Schatten und Verdunstungskühle erzeugen. Bauweisen und Gebäudeorientierungen sollten sich nach der Belüftungsrichtung orientieren, Gebäudeabstrahlung und die Wärmespeicherungskapazitäten der Gebäude im Altbestand minimiert werden. Hier spielen u. a. zusätzliche Grünstrukturen, wie neue Parkanlagen, lineare Grünverbindungen (z. B. Alleen, Rasengleise) oder auch Dach- und Fassadenbegrünungen, vielleicht auch neue Ansätze wie vertikale Gärten eine wichtige Rolle.

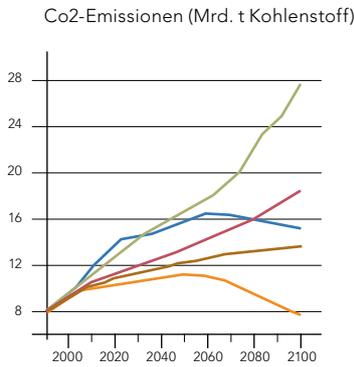
Regionale Klimamodelle lassen für die nächsten Jahrzehnte Klimaänderungen erwarten, die sich in den städtischen Ballungsräumen durch die Überlagerung mit der städtischen Wärmeinsel deutlich belastender auswirken als im Umland. Messungen des Deutschen Wetterdienstes am Frankfurter Flughafen belegen seit 1950 einen signifikanten Anstieg des Jahresmittels der Lufttemperatur von 0,35 Grad Celsius pro Dekade.

Ziel eines Gemeinschaftsprojektes des DWD und der Stadt Frankfurt am Main war es, auf der Basis von Projektionen regionaler Klimamodelle die Auswirkungen des Klimawandels für detaillierte Stadtstrukturen aufzuzeigen. Dabei konnte erstmals sowohl die vergangene als auch die zukünftige Wärmebelastung für Frankfurt am Main unter Berücksichtigung der vielfältigen Bebauungsstrukturen und sonstiger Flächennutzungen simuliert werden. Auch die klimatischen Auswirkungen der größeren Planungsvorhaben der Stadt wurden in diesem Zusammenhang untersucht.

Auf der Grundlage des moderaten IPCC Emissionsszenarios A1B (Weltklimabericht des Intergovernmental Panel on Climate Change 2007, WMO, UNEP) ergibt sich für Frankfurt am Main bis zum Jahr 2050 als Referenzwert z. B. eine Zunahme der mittleren jährlichen Anzahl von Sommertagen von derzeit etwa 44 Tagen pro Jahr, um weitere 5 bis 31 Tage. Damit wird Mitte des Jahrhunderts im Sommerhalbjahr die Anzahl der Sommertage deutlich steigen und fast jeder zweite bis vierte Tag in Frankfurt am Main wärmer als 25 °C sein.

Betrachtet man unterschiedliche Bebauungsstrukturen in Frankfurt am Main, so belegen die Modellergebnisse zusätzlich, dass in dicht bebauten Gebieten, wie zum Beispiel der Innenstadt, die Wärmebelastung mit bis zu 54 Sommertagen pro Jahr bereits heute am stärksten ist. Hochhäuser, wie im Frankfurter Bankenviertel, können den Effekt dichter Bebauung zwar durch ihre abschattende Wirkung tagsüber etwas mildern, nachts wird dieser Effekt allerdings durch die enormen

globale Zukunftsszenarien (IPCC 2007)



(Szenarien des Weltklimarates IPCC)

Erläuterung

Aussagen über zukünftige, städtische Auswirkungen des Klimawandels stehen am Ende einer komplexen Modellkette.

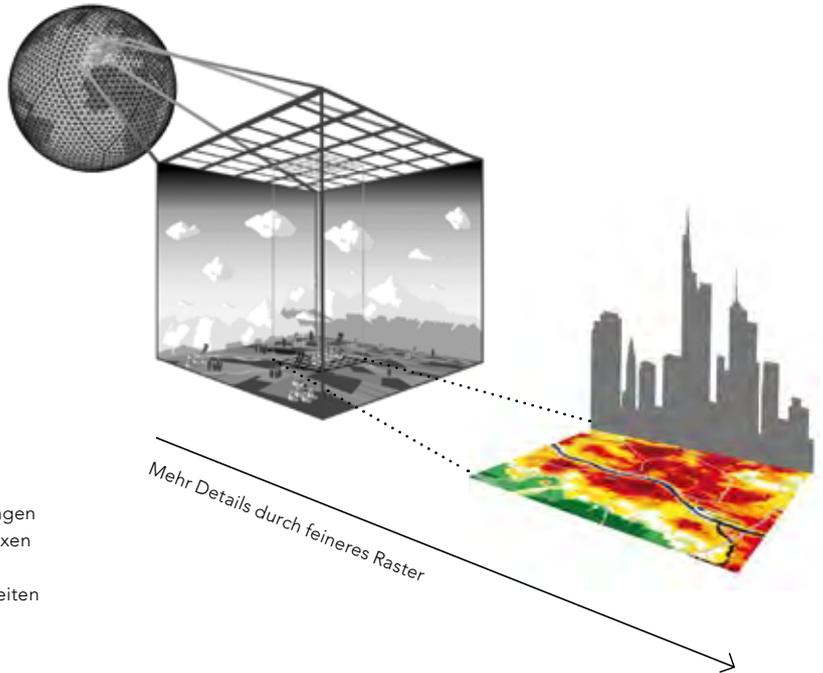
Den Anfang geben Zukunftsszenarien zur weltweiten Entwicklung von Treibhausgasemissionen vor.

2

globale Klimamodelle

Ensemble regionale Klimamodelle

Stadtklimamodell



Baumassen und deren Wärmespeicherung verstärkt. Eine Umwandlung von bebauten Flächen in Grünflächen würde laut DWD die erwartete Zunahme an Sommertagen etwa halbieren. Umgekehrt kann eine Verdichtung der Bebauung diese nahezu verdoppeln. Die Auswirkungen solcher Maßnahmen werden aber lokal sehr begrenzt sein und sind stark von den örtlichen Gegebenheiten, z. B. der Realnutzung und der Topografie abhängig.

In Zusammenarbeit mit der Universität Kassel sollen in einer Weiterentwicklung des Klimaplanatlasses stadtteilbezogene Betrachtungen die Vulnerabilitäten der Stadt (wie z. B. empfindliche Nutzungen und Einrichtungen, Krankenhäuser, Altenheime, Schulen) fokussieren und zu ganz konkreten Verbesserungsmaßnahmen in den „Hotspots“ der Stadt führen. Dies können Begrünungs-, Entsiegelungsvorschläge, Veränderungen in der Bebauungsstruktur aber auch technische bzw. bauliche Beschattungsmaßnahmen sein, deren Planung und Umsetzung je nach Komplexität von der Ebene der Objektplanung bis hin zu stadtteilbezogenen Planungen auch unterschiedliche Zeitschienen verfolgen. Während kleinere Maßnahmen vor Ort sicherlich kurzfristig umsetzbar sind, erfordern größere strukturelle Veränderungen oft einen längeren Planungsvorlauf, der in der Regel mit kompletten Nutzungsänderungen oder -aufgaben einhergeht.

In einer zweiten Detailbetrachtung sollen die Potentiale für eine Förderung der Frischluftversorgung und Durchlüftung der Stadtteile ermittelt und mit konkreten Planungsvorschlägen hinterlegt werden. Die grüne Lunge der Stadt, der Frankfurter GrünGürtel, soll Frischluft über grüne Speichen künftig

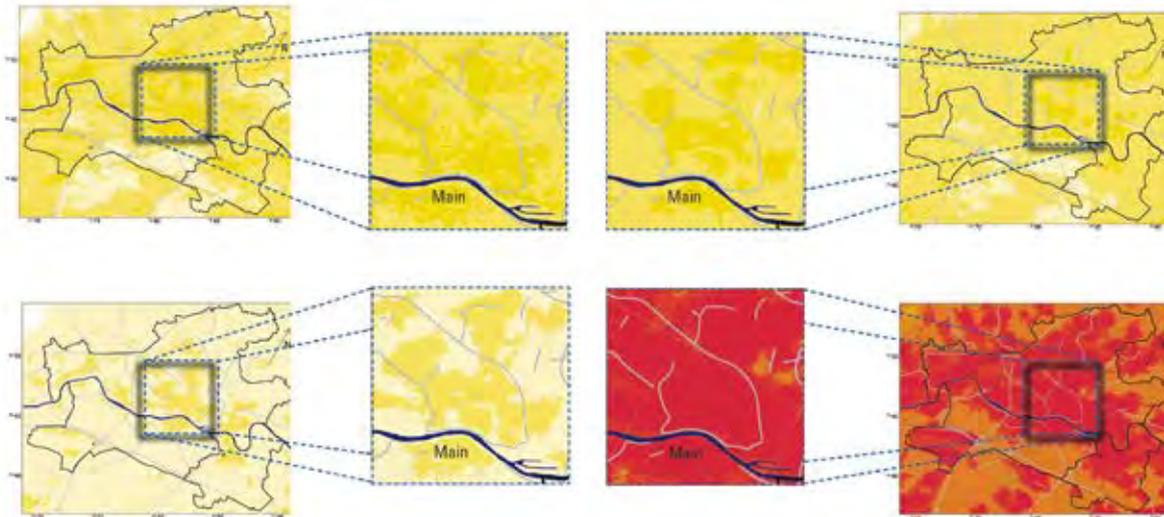
bis in die dicht bebauten Quartiere transportieren. Das Netz aus baumreichen Parks, Spielplätzen und weiteren Grünflächen mit mindestens einem Hektar Größe soll noch dichter werden, um ausreichend Schatteninseln in Fußentfernung zu schaffen. Auch durch Begrünung von Parkplätzen mit großkronigen Bäumen, durch begrünte Dächer und Mauern kann der Überhitzung entgegengewirkt werden.

Die Ergebnisse beider Studien sollen in die Frankfurter Anpassungsstrategie, die Grundlage für eine effiziente Anpassung an die zu erwartenden klimatischen Veränderungen in Frankfurt am Main mit einfließen.

Frankfurt am Main hat als Reaktion auf den Klimawandel eine dezernatsübergreifende Koordinierungsgruppe Klimawandel (KGK) einberufen, um so die erforderlichen Maßnahmen zur Anpassung (Adaption) auf lokaler Ebene zu entwickeln. Unter Berücksichtigung der aktuellen Aufgaben- und Zuständigkeitsverteilung soll so sichergestellt werden, dass alle relevanten Informationen an die entsprechenden Stellen gelangen, Doppelarbeiten und Versäumnisse vermieden und in der magistratsinternen Abstimmung ein hohes Maß an Effizienz erzielt wird. Regelmäßige Berichte der KGK werden die politischen Entscheidungsträger und die Frankfurter Öffentlichkeit auch in Zukunft über geeignete Maßnahmen und Strategien informieren und einen transparenten Rahmen für Gestaltung und Beteiligung bieten.

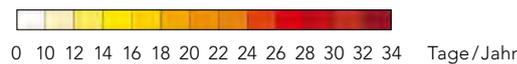
↓ **REMO** (MPI-M i.A. des UBA, 2006)

↓ **CLM** (MPI-M/MaD i.A. des BMBF, 2007)



↑ **WETTREG** (Meteo Research i.A. des UBA, 2006)

↑ **STAR** (PIK Potsdam, 2007)



3

Mit einer „Frankfurter Anpassungsstrategie“ hat die Stadt zudem die Grundlagen für eine Ausrichtung des Anpassungsprozesses im Sinne einer ersten Rahmensetzung zusammengefasst. Für die Bereiche Planung, Bauen, Grün, Mobilität/Verkehr, Wasser und Gesundheit werden hier die jeweiligen Perspektiven, Ziele und Maßnahmen aufgezeigt.

Beispielhaft seien hier die verstärkte Berücksichtigung von innerstädtischem Grün (u. a. Neuanlage von Parks, neue Baumstandorte), Änderungen bei der Auswahl zukünftiger Baumarten (im Forst und im Straßenbereich) oder Änderungen bei der Entwässerungsplanung (Straßenraum als potentieller Vorfluter) und im Gesundheitsbereich (Hitze-frühwarnsystem) genannt.

Ganz wichtig ist zudem die Information und Einbindung der Stadtöffentlichkeit. Hierzu können sowohl klassische Beteiligungsformen über die Ortbeiräte und Infobroschüren, als auch neue Formen der Partizipation, beispielsweise neue Medien, dienen.

FAZIT

Für die städtischen Bereiche mit hoher klimatischer Belastung wurden, eingebettet in eine umfassende städtische Anpassungsstrategie, Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung der lokalklimatischen Verhältnisse entwickelt und teilweise auch schon umgesetzt. Dies gilt für den öffentlichen wie auch für den privaten Raum und muss sowohl die Altersstrukturen als auch die sozialen Verhältnisse in den Stadtteilen berücksichtigen. Insbesondere ältere und kranke

Menschen werden unter den klimatischen Veränderungen zu leiden haben. Städte mit einem Bevölkerungszuwachs, wie z. B. Frankfurt am Main, werden vor besondere Herausforderungen gestellt. Hier gilt auch der Grundsatz des Vorrangs einer klimagerechten Innenentwicklung. Die Herausforderungen für die Klimatologen und Stadtplaner sind groß, da somit Ziele zum Erhalt und zur Verbesserung des Stadtklimas mit einer Nachverdichtung in Einklang zu bringen sind. Intelligente innovative Lösungen und mutige Entscheidungen mit Perspektive sind nicht nur im Rahmen der Bauleitplanung gefragt. Auch Zwischennutzungen oder saisonale bzw. ortsspezifische individuelle Lösungen auf der Objektebene, z. B. bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes, tragen hierzu bei.

↗
Einwohner 716.277
Fläche 248,31 km²

Ansprechpartner Stadt Frankfurt am Main, Umweltamt

2
 Schematische Darstellung der räumlichen Verfeinerung (Downscaling) der Klimasimulationsrechnungen von der globalen Skala zur städtischen Skala / Früh et al., 2011

3
 Karten der Änderungen der mittleren jährlichen Anzahl Sommertage $NT_{max \geq 25}$ als Differenz zwischen den Zeiträumen 2021 – 2050 (A1B) und 1971 – 2000 (C20) für REMO (a), CLM (b), WETTREG (c) und STAR (d) / vgl. Prof. Dr. Lutz Katzschner, April 2009: Klimaplanatlas Frankfurt am Main. Fachgebiet Umweltmeteorologie, Fachbereich Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung, Universität Kassel. Kassel.

41

Perspektivplan Freiburg – Leitbild für die Freiraum- und Stadtentwicklung

FREIBURG



Pieter van der Kooij, Markus Liesen

Bundesweit suchen Kommunen in wachsenden und schrumpfenden Regionen nach den richtigen Strategien der Stadtentwicklung. Vor allem die stark wachsenden Kommunen stehen dabei vor dem Dilemma, eine Begrenzung der Flächenversiegelung im Außenbereich gegen einen lebenswerten Innenbereich abwägen zu müssen. Wo sind die Grenzen der Innenentwicklung und ab wann können die Ansprüche an Gesundheit, Stadtklima und ausreichende Freiraumversorgung nicht mehr eingelöst werden? Die Frage versucht der Perspektivplan Freiburg zu beantworten, der seit 2014 aufgestellt wird und eine Steuerung

der Siedlungs- und Freiraumentwicklung gleichrangig in einem Konzept integriert gewährleisten soll.

Freiburg folgt seit 2006 der Strategie „Innen- vor Außenentwicklung“. Die Stadt arbeitet dazu partnerschaftlich mit Initiatoren, Eigentümern und Bauherren zusammen. Das Wachstum in den letzten Jahren hat aber zu vielen kontroversen und emotionalen Diskussionen geführt. Die tiefhängenden Früchte der Innenentwicklung sind in Freiburg längst gepflückt. Die wachsende Schwarmstadt kämpft mit steigenden Wohnungspreisen, wobei Debatten zwischen Generationen, über günstigen und teureren Wohnraum sowie neue und traditionelle Arbeits- und Lebensformen entstanden sind.

Der Perspektivplan ist ein räumlicher Leitbildprozess. Er hat zum Ziel, Diskussionen um die Grenzen des Wachstums und der Innenentwicklung zu versachlichen und gleichzeitig räumliche Entwicklungen zu beschleunigen. Neben der nachhaltigen Einbettung des neu geplanten Stadtteils Dietenbach mit 5.000 Wohnungen steht vor allem die Ermittlung von neuen Potentialen für die Wohnbauentwicklung im Innenbereich für den Zeithorizont 2020-2040 im Vordergrund. Die zentrale Frage für das Projekt: Ist es möglich die Angebotslücke bis zum Jahr 2030, die das Forschungsinstitut empirica in ihrer Wohnungsbedarfsanalyse und Wohnungsnachfrageprognose für Freiburg aufgezeigt hat, zu schließen?

Derzeit befindet sich der Perspektivplan in der Bearbeitung, die Fertigstellung ist Ende 2016 geplant. Das gesamtstädtische Konzept folgt der Leitidee „Siedlungs- und Freiraumentwicklung gemeinsam denken!“ Deshalb wird zunächst vorgeschlagen, wo in der Stadt Freiräume entwickelt werden sollen. Indem diese mehrfach nutzbar gestaltet und somit qualitativ aufgewertet werden, können mehr Bürgerinnen und Bürger diese Plätze, Parks und Anlagen verschiedenster Art nutzen. Die Freiräume werden somit zum Anker einer weiteren baulichen Entwicklung. Der Freiburger Modellstadtteil Vauban zeigt, dass dieser Ansatz funktioniert. Die hochwertig gestalteten Plätze, Spielstraßen und Grünspangen waren ein Kernstück für den Bau des urbanen Quartiers. 2015 wurde der Umbau des ehemaligen Kasernengeländes nach 17 Jahren abgeschlossen.

DIE SCHAFFUNG VON FLEXIBILITÄT IM BETEILIGUNGSPROZESS

In Planungsdialogen stellt sich regelmäßig die Frage der ausgewogenen Beteiligung und Kommunikation. Insbesondere bei gesamtstädtischen Leitbildprozessen gilt es die Bürgerinnen und Bürger abzuholen und auf eine z.T. abstrakte Planungsebene mitzunehmen. Dabei ist oft zu Beginn des Prozesses ungewiss, welche Mittel die richtigen sind und wie aktiv sich die Bürgerschaft einbringt.

Die öffentliche Auftaktveranstaltung des Perspektivplans war hierbei ein sehr großer Erfolg und hat die Planenden dazu angeregt, den Dialogprozess des informellen Planwerks zu erweitern. In allen fünf Arbeitsphasen des Planungsprozesses werden die Vorschläge der externen Arbeitsgemeinschaft Cityförster | f r e i w u r f | Stein+Schultz, die unter Federführung des Freiburger Stadtplanungsamtes erstellt werden, diskutiert. Die Workshops und Veranstaltungen werden von Suedlicht – Moderation, Mediation & Planungsdialog – begleitet. Entscheidend für diesen sozialen Prozess ist es, den Akteuren passende Rollen zuzuweisen und die verschiedenen Dialoge miteinander zu verzahnen.



2



3

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt in öffentlichen Dialogveranstaltungen, an denen bis zu 250 Bürgerinnen und Bürger teilnehmen. Die Ergebnisse stellt das Team nach den Veranstaltungen auf dem projekteigenen Weblog online zur Diskussion. Sie können unter www.freiburg.de/perspektivplan abgerufen werden. Mittels kurzer Videos werden die Zwischenergebnisse zugänglich präsentiert. Zusätzlich gibt es auch die Gelegenheit mit den Planenden in Dialog zu treten. So wurde zu Beginn des Planungsprozesses über den Weblog eine Online-Umfrage zu Freiraumnutzungen im wohnungsnahen Umfeld durchgeführt. Dies alles hat dazu geführt, dass das Freiburger Stadtplanungsamt inzwischen eine Community mit ca. 1.000 Interessierten für den Perspektivplan aufgebaut hat.

Um eine repräsentative Beteiligung zu gewährleisten wurden 75 Schlüsselpersonen eingeladen, an der Workshop-Reihe teilzunehmen. Als Schlüsselpersonen wurden Menschen mit organisierten Interessen auf der gesamtstädtischen Ebene ausgewählt. Sie vertreten die Belange von Freiburger Interessensgruppen und Organisationen, von verschiedenen

Titel
Die 250 Teilnehmenden der vierten öffentlichen Dialogveranstaltung sprachen sich für die Denkrichtung „Starke Verbindungen“ aus. Die Bälle zeigen das Stimmungsbild der Arbeitsgruppen.

2
Bürgerinnen und Bürger markieren ihre „Lieblingsorte“ im Stadtplan. Die gut besuchte Auftaktveranstaltung führte zur Erweiterung des Beteiligungsprozesses

3
Schlüsselpersonen diskutieren Zwischenergebnisse des Perspektivplans

Fachdisziplinen, von großen Immobilieneigentümern oder als fachliche Repräsentanten die Stadtverwaltung, wie z.B. das Kinderbüro und das Büro für Migration und Integration. Mit diesem Querschnitt der Freiburger Stadtgesellschaft, mit den Bürgervereinen und mit den Fachämtern wurde das Projekt gemeinsam weiterentwickelt.

Teilergebnisse des Perspektivplans werden in politischen Gremien wie dem Stadtentwicklungsausschuss diskutiert und beschlossen. Die somit erzielte Kontinuität und Legitimation ist für die Verankerung innerhalb und außerhalb der Verwaltung unverzichtbar.

GESAMTSTÄDTISCHE GIS-ANALYSE & „RESEARCH BY DESIGN“ ALS BETEILIGUNGSGRUNDLAGE

Um zu wissen, wo man zukünftig hin will, müssen die Voraussetzungen, der Charakter und die Potenziale der Stadt ermittelt werden. Dazu wurden am Anfang des Prozesses die räumlichen Qualitäten Freiburgs diskutiert und als Fundament festgelegt. Die Arbeitsgemeinschaft hat dazu besondere räumliche Potentiale Freiburgs herausgearbeitet. Parallel dazu hat das Stadtplanungsamt mit den unterschiedlichen Akteursgruppen die „Identitäten“ der Stadt formuliert. Hierbei wurde die Frage gestellt, was ist den Menschen in dieser Stadt wichtig und macht die Stadt unverwechselbar? Die Ergebnisse des Dialogs wurden als sieben Kernwerte und Herausforderungen festgelegt und als Grundlage für die weitere Bearbeitung beschlossen.

Im zweiten Arbeitsschritt wurde eine detaillierte GIS-Analyse der gebauten Dichte, Freiraumversorgung und Einwohnerdichte durchgeführt. Ziel dieses Arbeitsschrittes war es, flächendeckend objektive Daten zur Bau- und Freiraumdichte zu erhalten, um diese mit subjektiv empfundenen Qualitäten in der Stadt vergleichen zu können.

4



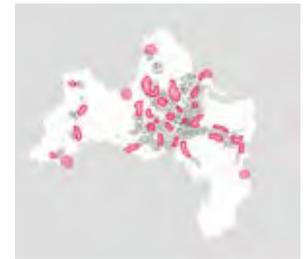
Aus dem Diskurs zwischen Quantität und Qualität wurden acht strategische Bausteine entwickelt. Diese acht Strategien zeigen anhand von Beispielen aus Freiburg und aus anderen Städten, wie bei der Weiterentwicklung der Stadt vorgegangen werden kann. Die Strategien wie z.B. Anreichern, Säumen, Öffnen oder Kapern dienen als Instrumentarium zur Umstrukturierung der Stadt. Sie machen konkrete Vorschläge, wo mit welchen Mitteln angesetzt werden kann. Die Entwicklung von Freiräumen und Gebäuden wird dabei konsequent zusammen betrachtet.

Diese vorausgegangenen Schritte waren die Vorbereitung für die Erstellung dreier gesamtstädtischer Denkrichtungen, die als Modelle bzw. Prinzipien die Stadtstruktur verbessern sollen. In der Diskussion mit Schlüsselakteuren und Öffentlichkeit wurde deutlich, dass eine hohe bauliche Dichte dann positiv empfunden wird, wenn sie Lebendigkeit und Kontaktmöglichkeiten mit sich bringt. Eine gute Orientierung im Stadtraum sowie eine konsistente Qualität von Architektur und Freiräumen werden als Voraussetzung gesehen. Eine einprägsame und lesbare Stadtstruktur mit guten öffentlichen Räumen erlaubt genau diese verlangte Orientierung. Sie sorgt dafür, dass die Gesamtstadt in ihrer Form und als soziales Gefüge funktionieren kann. Die „Drei Denkrichtungen“ sind deshalb an prägenden Freiraumstrukturen ausgerichtet worden.

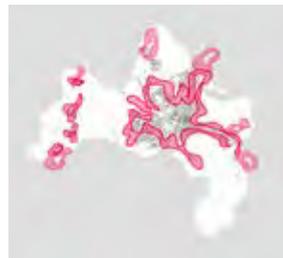
5



Denkrichtung 1
Starke Verbindung



Denkrichtung 2
Identitätsstiftende Parks



Denkrichtung 3
Lebendige Ränder

Die Denkrichtungen haben die Aufgabe, Perspektiven für die stadtstrukturelle Entwicklung bis 2030 zu veranschaulichen. Ob konzentriert rund um qualifizierte oder neu geschaffene Parks, ob hochwertig entlang von Freiraumachsen oder ob innovativ und im Einklang mit der unbebauten Landschaft am Rand – in jeder der Denkrichtungen werden Freiraum- und Siedlungsentwicklung zusammen gedacht. Die Modelle wurden im dritten Quartal 2015 mit den unterschiedlichen Gruppen intensiv diskutiert.

DIE SIEBEN WERKZEUGE DES PERSPEKTIVPLANS

Der Perspektivplan soll voraussichtlich Ende 2016 fertiggestellt werden. Weil die Ergebnisse so vielgestaltig sind, steht am Ende des Prozesses nicht EIN Plan, sondern ein Instrument aus sieben anwendbaren Werkzeugen.

Vier der sieben Werkzeuge dienen primär der weiteren Versachlichung der Innenentwicklung. Die Ergebnisse der GIS-Analyse zeigen die aktuellen städtebaulichen und freiräumlichen Bedingungen für Vorhaben auf (Werkzeug 01). Diese Analyse ist ebenfalls die Grundlage für die Bestimmung von Bereichen mit ähnlichen städtebaulichen und freiräumlichen Charakteristiken. Für diese Bereiche werden strategische planerische Handlungsempfehlungen formuliert (Werkzeug 02). Darüber hinaus wird aus der GIS-Analyse ein Dichtekonzept mit Ziel-Dichtewerten für eine mögliche weitere bauliche Verdichtung erstellt. Als Ergänzung hierzu werden qualitative Ziele für eine mögliche weitere Intensivierung der Freiraumnutzung aufgestellt (Werkzeug 03). Letztendlich kann ein Vorhaben im GIS-Modell auf seine Qualitäten oder seine Genehmigungsfähigkeit getestet werden (Werkzeug 04).

Drei der Werkzeuge zeigen neue Planungspotentiale für die Freiraum- und Siedlungsentwicklung auf. Die strategischen Bausteine (Werkzeug 05) zeigen, wie bei der Weiterentwicklung der Stadt vorgegangen werden kann. Das gesamtstädtische Raumbild (Werkzeug 06) greift die Ansätze der Denkrichtungen auf und vereint diese zu einem stimmigen Gesamtbild, das als Leitidee die zukünftigen Schwerpunkte und Entwicklungsachsen der Stadt zeigt. Aus dem Raumbild werden die Entwicklungsbereiche (Werkzeug 07) abgeleitet. Sie definieren Prioritäten aus städtebaulicher und freiraumbezogener Sicht. Gleichzeitig stellen sie die Aufgabe einer weiteren planerischen Vertiefung im Anschluss an den Perspektivplan.

Im Ergebnis entsteht mit dem Perspektivplan ein Instrument, das Wohnungsbau und Freiraumversorgung nicht gegeneinander ausspielt, sondern beide Belange miteinander vereint. Als dauerhaftes und sich weiterentwickelndes Instrument soll der Perspektivplan auch für eine zukünftige Evaluierung und ein Monitoring der Baudichte und Freiraumversorgung genutzt werden.



Einwohner 220.286

Fläche 153,06 km²

Ansprechpartner Stadt Freiburg im Breisgau,
Abt. Stadtentwicklung, Stadtplanungsamt

Weitere Informationen im Internet
www.freiburg.de/perspektivplan

Planungsbeteiligte

Stadtplanungsamt

Amtsleitung: Hr. Jerusalem

Abteilungsleitung: Fr. Köhler

Projektleitung: Hr. Liesen (Freiraumplanung)
Hr. Van der Kooij (Stadtplanung)

Planungsbüros Arbeitsgemeinschaft Cityförster |
freiwurf | Stein + Schultz

Moderation Südlicht Moderation . Mediation .
Planungsdialog

4

Exkursion des Stadtentwicklungsausschusses zu Beispielen erfolgreicher Freiburger Stadtentwicklungsstrategien. Hier Freiraumqualifizierung und Verdichtung in einer Studentensiedlung.

5

Drei Denkrichtungen zeigen mögliche Schwerpunkträume der zukünftigen Entwicklung.

42 Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg Ost

HAMBURG



Claudia Köster

Hamburg ist, wie viele große Städte, ein Ankunftsort für zahlreiche Menschen auf der Suche nach einer guten und besseren Zukunft. Die große Dynamik der Hamburger Wirtschaft mit zahlreichen Arbeitsplatzangeboten, vielfältige Bildungseinrichtungen sowie ein großes Freizeit- und Kulturangebot machen die Stadt attraktiv – besonders für jüngere Menschen. Bis 2030 könnten, so die Prognosen, 100.000 Einwohner hinzukommen (diese Prognose beinhaltet noch nicht die aktuelle Entwicklung der Zuwanderung). Dieses Wachstum stellt die Stadt in den kommenden Jahren vor große Herausforderungen. Hamburg will auch zukünftig eine lebenswerte und offene Stadt sein – für diejenigen, die die Stadt seit vielen Jahren als Heimat schätzen, und für diejenigen, die neu hier ankommen.

Ein Leitziel für Hamburgs räumliche Entwicklung lautet „Mehr Stadt in der Stadt“. So simpel dieser Leitsatz aus dem Räumlichen Leitbild von 2014 erscheint, so umfassend ist doch der damit verbundene Anspruch: Es ist eine integrierte urbane Strategie, die die Wachstumsdynamik in die bestehenden Quartiere und gebauten Räume lenkt und das Spektrum der attraktiven urbanen Quartiere zukünftig deutlich erweitern will (1). Denn die Urbanität von innerstädtischen Quartieren wie Ottensen, Eimsbüttel, Schanzenviertel, Neustadt, wo Wohnen, Gastronomie, Büros und Handwerk eng miteinander verknüpft sind, steht nicht nur bei jungen Singles bzw. Paaren hoch im Kurs, sondern auch bei Familien, die in ihren angestammten Quartieren bleiben wollen. Viele Stadtteile, die an die kompakte innere Stadt angrenzen, haben das Potenzial, urbane Milieus mit einer lebendigen Mischung von Wohnen und Arbeiten, sozialer Vielfalt, kurzen Wegen zu Versorgungsangeboten und sozialen Infrastrukturen und attraktiv gestalteten Stadträumen zu entwickeln.

EIN ZUKUNFTSBILD ALS AUFTAKT FÜR DIE DEBATTE ÜBER EINEN STRATEGISCH BEDEUTSAMEN RAUM

Das Leitziel „Mehr Stadt in der Stadt“ manifestiert sich in einer Fülle von Projekten an vielen unterschiedlichen Standorten in der Stadt. Gleichwohl braucht Stadtentwicklung weiterhin auch die Konzentration von Ressourcen auf strategisch bedeutsame Räume, damit neue Impulse nachhaltig wirken können. Nach der Erweiterung der Innenstadt durch die Hafencity, der Erneuerung der Elbinseln und des Harburger Binnenhafens mit dem Sprung über die Elbe, der Entwicklung der Mitte Altona im Westen wird es – neben den Planungen für Olympia – in einer weiteren großen Kraftanstrengung darum gehen, die urbanen Räume stromaufwärts im Osten Hamburgs wieder näher an die Stadt zu rücken. Der Senat hat im Juli 2014 das Senatskonzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in HamburgOst“ veröffentlicht, das ein Zukunftsbild für die östlichen Stadtteile aufzeigt und zur Diskussion über neue Entwicklungsperspektiven einlädt (2). Das Zukunftsbild ist kein Masterplan, sondern ein „Möglichkeitsbild“ für die Debatte über zukünftige Entwicklungschancen in einem gesamtstädtisch bedeutsamen Entwicklungsraum.

Die Planungsideen nehmen viele Gedanken und Empfehlungen aus bestehenden Konzepten wie der integrierten Stadtteilentwicklung, dem Wohnungsbauprogramm und dem Masterplan Industrie auf, stellen diese aber erstmals in einen gesamtstädtischen Kontext. Das Zukunftsbild fügt somit konkrete Vorhaben, die aktuell geplant werden, mit langfristigen Entwicklungschancen zusammen. Für elf Fokusräume werden in anschaulichen „Vorher“- / „Nachher“-Bildern mögliche Veränderungen des Stadtraums – der Wohnquartiere, Arbeitsorte und Freiräume – aufgezeigt.

DAS KONZEPT

In den östlichen Stadtteilen Hammerbrook, Borgfelde, Hamm, Horn, Rothenburgsort, Billbrook und Billstedt leben bereits heute rund 164.000 Menschen. Viele Menschen arbeiten hier in unterschiedlichen Branchen von der Kreativwirtschaft bis zur Industrieproduktion. Für die Zukunft bieten die östlichen Stadtteile entscheidende Ressourcen und Potenziale, um eine sozial ausgewogene und bezahlbare Stadt, um Arbeitsplätze und Wohlstand sowie ein grünes und lebenswertes Umfeld zu sichern und voranzubringen.

Das Senatskonzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in HamburgOst“ setzt drei langfristige Ziele für die östlichen Stadtteile:



2



3

Mehr Wohnungen und neue Stadtqualitäten

Der Osten Hamburgs kann Älteren und Jüngeren, Familien und Singles ein neues Zuhause bieten. In die Jahre gekommene Siedlungen werden nach zeitgemäßen Ansprüchen modernisiert, umgebaut und mit Wohnungsneubau ergänzt. 15.000 bis 20.000 neue Wohnungen können in den östlichen Stadtteilen entstehen und möglichen Verdrängungen entgegenwirken. Ein verbessertes Angebot an Freiräumen, gut ausgestattete und erreichbare Zentren, zeitgemäße Bildungseinrichtungen sowie gute Einkaufsmöglichkeiten erhöhen die Lebensqualität in den Nachbarschaften.

Titel

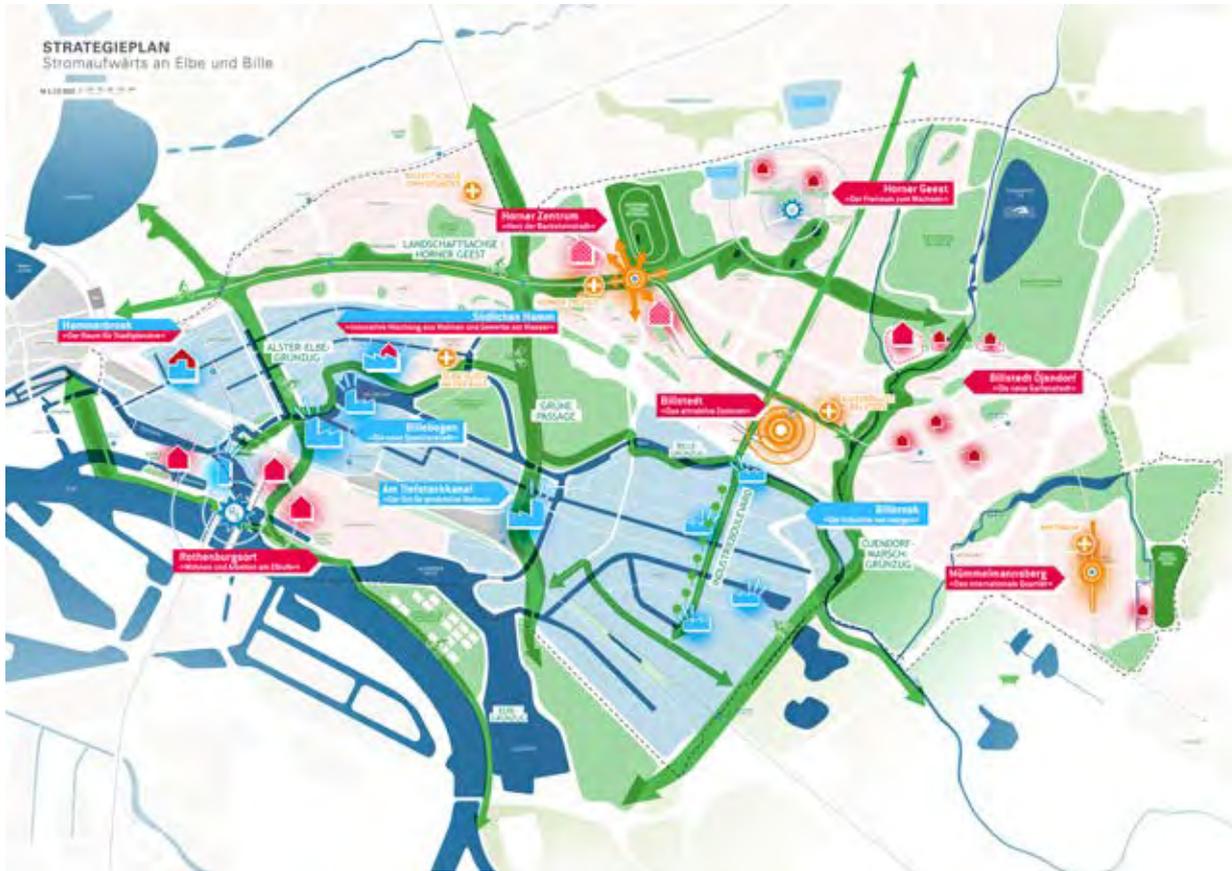
Zukunftsbild: Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in HamburgOst – Gesamtvisualisierung / Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) / Spengler Wiescholek Architekten und Stadtplaner, WES GmbH Landschaftsarchitekten / Urban Catalyst studio / moka-studio / Matthias Friedel, Juli 2014

2

Zukunftsbild „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in HamburgOst“ – Gesamtplan / BSU / Spengler Wiescholek Architekten und Stadtplaner, WES GmbH Landschaftsarchitekten / Urban Catalyst studio / moka-studio / Matthias Friedel, Juli 2014

3

Wasserlagen in den östlichen Quartieren – Billebecken im südlichen Hamm / BSU



4

Arbeitswelten für die Zukunft

Die Bandbreite von Arbeitswelten in der Stadt soll gestärkt und weiter entwickelt werden – für die Anforderungen der Zukunft und für mehr Arbeitsplätze in der Stadt. Durch innovative Technologien, emissionsarme Herstellungsverfahren, richtungsweisende Gebäude und urbane Kontexte soll die Grundlage für die Produktion von morgen geschaffen werden. Vorhandene Flächen sollen durch die Stapelung von Gewerbe und Dienstleistungen effizienter genutzt werden. In Rothenburgsort am Billebogen werden Ideen wieder aufgegriffen, die bereits in der Speicherstadt wegweisend realisiert wurden und nun ins 21. Jahrhundert übersetzt werden. An anderen Orten wie in Hammerbrook und im südlichen Hamm sollen Wohnen und Arbeiten wieder zusammenwachsen.

Attraktive Wasserlagen und Grünräume

Die größte Ressource der östlichen Quartiere sind ihre Freiräume: idyllische Ufer an Flussläufen und Kanälen, Parks, Quartiersgrün und Grünzüge. Diese Qualitäten gilt es zu entdecken, zugänglicher zu machen und gut zu gestalten. Durch eine konsequente Freiraumentwicklung der großen Landschaftsachsen wie der Horner Geest und neuen Nord-Süd-Verbindungen gelingt auch eine fahrradtaugliche Anbindung an die Innenstadt und an die Elbe.

- Grünflächen
- Gewässer
- Nachbarschaften
- Gewerbe- & Industriegebiet
- Stadteingänge
- Ausgewählte Wohnraumpotenziale
- Ergänzung der Backsteinstadt
- Potenziale zu Mischung von Arbeiten & Wohnen
- Potenziale zur qualitativen Gewerbeentwicklung
- Neue Haltepunkte ÖPNV
- Übergeordnete Grünachsen & Radwegenetz
- Stärkung der Zentren
- Impulsprojekte Bildung, Kultur und Integration



5



6

UMSETZUNG IM DIALOG UND IN NEUEN PARTNERSCHAFTEN

Im Verlauf der Jahre 2014 und 2015 ist viel passiert. Mit einer großen Auftaktveranstaltung im Herbst 2014 hat der Dialogprozess zum Zukunftsbild begonnen. Die mit 650 Teilnehmerinnen und Teilnehmern sehr gut besuchte Diskussionsveranstaltung zeigte das große Interesse der Hamburgerinnen und Hamburger an diesem Entwicklungsraum und die Bereitschaft der Menschen vor Ort, sich mit eigenen Vorstellungen einzubringen.

Die weitere Umsetzung des Zukunftsbilds wird seitdem insbesondere auf der Ebene von Teilprojekten in verschiedenen Akteurskonstellationen und Partnerschaften vorangetrieben. Der Dialog über das Konzept ist in den Stadtteilen angekommen.

Bündnis für die Quartiere in Rothenburgsort und im südlichen Hamm

Aus dem erfolgreichen Bündnis für Wohnen in Hamburg, das der Senat 2011 mit der Wohnungswirtschaft und den Mieter- und Eigentümerverbänden geschlossen hat, hat sich die Idee eines Bündnisses für die Quartiere entwickelt – verstanden als neue Form einer kooperativen Stadtentwicklung zwischen Stadt, Bewohnern und Wohnungswirtschaft. Die Leitvorstellung der Weiterentwicklung von Quartieren ohne Verdrängung soll hier mit Leben gefüllt werden. Ziele sind die Mobilisierung von Wohnungsbaupotenzialen, Bestandsmodernisierungen und die Revitalisierung von Gewerbe im Rahmen einer integrierten Quartiersentwicklung, die Aspekte wie z. B. der Schul- und Bildungsangebote, der Freiraumqualität und der Mobilität im Quartier mit in den Blick nimmt. Neu ist hierbei die Bereitschaft der Bündnispartner, statt der isolierten Entwicklung der einzelnen Parzelle die Gesamtbetrachtung des Quartiers in den Vordergrund zu stellen. Im ersten Schritt wird das Bündnis für die Quartiere in den Pilotquartieren Rothenburgsort und südliches Hamm aktiv werden. Die Umsetzungsvereinbarung zwischen dem Bezirksamt Hamburg-Mitte und einer Reihe von Wohnungsunternehmen wurde im April 2015 unterzeichnet. Eine öffentliche Auftaktveranstaltung in Rothenburgsort im Oktober 2015 war der Startschuss für ein umfangreiches Beteiligungsverfahren zur Erarbeitung des Handlungskonzepts gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, ansässigen Betrieben und Institutionen sowie der Bezirkspolitik.

Entwicklung des Stadtraums Billebogen

Der Billebogen von der Elbe entlang der Bille bis zum Billebecken ist der zentrale Raum für moderne, innerstädtische Produktion. Er liegt direkt an den Elbbrücken, in prominenter Lage am Stadteingang nach Hamburg. Für den Produktionsstandort Hamburg bilden diese Flächen, die nur 2,5 Kilometer von der Innenstadt entfernt liegen und mit S-Bahn und Bus in wenigen Stationen zu erreichen sind, einen Chancenraum für urbane Produktion in der inneren



7



8

Stadt. Zugleich gilt es in diesem Stadtraum, wichtige Grünverbindungen neu zu knüpfen und bisher verschlossene Wasserlagen öffentlich zugänglich zu machen.

Initialprojekt für den Billebogen ist die Entwicklung des Areals des Huckepackbahnhofs. Für neue gewerbliche Nutzungen sollen hier 150.000 bis 180.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche entstehen, darunter 19.800 Quadratmeter Bruttogeschossfläche, die für den Fundus und die Werkstätten der Hamburgischen Staatsoper reserviert sind. Mit hochverdichteten Gewerbeclustern, innovativen Serviceangeboten für Unternehmen und Besucher, qualitätvoller Architektur und attraktiven Freiräumen und Wegeverbindungen soll das gestapelte und langlebige Prinzip der Speicherstadt im 21. Jahrhundert zu neuem Leben erweckt werden.

4

Zukunftsbild „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in HamburgOst“ – Strategieplan / BSU / Spengler Wiescholek Architekten und Stadtplaner, WES GmbH Landschaftsarchitekten / Urban Catalyst studio, Juli 2014

5

Fokusraum Rothenburgsort „Wohnen und Arbeiten am Elbufer“ – Rothenburgsort heute / BSU / Spengler Wiescholek Architekten und Stadtplaner, WES GmbH Landschaftsarchitekten / Urban Catalyst studio / moka-studio / Matthias Friedel, Juli 2014

6

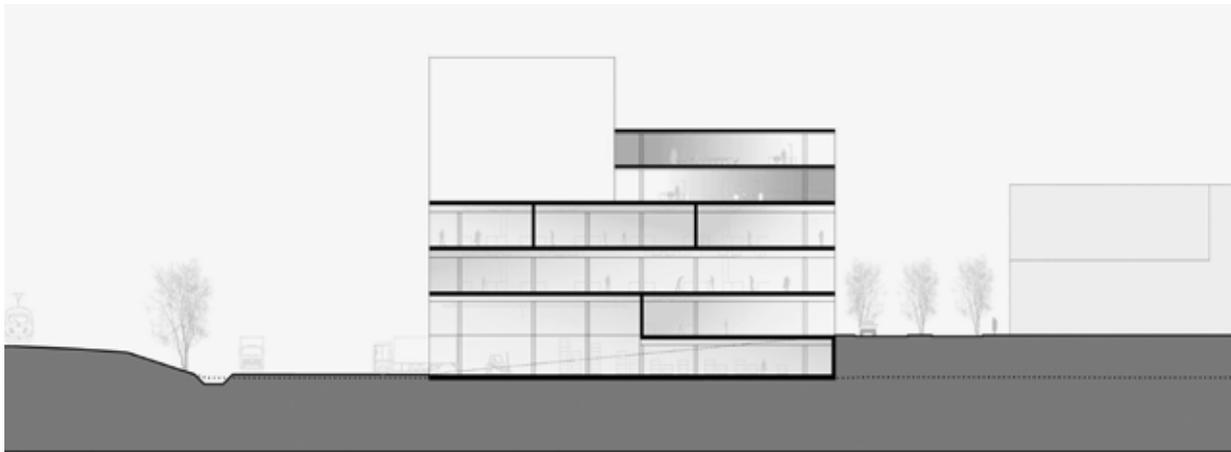
Fokusraum Rothenburgsort „Wohnen und Arbeiten am Elbufer“ – Rothenburgsort Zukunftsbild / BSU / Spengler Wiescholek Architekten und Stadtplaner, WES GmbH Landschaftsarchitekten / Urban Catalyst studio / moka-studio / Matthias Friedel, Juli 2014

7

Projektbereich Billebogen (Umgrenzung in orange) / Burkhard Kuhn, fotofrizz / HafenCity Hamburg GmbH, 2015

8

Neue gewerbliche Nutzungen auf dem ehemaligen Huckepackbahnhof: Visualisierung und Nutzungskonzept / Henn Architekten Berlin/München / HafenCity Hamburg GmbH, 2015



9

Die Kompetenz und Erfahrung der HafenCity Hamburg GmbH (HCH) soll für die Entwicklung des östlich an die HafenCity angrenzenden Billebogens genutzt werden. Eine Tochtergesellschaft der HCH, die in Gründung befindliche Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co KG (BBEG), wird die stadträumliche und infrastrukturelle Entwicklung des Stadtraums Billebogen übernehmen – einschließlich der Grundstücksentwicklung und –vermarktung des neuen Huckepackbahnhofs sowie weiterer in städtischem Eigentum stehender Grundstücke. Hiermit wird eine Realisierungskraft entfaltet werden, die die Entwicklung dieses bisher deutlich unter Wert genutzten Stadtraums zwischen HafenCity und Rothenburgsort vorantreibt.

Revitalisierung und Modernisierung des Industriegebiets Billbrook/Rothenburgsort

Für das bestehende Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort, das mit rund 770 Hektar das größte Industriegebiet Hamburgs nach dem Hafen ist, wird ein mehrjähriger Prozess begonnen, in dem städtische Akteure, ansässige Unternehmen sowie Wirtschaftsverbände zusammenwirken werden. Die städtischen Gesellschaften Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (HWF) und IBA Hamburg GmbH sind mit der Erarbeitung eines Handlungskonzepts als Basis dieses Prozesses beauftragt. Ziel ist es, das Potenzial des etablierten Industriestandorts künftig noch besser zu nutzen, um Industriearbeitsplätze in der Stadt zu sichern und neue, zukunftsfähige Arbeitsplätze zu schaffen. Neben der Bestandssicherung existierender Unternehmen und ihrer Erweiterungsmöglichkeiten trägt dazu die Neuansiedlung wertschöpfungsstarker Industrieunternehmen und ihrer Dienstleister bei, die in Hamburg von der Nähe zum Hafen und dem exzellenten Potential an Fachkräften profitieren können.

ZUKUNFTSTHEMEN

Das Konzept und der Dialog hierüber ist ein Jahr nach der Veröffentlichung des Zukunftsbilds in den Stadtteilen „stromaufwärts“ angekommen. Neue Kooperationsformen für Quartiere und innovative Konzepte der gewerblichen Entwicklung werden erprobt.

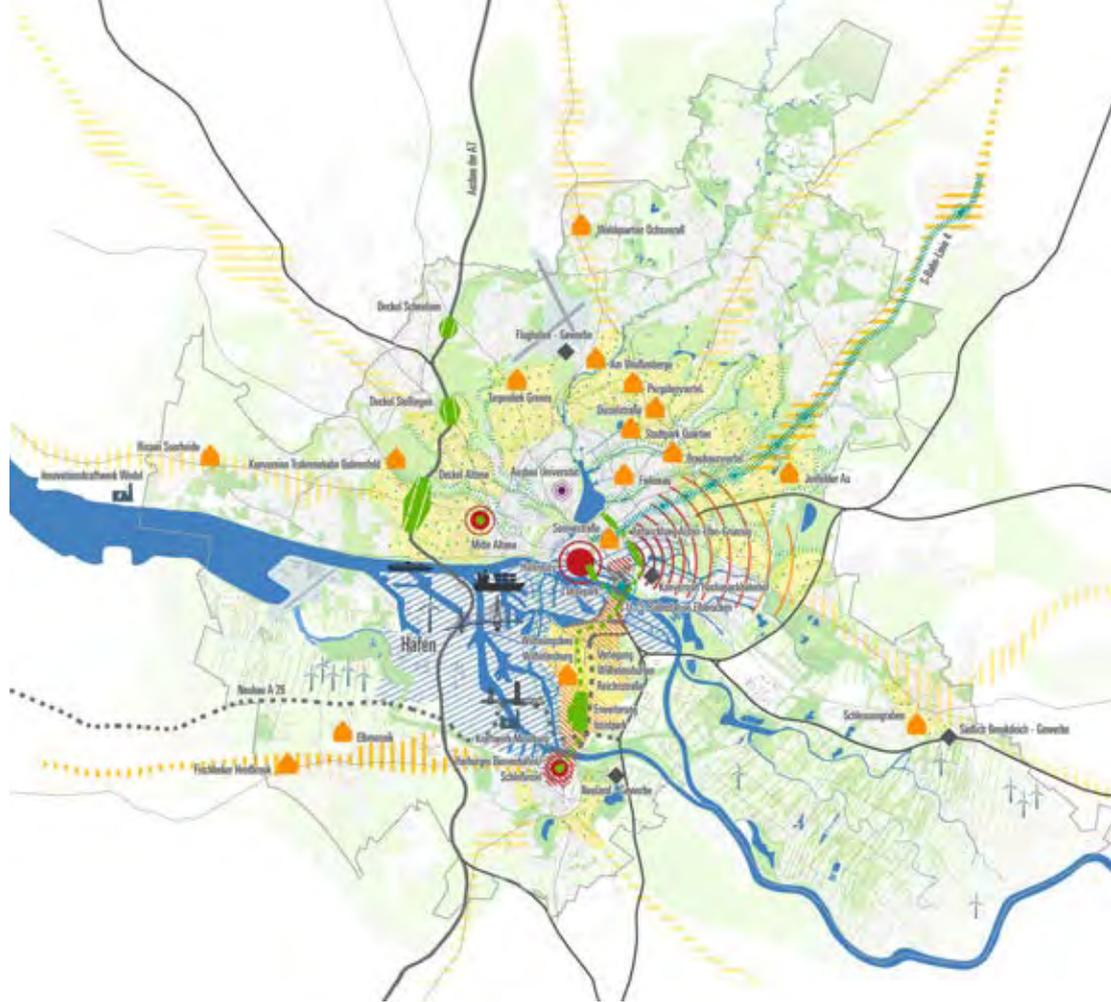
Das Konzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ verknüpft die Aktivitäten der Wohnungswirtschaft mit denen der integrierten Stadtteilentwicklung: Quartiere, die von der dynamischen Entwicklung Hamburgs bislang weniger profitiert oder die größeren Aufholbedarf haben, sollen eine Verbesserung der Lebensbedingungen erfahren. Mit der integrierten Stadtteilentwicklung werden nicht nur im engeren Sinn städtebauliche Ziele verfolgt – verbessert werden sollen auch die Bildungsperspektiven der Kinder durch Investitionen in die Bildungsinfrastruktur, das nachbarschaftliche und kulturelle Leben in den Stadtteilen durch Quartierszentren, die Aufenthaltsqualität von öffentlichen Plätzen und Grünanlagen und die lokale Ökonomie in den Versorgungszentren der Quartiere.

Mit der konzertierten Entwicklung von Quartieren, die im Bündnis zwischen Stadt, Wohnungswirtschaft und Bewohnern gelingen soll, setzt Hamburg auf neue innovative Akteurskonstellationen. Die quantitative Zielsetzung des Wohnungsbauprogramms soll zu einer qualitativen urbanen Entwicklungsstrategie erweitert werden.

10



-  Urbanisierungszone – Mehr Stadt mit hoher Freiraumqualität
-  Qualität für innerstädtische Landschaftsachsen
-  Stärkung Siedlungsachse
-  Entwicklungsdynamik fördern
-  Größere Wohnungsbauprojekte
-  Neue Stadtquartiere
-  Größere, neue Gewerbestandorte
-  Neue S-Bahn mit neuen Haltepunkten
-  Autobahndeckel
-  Neue Stadtparks
-  Ausbau Windenergie



11

Neben der weiter drängenden Frage des Wohnungsbaus in einer wachsenden Stadt ist insbesondere die Sicherung einer wachstumsstarken Wirtschaft mit intelligenten Lösungen für Gewerbebetriebe in gemischten Gebieten sowie die Sicherung und Entwicklung von Betriebsstandorten auch in innerstädtischen Lagen unabdingbar. Die Flächen im urbanen Raum sind knapp und erfordern daher zukünftig an vielen Orten verdichtete Konzepte für urbane Produktion und Lösungen für ein engeres Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten. In der Mischung verschiedener Nutzungen liegt der Charme der Großstädte, den es zu erhalten und zu fördern gilt – nicht nur im Bestand, sondern auch bei Neuplanungen.

Der Entwicklungsraum „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ ist in besonderer Weise prädestiniert, um Lösungen zu diesen Zukunftsthemen zu entwickeln. Noch stehen die Teilprojekte am Beginn – in einigen Jahren wird sich zeigen, welche konkreten Lösungen sich bewähren.

Quellen

(1) BSU: Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser – Perspektiven der Stadtentwicklung für Hamburg, 2014.

(2) BSU: Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg-Ost, 2014. <http://www.hamburg.de/stromaufwaerts>.

7

Einwohner 1.746.342

Fläche 755,30 km²

Ansprechpartner Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung

9

Schnitt durch ein Gebäude mit gestapelten Gewerbeschossen. Die Erschließung der Gebäude erfolgt von zwei Seiten: Auf der Rückseite befindet sich die separate Logistikstraße für den Lieferverkehr, die Vorderseite der Gebäude liegt an einem urbanen Boulevard auf erhöhtem Straßenniveau / Henn Architekten Berlin/München / HafenCity Hamburg GmbH, 2015

10

Visualisierung des Straßenraums, der die Qualität eines „urbanen Boulevards“ erhalten soll / Henn Architekten Berlin/München / HafenCity Hamburg GmbH, 2015

11

Schwerpunkte der Stadtentwicklung – Hamburg 2030 / Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser – Perspektiven der Stadtentwicklung für Hamburg, BSU, Mai 2014

43

Die Stadt neu entwickeln – zum räumlichen Leitbild Karlsruhe

KARLSRUHE



Sigrun Hüger, Anke Karmann-Woessner

EINFÜHRUNG

Bis heute prägen sehr unterschiedliche städtebauliche Leitbilder nicht nur den Stadtgrundriss von Karlsruhe, sondern stehen für ein immer wieder verändertes gesellschaftspolitisches Verständnis von Stadtgesellschaft. Bereits im Entwurf zum ersten Stadtvergrößerungsplan für Karlsruhe 1802 hat Friedrich Weinbrenner nicht nur mit deutlichen baulichen Akzenten den fächerförmigen Ideal-Stadt-Grundriss neu definiert, sondern auch den Veränderungsprozess von der absolutistischen Ständegesellschaft hin zur bürgerlichen Stadtgesellschaft ablesbar gemacht.

Leitbilder skizzieren heute weder Archetypen noch eine ganz bestimmte Gesellschaftsordnung. Was unter dem Begriff Leitbild verstanden wird reicht heute vom Synonym für Ziele, Prinzipien, Konzepten, Strategien bis hin zur grundsätzlichen Notwendigkeit, anstehende Herausforderungen und Zielkonflikte vielfältiger Fachplanungen zusammen zu führen. In Karlsruhe entsteht ein Leitbild, das grafisch einprägsam ist und wie ein Regiebuch diese Leitlinien der Stadtplanung durch die frühzeitige und schrittweise Identifizierung und Verdichtung der Themen vereinbart, in seiner Methodik ein „lernendes System“.

In Karlsruhe geht es nicht in erster Linie um Stadtentwicklung durch Wachstum, sondern in viel größerem Umfang um die Bewältigung der vielfältigen demographischen, ökologischen und strukturellen Veränderungsprozesse. Eine Vielzahl von Fachdisziplinen müssen in einen ganzheitlichen Steuerungsprozess integriert werden. Veränderungen gibt es in der Maßstäblichkeit, den inhaltlichen Fragestellungen und Rollen der unterschiedlichen Akteure von der Ideenfindung bis zur Realisierung. Im Vergleich zu den Modellen der 90er Jahre ist entscheidend: Die heutigen Konzepte werden nicht nur im Dialog entwickelt, sie sind in einem diskursiven Verfahren überhaupt erst möglich.

Die Entscheidungsträger sind mit einer enormen Zahl an klein- und großmaßstäblichen Planwerken, Einzelprojekten und fachlichen Konzepten konfrontiert. Der Prozess des räumlichen Leitbildes wurde deshalb 2012 mit dem Ziel verabschiedet, ein kohärentes, politisch legitimes und verwaltungsintern verbindliches Rahmenwerk zu erarbeiten: ein resilientes und robustes Regiebuch für zukünftige Entscheidungen und in der Methodik ein lernendes System, eine schrittweise Konkretisierung durch die Interaktion.

GEPLANTE STADTGRÜNDUNG

Karlsruhe gilt als Musterbeispiel einer Planstadt. Der Karlsruher „Fächer“ mit den vom Schloss strahlenförmig abgehenden Raumachsen bestimmte mit seinen absolutistischen Idealen und der angestrebten Harmonie zwischen Stadt und Landschaft die Innen- und Außenwahrnehmung der Stadt. Damit ist die Stadtgründung 1715 bereits einer ganz konkreten Projektidee des Markgrafen Karl-Wilhelm von Baden-Durlach zu verdanken. Der Privilegienbrief formulierte dann aber erst die Voraussetzungen für die Realisierung der Idealstadt-Vision und schaffte mit der in sich widersprüchlichen Allianz aus Absolutismus und Weltoffenheit auch den unkonventionellen Ansatz für eine moderne Zuwanderungspolitik.

WIE PLANT MAN EINE PLANSTADT WEITER?

Die ersten Schritte zu diesem Prozess begannen 2009 mit einem internationalen Symposium „Die Stadt neu sehen“, um die Erfahrungen anderer europäischer Städte zu diskutieren und in einer Voruntersuchung die wichtigen Schlüsselfragen der räumlichen Entwicklung zu identifizieren. Parallel wurde das räumliche Leitbild in dem 2012 verabschiedeten

Titel
Überlagerung der Ergebnisse /
Team Prof. Markus Neppi (KIT)

2
Ergebnisse Planungswerkstatt / Planungsteams Planungs-
werkstatt 2014

Berchtoldkrass Space & Options +
StudioUrbaneStrategien +
Urban Catalyst Studio



„Vorhandenes bewahren,
Veränderungen zulassen“

West 8 + Verkehrplus



„Adressen einer
Innovationslandschaft“

Machleidt + Sinai + SHP



„Ideale einer Idealstadt“

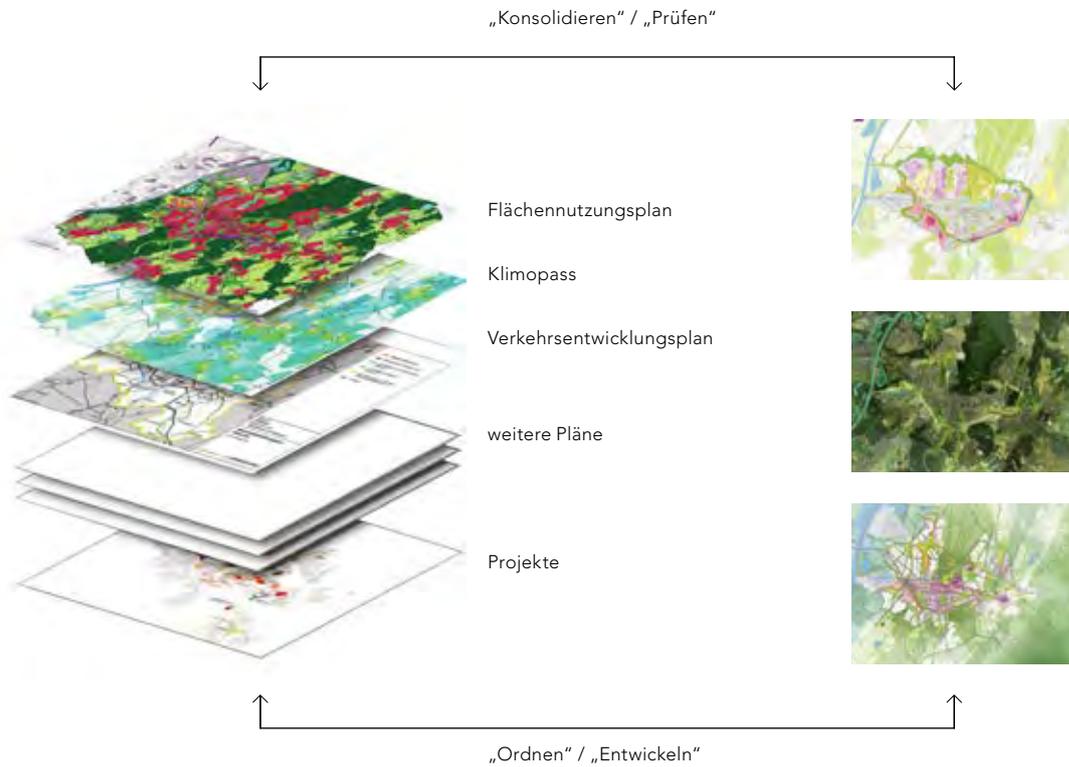
integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2020) als Leitprojekt für Karlsruhe formal verankert. Im Sommer 2013 konnten in der Ausstellung „Die Stadt neu sehen: 10 Fragen an Karlsruhe“ der Prozess präsentiert und mit einem ergänzenden Begleitprogramm der Dialog in der Stadt beginnen. Um die Arbeit am räumlichen Leitbild über den gesamten Zeitraum zu konzipieren und zu begleiten, wurde eine Prozessgruppe aus Stadtplanungsamt, Karlsruher Institut für Technologie – Prof. Markus Neppl – und externen Experten gebildet. Diese Gruppe diskutiert bis heute nicht nur die Planungs- und Beteiligungsprozesse, sondern begleitet auch die fachlichen Inhalte. Ergänzt wird die Prozessgruppe von einem breit aufgestellten Begleitgremium aus Vertretern der lokalen Politik, Fachverbänden, relevanter Ämter der Stadt und der Bürgerschaft.

DIE PLANUNGSWERKSTATT: DREI TEAMS UND DREI ETAPPEN

Alleinstellungsmerkmal und wesentlicher Baustein des gesamten Planungsprozesses war die von Januar bis Juni 2014 durchgeführte Planungswerkstatt. Drei interdisziplinäre Teams waren aufgefordert worden, die zukünftigen Ziele der Stadtentwicklung in Karlsruhe in langfristige räumliche Planungsziele umzusetzen: Das internationale Planerteam

West8 (Rotterdam) mit Verkehrsplus (Graz), die Arbeitsgemeinschaft der Karlsruher Büros berchtoldkrass space&options und STUDIO.URBANE STRATEGIEN zusammen mit URBAN CATALYST studio (Berlin), sowie die Stadtplaner von Machleidt (Berlin), gemeinsam mit den Landschaftsarchitekten Sinai (Berlin) und SHP Ingenieure (Hannover). Intention der Auswahl war es, Planer mit sehr unterschiedlichen städtebaulichen Ansätzen und Erfahrungshorizonten dieselbe Aufgabe zu stellen.

In drei mehrwöchigen Etappen arbeiteten die Teams teils unter sich, teils in gemeinsamen Workshops in Karlsruhe und präsentierten ihre Ergebnisse an drei Terminen öffentlich. So konnten unmittelbar Interessenschwerpunkte aus der Diskussion und Beteiligung aufgenommen und weiter bearbeitet werden. An den Teamstationen sowie den sogenannten Bürgertischen bestand jeweils die Möglichkeit für Gespräche. „Die öffentliche Beteiligung tut dem Verfahren gut. Es ist ein Spagat und Herausforderung zugleich, Inhalte so aufzubereiten und zu transportieren, dass man sowohl Fachpublikum als auch die breite Öffentlichkeit mitnehmen kann.“ sagte Philipp Krass von berchtoldkrass. Und Christoph Elsässer von West8 bemerkte: „Man muss die Karten offen auf den Tisch legen, auch zu einem Zeitpunkt, wo man selbst glaubt, noch gar nicht so weit zu sein“.



Zur Schlusspräsentation Ende Mai 2014 stellten die Teams ihre Ergebnisse vor, zwei Wochen später im Werkstattfinale wurden diese Leitbild-Entwürfe im Hinblick auf die nächsten Schritte des Prozesses vom Begleitgremium analysiert und bewertet. „Ich habe noch nie ein Verfahren in ähnlicher Struktur mitgemacht, bei dem von Anfang an so viele Akteure beteiligt waren. Das Transportieren der einzelnen Ideensplitter in die Diskussion aller Beteiligten ist das Besondere dieses Verfahrens“. (Prof. Dr. Walter Schönwandt, Experte Begleitgremium)

DREI ERGEBNISSE IM VERGLEICH

Jedes Team hatte seine eigene Herangehensweise und „planerische Herkunft“, was in ihren Arbeiten zu durchaus kontroversen Ideen führte – aber auch zu deutlichen Parallelen: West8/verkehrplus konzentrierten sich auf die Konturen und Schnittstellen der Stadt zur Landschaft sowie die Zwischenräume innerhalb der Stadtteilstruktur. Der enge Freiraumbezug, die Nähe verschiedener Landschaftstypologien und die klaren Identitäten einzelner Stadtteile sollten mit einer Qualifizierung der Ränder und Adressbildung innerhalb sowie nach außen gestärkt werden.

Machleidt/Sinai/SHP bearbeiteten den Konflikt zwischen gewünschter Freiraumsicherung und der klaren Absage Karlsruhes an weiteres Flächenwachstum. Sie schlugen dafür, entlang zweier Entwicklungsachsen im Norden und Süden, neue verdichtete Wohn- und Gewerbe-Areale kombiniert mit ausgeprägten Grünraum-Korridoren vor.

berchtoldkrass/S.US/UC fassten die Qualitäten Karlsruhes in fünf Schwerpunkte zusammen, die ineinander greifen und sich gegenseitig ergänzen. Dazu zählen neben den charakterstarken Nachbarschaften auch die diversen Landschaften in und um Karlsruhe. Auch hier werden Entwicklungspotentiale entlang der nördlichen und südlichen Korridore identifiziert, allerdings sollen diese als reiner Grünring ausgebildet werden. Als einziges Team schlugen sie daher vor, den Bau- und Entwicklungsbedarf ausschließlich im Bestand durch Qualifizierung, Nachverdichtung und Verkehrs-Verknüpfungen zu ermöglichen.

Erwartung an die Planungswerkstatt war weder ein umfassendes Stadtentwicklungskonzept noch ein fertiges Leitbild. Vielmehr ging es um ein inhaltliches Grundgerüst für die integrierte und langfristige Ausrichtung der räumlichen Entwicklung aus unterschiedlichen Blickwinkeln und Herangehensweisen. In einer ausführlichen Analyse, den „Empfehlungen an das Begleitgremium“, wurden die drei Arbeiten gewürdigt, verglichen, kommentiert und Handlungsfelder, Aufgaben und Ziele für das weitere Vorgehen formuliert. Darauf aufbauend führt die Überlagerung der Schnittmengen

und Unterschiede der Arbeitsergebnisse der drei Teams zu ablesbaren räumlichen Schwerpunkten. Aufgabe der Verwaltung ist insbesondere die Gegenüberstellung mit bereits vorliegenden und in Bearbeitung befindlichen strategischen Projekten, Planwerken und Konzepten. Dazu zählen unter anderem das integrierte Stadtentwicklungskonzept, der Verkehrsentwicklungsplan, Grünsystem, Klimaanpassungsplan und auf räumlicher Ebene der Landschaftsplan und die Fortschreibung des Flächennutzungsplans sowie stadtteilbezogene Rahmenpläne.

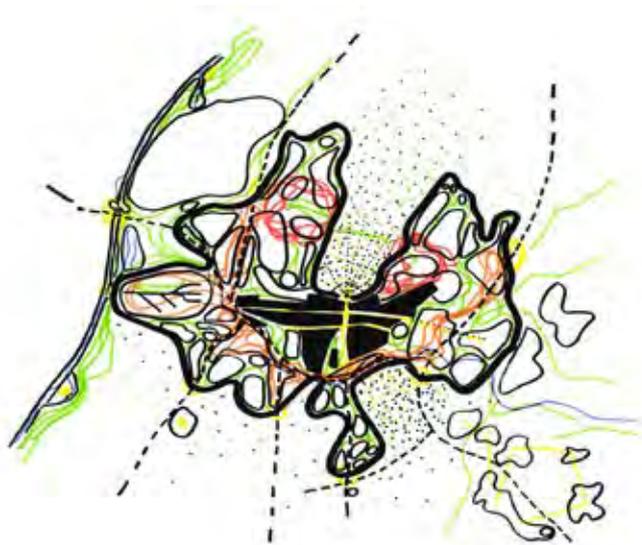
In ämterübergreifenden Abstimmungsterminen geht es im Anschluss darum, Ideen und Strategien vorzustellen und zu testen sowie die unterschiedlichen Sichtweisen, Aufgabenstellungen und Zielkonflikte herauszuarbeiten. Es zeigt sich: In vielen Bereichen und Aufgaben gibt es teils große Übereinstimmung und Synergien, die es zu nutzen gilt. In dieser Phase wird deutlich, wie sehr der weitere Prozess von der intensiven Vorbereitung der Aufgabenstellung und Planungswerkstatt sowie der frühen Einbindung aller relevanten Ämter, Entscheidungsträger und Bürger profitiert.

Das räumliche Leitbild kann somit als Plattform dienen, um bestehende und angestrebte Ideen und Planungen aus verschiedenen Richtungen aufzugreifen und miteinander zu verknüpfen.

Zusätzlich zu dieser internen Synopse bleibt weiterhin der Blick von außen entscheidend. Regelmäßige Treffen des Begleitgremiums erlauben eine breitgefächerte Rückmeldung zum aktuellen Arbeitsstand, was wiederum Voraussetzung für eine kontinuierliche Kommunikation in die Politik und Verbände ist. Auch initiierte im Oktober 2014 das Architekturschaufenster Karlsruhe einen Workshop „Reflexionen zum räumlichen Leitbild“. Dort konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger mit Fachleuten aus Stadtplanung, Freiraum- und Landschaftsplanung und Architektur die Ergebnisse der Planungswerkstatt zum räumlichen Leitbild 2015 reflektieren und mit eigenen Vertiefungen anreichern. Im Anschluss präsentierte eine Ausstellung die Ergebnisse. In diesem Rahmen wurden in einer „Update“-Veranstaltung auch die Synopse-Etappe und die geplante Ausstellung 2015 der Öffentlichkeit vorgestellt.

AUF DEM WEG ZUM ENTWURF

Die Ideen der Planungswerkstatt und Beteiligung geben wichtige Impulse und Ansätze, die Stadt neu zu denken. Prof. Markus Nepl hat diese Ergebnisse sieben „Stoßrichtungen“ zugeordnet und in charakteristischen Skizzen festgehalten:



1. „Klare Konturen“: Karlsruhe bekennt sich zu einer klaren Formulierung seiner Siedlungskonturen. Übergänge zwischen Stadt und Landschaft werden qualifiziert.
2. „Grüne Adresse“: Die Kulturlandschaften in und um Karlsruhe sind Teil ihrer besonderen Lebensqualität. Stadtnahe Wälder und der noch anzubindende Rhein werden übergreifender Fokus.
3. „Coole Quartiere“: Klimaanpassung im Quartier, Weiterentwicklung des Grünsystems, energetische Sanierung und die Gestaltung der Straßenräume passieren zusammenhängend.
4. „Starke Mitte“: Karlsruhe wächst. Dem wird das Zentrum mit prominenten Entwicklungen nach Süden und entlang der „Boulevards von Morgen“ gerecht.
5. „Mehr Wohnen“: Karlsruhe wächst nach innen. Wohnraum- und Entwicklungsbedarf soll innerhalb der Kontur gedeckt werden.
6. „Urbane Nähe“: Für Karlsruhe bedeutet Erreichbarkeit nicht nur ein umfassendes Angebot zur Mobilität, sondern auch Qualifizierung der Quartiere: Alles ist in wenigen Minuten erreichbar.
7. „Dynamisches Band“: Ein bislang zerstückelter Süd-Korridor konzentriert Gewerbe, Freiräume, Stadteingänge und Infrastrukturen zu einem Band, welches Karlsruhe im Süden neue Entwicklungsräume gibt.

DIE AUSSTELLUNG IM JUBILÄUMSJAHR

Im Sommer 2015 wurden in einer umfassenden Ausstellung „Die Stadt neu denken“ der gesamte Prozess mit seinen zahlreichen Etappen und Ergebnissen, der Entwurf zum Räumlichen Leitbild und die vielfältigen, ineinandergreifenden Facetten eines solchen Projektes ausführlich präsentiert.



Klare Konturen



Grüne Adresse



Coole Quartiere



Starke Mitte



Mehr Wohnen



Urbane Nähe



Dynamisches Band

4

Auf dem Weg zur und während der Ausstellung wurde ein umfangreiches Begleitprogramm angeboten, das weit über die Fachöffentlichkeit hinaus auf großes Interesse stieß: Beispielsweise moderierte Stadtpaziergänge zu den Schwerpunktthemen „Freiraum“ und „Arbeiten“. In diesem Format wurden konkrete Handlungsfelder vor Ort im Dialog und in direktem Austausch mit den beteiligten Akteuren erfahrbar gemacht. Mit fachlichen Beiträgen in der „langen Nacht der Leitbilder“ und einer Podiumsdiskussion im Jubiläumspavillon der Stadt Karlsruhe zum Thema „Beteiligung in der Baukultur“ konnte mit Unterstützung der Stiftung Baukultur der Prozess kritisch betrachtet und in erweiterten Kontext gesetzt werden. Kooperationen mit der Karlsruher Messe- und Kongress-GmbH und dem Badischen Staatstheater sowie eine

große Zahl geführter Besuche für externe Gruppen oder die gezielte Einbindung von Kindern und Jugendlichen gingen weit über die üblichen Beteiligungsformate hinaus und konnten das Interesse und die Begeisterung der Bürgerinnen und Bürger im Jubiläumsjahr für ihre Stadt nutzen.

Das Ausstellungskonzept erstellte das Planungsbüro COM-PLIZEN aus Halle, bekannt für ihre Ausstellungen und Interventionen zur „IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010“. Es führte die Besucher schrittweise an die komplexe Thematik heran und konnte uns die Stoßrichtungen des räumlichen Leitbildes in einer interaktiven „Werkstatt-Ausstellung“ mittels eines Films sehr anschaulich und nachvollziehbar erklären. Neben den „sieben Stoßrichtungen“ stand im Zentrum der Ausstellung die Agora, in der eine interaktive Erfahrung der gesamten Dimension anhand eines Stadtmodells im Maßstab 1:2000 mithilfe einer digitalen Projektion ermöglicht wurde. Die Agora war Raum für Vorträge, Diskussionen, Führungen oder Präsentationen, auch für externe Institutionen, etwa Universitäten, Schulen oder Fachverbände.

FAZIT UND AUSBLICK

Die Ausstellung im Sommer 2015 schloss zunächst eine weitere Etappe des langen öffentlichen Prozesses ab. Die Erkenntnisse aus der Arbeit zur Ausstellung, die Aufbereitung der Inhalte und das erneute Feedback fließen in die letzte Arbeitsphase ein. Unter der Überschrift „Die Stadt neu entwickeln“ gilt es nun, die unterschiedlichen Themenfelder mit Handlungsansätzen zu konkretisieren und durch klare und begriffsscharfe Zielsetzungen und Vorhaben zur kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzung, zu definieren. Die gesamtstädtischen Stoßrichtungen sind in Zukunft auf Quartiersebene zu implementieren und werden daher zusätzlich in Vertiefungsgebieten, den sogenannten „Lupen“, auf ihre Tragfähigkeit überprüft. Besonderer Fokus liegt dabei auf den räumlichen Betrachtungen im Norden und Süden der Stadt, die durch Teams der Planungswerkstatt planerisch weiter vertieft werden. Ergänzend werden mit dem Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ und dem Forschungsprogramm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) bereits innovative Planungsansätze im gewerblichen Bereich weitergehend untersucht. Aufträge für bereits grundsätzlich identifizierte Handlungsfelder – parallel zur Teilfortschreibung des Flächennutzungsplanes 2030 des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe (NVK) – wurden zeitnah beauftragt. Damit – und das ist ein entscheidendes Merkmal des Prozesses – wirkt die Identifizierung der räumlichen Potentiale bereits im laufenden Prozess als ein wesentlicher Motor für die Gesamtentwicklung. Die Themen erhalten eine Dynamik, die sie ohne die Planungswerkstatt und die transparente, öffentliche Diskussion zum jetzigen Moment nicht erhalten hätten.



5

Trotz der Zusammenführung von Fachplanungen wird das räumliche Leitbild Karlsruhe damit nicht zu einem integrierten Stadtentwicklungskonzept, sondern ein Leitbild für die konkreten räumlichen Potentiale. Es ist der gemeinsame Weg, in einem Gegenstromprinzip mit den Bausteinen Vision, strategische Planung und operative Projektentwicklung zu denken und zu entwerfen. Die besondere Herausforderung liegt weniger in der Auswahl der Vorhaben, sondern vielmehr in der jeweiligen Bearbeitungstiefe und damit auch der Konkretisierung der Projektrealisierung. Die Priorisierung und eine erste Budgetierung im kurz- und mittelfristigen Finanzhaushalt ist eine Voraussetzung für eine offensive, transparente Planung. Genau hierin liegt aber die besondere Herausforderung zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Auch die Notwendigkeit, die Öffentlichkeitsarbeit jetzt stärker auf Nachbarschaften und konkrete Planungsräume zu fokussieren, um die Akzeptanz und die Identifikation der Akteure vor Ort mit der Planung herzustellen.

Bis Ende 2016 wird in kontinuierlicher Abstimmung mit den Fachgremien und Einbinden der Öffentlichkeit ein konsensfähiges Dokument ausgearbeitet und vom Gemeinderat als verbindliches Rahmenwerk für Karlsruhe beschlossen werden. Damit erhält die Politik eine Entscheidungshilfe zur Einordnung strategischer und planerischer Fragestellungen an die Hand, die Verwaltung eine Orientierung für die tägliche Arbeit und die Öffentlichkeit einen Ausblick in die zukünftige Entwicklung Karlsruhes.

7

Einwohner 299.103
Fläche 173,46 km²

Ansprechpartner Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt

4

Stoßrichtungen Ordnen/Entwickeln / Team Prof. Markus Neppi (KIT)

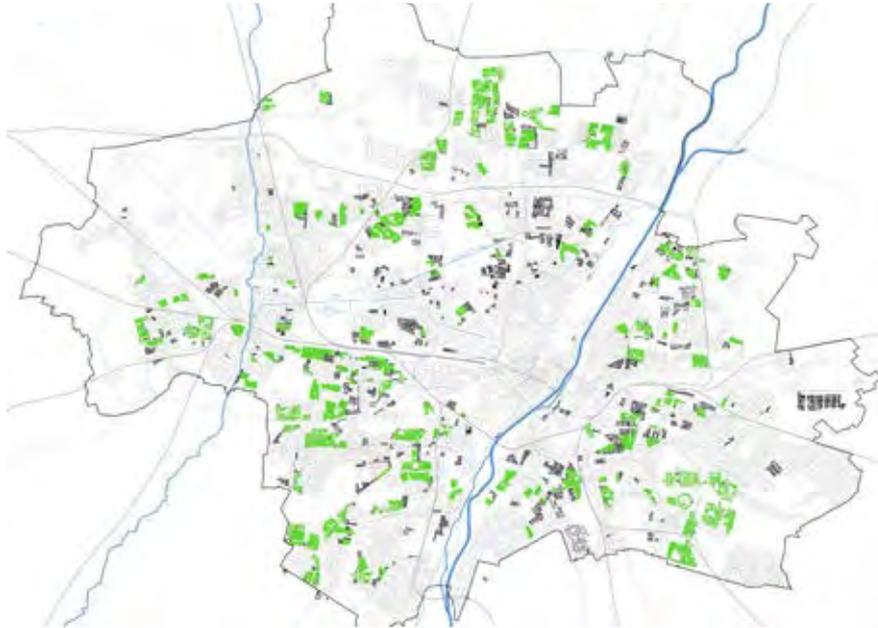
5

Blick in die Agora der Ausstellung / Agora, Monika Müller-Gmelin

44

LaSie – die langfristige Siedlungsentwicklung einer wachsenden Stadt

MÜNCHEN



Stefan Kling, Franz Schlich-Trakies

LANGFRISTIGE SIEDLUNGSENTWICKLUNG – STRATEGIEN UND PROJEKTE FÜR EINE WACHSENDE STADT

München ist eine wachsende Stadt und wird es auch bleiben: Die jüngste Bevölkerungsprognose sagt von 2013 bis 2030 einen Zuwachs von ca. 230.000 Menschen auf ca. 1,723 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner voraus. Im Gegenzug werden die Flächen für den Wohnungsbau immer weniger. In den vergangenen 25 Jahren hat die Münchner Stadtentwicklung von einem grundlegenden Strukturwandel profitiert, der eine historisch einmalige Freimachung

von Flächen in gut erschlossenen Innenstadtlagen zur Folge hatte: Konversionsflächen in einer Größenordnung von ca. 650 Hektar konnten in einer Periode großen Wachstums insbesondere für den Wohnungsbau genutzt werden. Eine vergleichbare Freimachung von Flächen wie in der jüngeren Vergangenheit ist jedoch nicht mehr zu erwarten. Es ist daher absehbar, dass ein Engpass bei den Siedlungsflächen entsteht, der insbesondere den geförderten Wohnungsbau auf lange Sicht empfindlich beschränken könnte.

Mit dem Projekt „Langfristige Siedlungsentwicklung – LaSie“ will die Landeshauptstadt München diesem Engpass begegnen. Im Jahr 2009 wurden mehrere Gutachten in Auftrag gegeben, um sowohl Wachstumspotenziale im Innenbereich,

als auch die Möglichkeiten einer verträglichen Außenentwicklung zu untersuchen. Verschiedene Gutachterteams haben Strategien zur Gewinnung von Wohnflächen untersucht: die qualifizierte Verdichtung von Wohngebieten, eine Nutzungsmischung aus Wohnen und Gewerbe durch Umstrukturierung von Gewerbeflächen sowie die Möglichkeit einer Siedlungsentwicklung am Stadtrand.

ERKENNTNISSE AUS DEN GUTACHTEN ZUR LANGFRISTIGEN SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Der interdisziplinäre Gutachter-, Diskussions- und Meinungsbildungsprozess hat wesentliche Hinweise geliefert, wie der Weg zu einer tragfähigen Siedlungs- und Stadtentwicklung Münchens aussehen kann. Die Gutachten haben deutlich gemacht, dass LaSie nicht auf eine rein quantitative Aufgabenstellung – die Schaffung zusätzlichen Wohnraums – reduziert werden darf.

Es wird wichtig sein, die sich bietenden Chancen aus den Planungsstrategien wahrzunehmen und den Bürgerinnen und Bürgern die Vorteile eines qualitativen, durch Planung und Kommunikation intensiv vorbereiteten und begleiteten Stadtbbaus zu verdeutlichen. Dabei wird auch deutlich, dass es hier um eine gezielte Steuerung eines bereits intensiv laufenden Verdichtungs- und Umwandlungsprozesses geht.

Die Gutachten zeigen zum Einen, und dies war ihr primärer Auftrag, Potenziale zur Schaffung von Wohnraum auf und geben Antworten darauf, wie mit der absehbaren Flächenknappheit umgegangen werden kann. Zum Anderen machen sie den Handlungsbedarf deutlich, wenn es darum geht, Qualitäten zu sichern und zu schaffen, etwa mit der Sicherung funktionsfähiger Versorgungs- und Infrastrukturen sowie der Bewahrung eines hochwertigen Wohnumfelds.

STRATEGIE DER QUALIFIZIERTEN VERDICHTUNG

Das Gutachten zur qualifizierten Verdichtung zeigt eine Systematik zur Realisierung zusätzlicher Wohneinheiten im Bestand auf, wobei sich gezeigt hat, dass die größten Umsetzungschancen in den im einheitlichen Eigentum befindlichen Wohnsiedlungen der 1950er bis 70er Jahre bestehen. Durch die Betrachtung unterschiedlicher – für München bedeutsamer – Bautypologien ermöglicht das Gutachten einen Blick auf die gesamtstädtische Ebene.

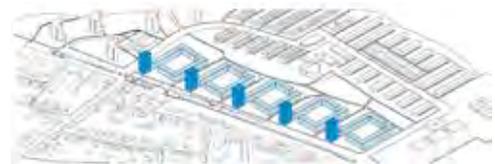
Die Gutachterinnen und Gutachter entwickeln eine Strategie, die unter Berücksichtigung der vorhandenen Parzellenstruktur die Erhöhung bzw. Erweiterung der bestehenden Bausubstanz durchspielt. Das Gutachten arbeitet zur Abschätzung der Wohnraumquantitäten mit Modellrechnungen und unterstellt in allen Gebietstypen mit verschiedenen Strategievarianten unterschiedliche Bebauungsdichten.



Bestand Testgebiet



Strategievariante 1 Aufstockung



Strategievariante 2 Ergänzung



Strategievariante 3 Ergänzung und Aufstockung

2

Für die Übertragbarkeit und Hochrechnung der Strategien auf das gesamte Stadtgebiet wurden öffnende und limitierende Faktoren verwendet. So konnten Gebiete in der Stadt ermittelt werden, die aufgrund des ÖPNV-Anschlusses sowie einer ersten überschlägigen Einschätzung der Grün- und Infrastrukturversorgung Potenziale der Nachverdichtung aufweisen können. Mit diesen Gebieten und den in den Testentwürfen ermittelten Mengengerüsten wurde von den Gutachterinnen und Gutachtern ein rechnerisches Verdichtungspotenzial eingeschätzt.

Die Erfahrung mit der Überplanung bestehender, genutzter Gebiete zeigt, dass die Erschließung dieser Potenziale einen sehr hohen planerischen und prozessbegleitenden Aufwand

Titel
Langfristige Siedlungsentwicklung, Siedlungen 1945 – 1989

■ Siedlungen
■ Siedlungen 1945 – 1989

2

Strategie der qualifizierten Verdichtung: Möglichkeiten des Weiterbaus – Beispiel Fürstenried-Ost / Fink+Jocher, Architekten und Stadtplaner / steidle architekten, Architekten und Stadtplaner / mahl.gebhard.konzepte, Landschaftsarchitekten und Stadtplaner



3



4

- Brache
- Alte Produktion
- Monofunktionelle GE-Standorte
- Klassisches Gewerbe
- Büropark
- Officecluster
- Zukunft shopping
- Wohnenklave

erfordert. Dabei geht es neben dem Ziel zusätzlicher Wohnungen auch um die dabei zu gewinnende Qualität der Maßnahme und um eine angemessene Beteiligung der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner dieser Siedlungen.

Die Gutachterinnen und Gutachter betonen in ihren Empfehlungen, dass insbesondere bei der qualifizierten Verdichtung das Herausbilden neuer urbaner Qualitäten, welche über die reine Wohnfunktion hinausgehen auch im Fokus stehen sollten. Die „Stadt der kurzen Wege“ oder der „ökologische Städtebau“, welche durch Verdichtungsprozesse angestrebt werden, stehen sinnbildlich für höhere Dichten, energetische Konzepte und eine Fokussierung auf den öffentlichen Verkehr und die verschiedenen Formen einer stadtverträglichen Mobilität.

STRATEGIE DER ENTWICKLUNG AM STADTRAND

Das Siedlungswachstum der Landeshauptstadt München hat dazu geführt, dass innerhalb der Stadtgrenzen Münchens nur noch wenige Entwicklungsflächen in Stadtrandlagen zu Verfügung stehen. Das Gutachten Stadtrand/Landschaft richtet sich an der zentralen Fragestellung aus, wie zusätzliche Siedlungsentwicklungen am Stadtrand so realisiert werden können, dass die besonderen Qualitäten des Landschaftsraums erhalten oder gar gestärkt werden.

Aufgabe dieses Strategiegutachtens war die Erstellung von Testplanungen und Umsetzungsstrategien für eine stadt- und landschaftsverträgliche Siedlungs- und Freiraumentwicklung am Stadtrand sowie eine Gestaltung des Rands der Kernstadt als Grenze von Siedlungsraum und freier Landschaft. Als Untersuchungsgebiet wurde der Münchner Nordosten festgelegt, weil hier bereits Siedlungsflächen im geltenden Flächennutzungsplan ausgewiesen sind. Für dieses Gebiet hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München bereits vorbereitende Unter-

suchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme beschlossen. Im Rahmen dieser Untersuchungen wird derzeit ein Strukturkonzept erarbeitet.

Grundlage des Strategiegutachtens Stadtrand/Landschaft stellt eine umfassende Raumanalyse dar, welche insbesondere die landschaftlichen Qualitäten und Besonderheiten benennt. Das Gutachten entwirft daraus auf einer strategischen Ebene ein Vorgehenskonzept, welches aus der Analyse und generellen Anforderungen an eine nachhaltige Siedlungsentwicklung allgemein anwendbare Strategien entwickelt, die als methodisches Regelwerk für die Siedlungsentwicklung am Stadtrand verwendet werden können.

Der eigentliche Entwurf bildet die zweite, ortsspezifische und nicht übertragbare Ebene. Auf dieser lokalen Ebene werden Flächen sondiert und individuelle Stadtrandtypen entwickelt. Durch die detaillierte Analyse entsteht ein facettenreiches Bild des Untersuchungsraums. Die Gutachterinnen und Gutachter untersuchten dabei die Themenfelder Bodenschätze, Landschaftsgefüge, Siedlungsgebilde, Transit- und Erschließungskulturen sowie Eigenwelten. Die Analyse berücksichtigt auch den Umstand, dass München nur über wenige freie Landschaftsräume verfügt, die soweit möglich in ihren Qualitäten erhalten werden sollten. Analyse und übergeordnete Strategien werden in einem Raumstrukturbild zusammengeführt, wel-

ches die Besonderheiten des Raums hervorhebt und Themen für die Entwicklung im Raum platziert. Dieses Raumstrukturmodell sondiert mögliche Flächen für Siedlungsentwicklung, setzt einen Rahmen für die Entwicklung von Freiräumen und Siedlungsbereichen und formuliert Qualitäten für unterschiedliche Stadtrandtypen.

Bei der Entwicklung des Stadtrands im Münchner Nordosten wird es von Bedeutung sein, die neuen Siedlungsbausteine in städtebaulich und landschaftlich verträglicher Weise mit den bestehenden Siedlungsstrukturen auf Stadtgebiet aber auch auf dem angrenzenden Gemeindegebiet Aschheims zu verbinden. Damit sind auch generelle Fragen einer intensiven Kooperation mit den unmittelbaren Nachbargemeinden angesprochen.

STRATEGIE DER UMSTRUKTURIERUNG

Das Gutachten Umstrukturierung beschreibt eine Entwicklungsstrategie, gewerblich genutzte Gebiete mit Wohnnutzung zu durchmischen und dabei den Bestand angemessen zu verdichten, zu ergänzen und umzunutzen. Die zentrale Fragestellung richtete sich danach, ob Gewerbegebiete trotz möglicher Nutzungskonflikte und rechtlicher Unsicherheiten in Teilen zu Wohnbereichen umstrukturiert werden können und wenn ja, in welchem Umfang dies möglich sein kann. Die Fragestellung zielt darauf ab, in Gewerbegebieten punktuelle Umnutzungen zu realisieren und damit funktionale und strukturelle Verbesserungen zu erreichen, die langfristig zu einer großflächigen Umwandlung hin zu neuen gemischten Nutzungsstrukturen mit Synergien auch im Hinblick auf die Belebung der gewerblichen Anteile führen.

Am Beispiel des Gewerbebands Obersendling haben die Gutachterinnen und Gutachter die Möglichkeiten der Ansiedlung von Wohnnutzungen in Gewerbegebieten überprüft und im Rahmen von Testplanungen Szenarien und Umstrukturierungsstrategien zur Ermittlung von Chancen und Risiken entworfen. Die Kernfrage des Gutachtens richtet sich nach der konzeptionellen, strategischen und planerischen Machbarkeit von Wohnen bzw. bestimmten Wohnformen in Gewerbegebieten.

Um das Projektgebiet Obersendling differenziert betrachten zu können, erstellten die Gutachterinnen und Gutachter verschiedene Teilraumprofile, die Aussagen zu den Themen Nutzung, Dichte, Akteursstruktur, Verkehrssituation, Infrastruktur (verkehrlich und sozial) sowie Frei- und Grünräume treffen. Diese Themenaussagen dienen dazu, eine Einschätzung zur Umstrukturierungswahrscheinlichkeit und -möglichkeit eines Gebiets zu erhalten. Mit einem sogenannten „Transformationsbarometer“ werden wichtige Parameter zur Auswahl eines Umstrukturierungsgebiets sichtbar gemacht.

Für die anhand des Transformationsbarometers identifizierten drei Testgebiete innerhalb Obersendlings wurden Testplanungen durchgeführt. Für die Umsetzung der Testentwürfe werden nicht nur der instrumentelle und verfahrensorientierte Werkzeugkasten analysiert und dargestellt, sondern die Machbarkeit wird auch mit fachlichen Exkursen zu den Themen Immobilien

und Planungsrecht rückgekoppelt. Die Entwicklungsstrategien werden in ihrer Zielrichtung typisiert und hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit auf andere Gebiete in München geprüft und bewertet.

Für kleinteilige Umstrukturierungsprojekte gibt es bislang noch keine hinreichenden praktischen Umsetzungserfahrungen. Die geschilderten Herausforderungen und die Erfahrungen mit den ähnlich gelagerten Stadterneuerungsprojekten weisen jedoch darauf hin, dass mit einem größeren Aufwand zu rechnen sein wird, als bei den in den letzten Jahren durchgeführten Verfahren zur Neunutzung von Konversionsflächen des Militärs oder der Bahn. Der „Ertrag“, der sich aus den möglichen Potenzialen einer kleinteiligen Umstrukturierung ergibt, hält sich in Grenzen. Selbst die eher optimistische Schätzung der Gutachterinnen und Gutachter für das Testgebiet Obersendling lässt bei einer Hochrechnung auf weitere für die kleinteilige Umstrukturierung möglicherweise geeignete Gewerbegebiete innerhalb der Landeshauptstadt München nur eine begrenzte Größenordnung erwarten.

STAND DES PROZESSES

Inzwischen hat eine intensive Kommunikation der Strategien in zielgruppenbezogenen Workshops und zahlreichen Einzelgesprächen unter breiter Beteiligung der kommunalen Akteure, der Verbände, der Behörden, der Wissenschaft und der Wohnungswirtschaft sowie den Bezirksausschussvertreterinnen und -vertretern stattgefunden.

Die ersten Erfahrungen aus der bisherigen Umsetzungs- und Kommunikationsphase nach Abschluss der Gutachten zeigen, dass die Strategien zur langfristigen Siedlungsentwicklung bereits greifen. Sowohl in der öffentlichen Wahrnehmung und Diskussion als auch bei den aktuellen Bauanträgen und -vorhaben wird deutlich, dass die Auseinandersetzung mit den Themen Verdichtung und Umstrukturierung konkrete Formen angenommen hat.

Andererseits wird auch die Debatte um die strukturellen und sozialen Folgen einer forcierten baulichen Verdichtung intensiv geführt. Neben den konkurrierenden Ansprüchen einer ausreichenden Grün- und Freiraumentwicklung sind vor allem die Auswirkungen im verkehrlichen Bereich aber auch bei der sozialen Infrastrukturversorgung Gegenstand der Diskussionen.

7

Einwohner 1.407.836

Fläche 310,74 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt München,
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

3

Strategie der Qualifizierten Verdichtung, Beispiel Ludlstraße Abriss – Neubau mit 420 Wohneinheiten / GEWOFAG / LORBER PAUL ARCHITEKTEN

4

Strategie der Umstrukturierung – Planungskonzept Testgebiete / Studio Urban Catalyst / De Zwarte Hond

45 Smart City-Strategie

MÜNCHEN

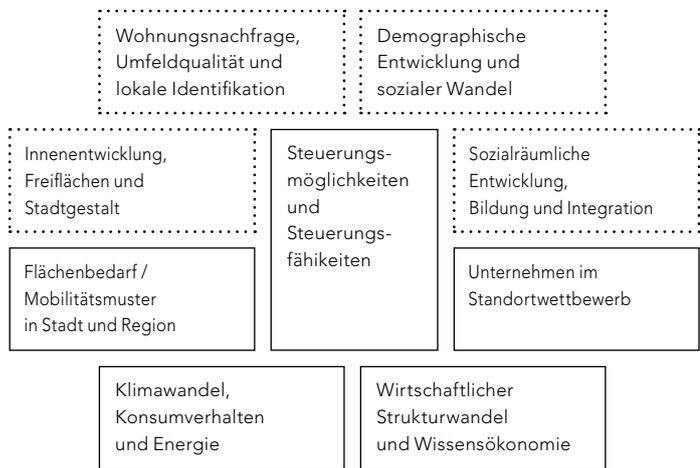


Klaus Illigmann

Die Landeshauptstadt München steht vor der Herausforderung, den Übergang in eine Gesellschaft mit weniger Ressourcenverbrauch auf der Basis regenerativer Energien zu gestalten. Dabei muss sie sich mit den Einflüssen moderner Technologien auf Steuerungsmöglichkeiten und die Entwicklung der Stadt auseinandersetzen. Die Entwicklung einer Leitlinie Smart City in der Perspektive München als Antwort auf diese Herausforderung ist eingebettet in europäische und nationale Ziele.

Die Smart City-Strategie ordnet sich damit in die Strategie der Europäischen Union ein, die 2010 eine auf zehn Jahre angelegte Wachstumsstrategie beschlossen hat. Das Ziel ist ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum mit einer besseren Koordinierung der nationalen und europäischen Wirtschaft.

Am 17. Juni 2010 billigte der Europäische Rat die Europa 2020-Strategie. Sie folgt der Lissabon-Strategie nach und zielt auf mehr Wachstum und Beschäftigung in Europa ab. Forschung und Innovation sind wesentliche Elemente auf dem Weg dahin. Wesentliche Themen sind der Umgang mit der Digitalisierung, die Entwicklung eines nachhaltigen und integrativen Wachstums bei gleichzeitiger Steigerung der Lebensqualität durch den Einsatz von Innovationen.



□ Herausforderungen die Smart City München aufgreift

2

Die Herausforderungen Münchens sind dabei im Rahmen der Stadtentwicklungskonzeption Perspektive München (PM) umfassend beschrieben. Sie korrespondieren an vielen Stellen mit denen der Europäischen Union und sind dennoch ein spezifisches Abbild einer wachsenden Stadt.

Die in der Fortschreibung der Perspektive München von 2011 benannten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts (s. Abb. 2) haben die Veränderungen, die sich durch die nächsten Schritte der Digitalisierung ergeben, erst in Ansätzen berücksichtigt. Von besonderer Bedeutung ist das ubiquitär verfügbare Internet, mit City-WiFi wird WLAN im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt. Das Internet der Dinge verbindet die virtuelle mit der realen Welt in Form von „intelligenten Gegenständen“ auf Grundlage der RFID-Technologie, durch die Waren und Geräte nicht nur eine eigene Identität in Form eines Codes erhalten, sondern auch Zustände erfassen und Aktionen ausführen können. Diese sowie viele andere „smarte“ Technologien tragen zur Transformation der Stadt bei, die bis Mitte des 21. Jahrhunderts weitgehend ohne fossile Energieträger auskommen muss.

Die Idee der „Smart City München“ ist es, einen Weg in eine postfossile Zukunft aufzuzeigen, die von deutlich weniger Energieverbrauch und Emissionen geprägt ist. Der Erhalt der Lebensqualität, die individuelle Entfaltung und Mitwirkung bei der Gestaltung des eigenen Lebensumfelds sind dabei wichtige Bestandteile der Umsetzung. Damit steht „Smart City München“ für intelligente und innovative Lösungen

sowie den verantwortungsvollen und nachhaltigen Umgang mit Ressourcen. Mit den innovativen Lösungen wird ein Beitrag für die ökologische, ökonomische und soziale Leistungsfähigkeit der Stadt erbracht. Dabei steht immer die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürgern und ihr Nutzen an den Lösungen im Vordergrund. Demnach sind die Kriterien der Nachhaltigkeit wesentlich bei den Entscheidungen, welche smarten Technologien einen positiven Beitrag für die Stadtentwicklung leisten können. (s. Titelbild)

Elementares Kennzeichen von „Smart City München“ ist die Integration und Vernetzung der bis heute so nebeneinander stehenden Silos in Gesellschaft, Wirtschaft und Verwaltung, um die so erzielbaren ökologischen und sozialen Verbesserungspotenziale zu realisieren. Wesentlich sind dabei eine umfassende Integration sozialer Aspekte der Stadtgesellschaft sowie ein partizipativer Zugang. Von großer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang der Bereich Bildung, denn eine smarte Stadt braucht „smarte“ Bürgerinnen und Bürger. Lernen findet jedoch nicht nur in Schulen und nicht ausschließlich in der Kindheit und Jugend statt. Eine Smart City München zeichnet sich vielmehr durch einen ganzheitlichen Blick auf Bildung aus und umfasst so neben der formalen Bildung ebenso non-formale und informelle Bildungsprozesse, die in allen Lebensphasen eines Menschen (Stichwort: lebenslanges Lernen) wirken.



Einwohner 1.407.836
Fläche 310,74 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt München,
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Titel
Visualisierung Mobilitätsstation, Westkreuz / SWM/MVG

E-Mobilitätsstation: (MVG Rad, e-Carsharing, Lastenpedelecs, e-Dreiräder)

Versteilerstationen „Shared District Box“: (24 Stunden Lieferservice und „Sharing“ Station für Bürger)

Integrierte Dienstleistungen/Beratung: (Information und Beratung zu Energie und Mobilitätsthemen, Registrierung für Mobilitätsservices im Stadtteilzentrum)

Mobile Services und Smart Access: (eine App zur Nutzung von Mobilitäts- und städt. Dienstleistungen, hybrider Zugang zu den Dienstleistungen)

2

Herausforderungen der Landeshauptstadt München
(Perspektive München – Fortschreibung 2011)

46 Integrierte Stadtentwicklungs- planung

SCHWERIN



Andreas Thiele

CHARAKTERISTIK SCHWERIN

Die Landeshauptstadt Schwerin mit rund 92.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Sitz der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns und Oberzentrum Westmecklenburgs mit seinen rund 460.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Schwerin liegt verkehrsgünstig in Westmecklenburg und grenzt unmittelbar an die Metropolregion Hamburg an; die Entfernung nach Hamburg beträgt circa 90 Kilometer.

Die Stadt ist Teil des eiszeitlich geformten Schweriner Seengebietes mit zahlreichen Seen und Kleingewässern. So prä-

gen auch viele Seen das Stadtbild. Der Schweriner See ist der zweitgrößte See Norddeutschlands. Nachdem durch arbeitsplatzbedingte Fernwanderungen und durch Suburbanisierung die Bevölkerungszahl um über 35.000 Einwohnerinnen und Einwohner sank, wächst die Stadt seit dem Jahr 2010 wieder. Ursache sind überwiegend Wanderungsgewinne aus dem Land Mecklenburg-Vorpommern, geringe Reurbanisierungstendenzen und Zuwanderungen älterer Bevölkerungsgruppen aus der gesamten Bundesrepublik.

Die Wirtschaftsstruktur in Schwerin ist vom Dienstleistungssektor geprägt. Etwa zwei Drittel (65,4 Prozent) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind für die Erbringung von öffentlichen und privaten bzw. Unternehmensdienst-

leistungen tätig. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im produzierenden Gewerbe ist mit 14,8 Prozent verglichen mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern unterdurchschnittlich (22,2 Prozent).

Das wirtschaftliche Geschehen wird neben dem Dienstleistungssektor von mittelständischen Betrieben des Handwerks, aber auch durch große Betriebe der Nahrungsmittelindustrie, der Kabelproduktion, des Flugzeugteile- und Umweltmaschinenbaus und der Kunststoff verarbeitenden Industrie geprägt.

Die Arbeitslosenquote lag zwischen 1998 und 2008 mit geringen Schwankungen bei 15 bis 16 Prozent bei allerdings gleichzeitig starkem Rückgang der Beschäftigten (circa minus 30 Prozent). Seitdem ist die Quote erheblich gesunken und lag im Dezember 2013 bei 10,9 Prozent. Im Vergleich zum Land und zu den anderen großen Städten Mecklenburg-Vorpommerns lag die Quote damit in den vergangenen Jahren niedriger.

DEFINITION

Integrierte Stadtentwicklungsplanung ist ein ziel- und umsetzungsorientiertes strategisches Steuerungsinstrument. Wachsende Prognoseunsicherheit und immer schnellere Veränderungen globaler und regionaler Rahmenbedingungen erfordern anpassungsfähige Konzepte und Planungsprozesse. Integrierte Stadtentwicklungsplanung erweitert das System kommunaler Planungen und öffnet es für bürgerschaftliches Engagement und Partizipation. Nicht zuletzt koordiniert die Stadtentwicklungsplanung zwischen räumlichen Ebenen sowie zwischen Fachplanungen bzw. Fachpolitiken. Sie nutzt andererseits zu ihrer Umsetzung die formellen Instrumente z. B. der Bauleitplanung oder der Fachplanungen. Strategische und integrierte Stadtentwicklungsplanung ist eine Voraussetzung für eine zukunftsorientierte und effiziente Ausübung der kommunalen Planungshoheit geworden (s. Deutscher Städtetag, 2013).

CHRONOLOGIE DES PROZESSES INTEGRIERTER STADTENTWICKLUNGS- PLANUNG IN SCHWERIN

Die Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin hat 2003 erstmals ein „integriertes Stadtentwicklungskonzept“ (ISEK) beschlossen. Vor dem Hintergrund der vernachlässigten Bausubstanz in der Altstadt und dem erheblich wachsenden Leerzug von Wohnungen und Infrastruktur in den randstädtischen Großwohnsiedlungen widmet sich das ISEK insbesondere dem Spannungsfeld von Wohnbau- und Nachfrage, der Erneuerung historischer und erhaltenswerter Stadtstrukturen sowie dem bedrohlichen Wohnungsleerstand. Dieses Konzept verknüpfte eine längere strategische Perspektive mit räumlichen und zeitlichen Handlungsschwerpunkten; Da die Prognosen zum damaligen Zeitpunkt relativ unsicher und die Auswirkungen der Maßnahmen nur schwer vorhergesagt werden konnten, wurde das Konzept bereits

nach nur drei Jahren erstmals fortgeschrieben, um die planerische Grundlage von Stadterneuerungs- und Stadtumbau-maßnahmen bis zum Ende der ersten Dekade 2000 zu bilden.

Die zweite Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts erfolgte in zwei Schritten für unterschiedliche stadtstrukturelle Räume: 2009 die Fortschreibung für den „Stadtumbau der Großwohnsiedlungen“ und 2010 für die „Erneuerung der Innenstadt“ einschließlich der Konzeption für „Schritte ans Wasser“. Das Teilkonzept für die Großwohnsiedlungen konkretisiert das räumliche Leitbild aus Flächennutzungsplan und dem ursprünglichen Integrierten Stadtentwicklungskonzept und stellt einen teilräumlichen „Masterplan“ mit den Entwicklungszielen von 15 bis 20 Jahren dar. Das teilräumliche Konzept für die Erneuerung der Innenstadt steht in der Tradition städtebaulicher Rahmenplanung mit ergänzten Maßnahme- und Finanzierungskonzepten.

LEITBILD „SCHWERIN 2020“

Parallel zu dieser räumlichen Ausprägung integrierter Stadt(-entwicklungs)planung fand in der Stadt ein mehrjähriger Diskussionsprozess über ein „Leitbild Schwerin 2020“ statt.

Die Landeshauptstadt Schwerin hatte 2009 die Bundesgartenschau ausgerichtet, die nach zehnjähriger Planungs- und Vorbereitungszeit mit dem Schweriner Schloss im Mittelpunkt unmittelbar im Stadtzentrum stattfand. Die Bundesgartenschau hat in der Rückschau betrachtet, einen wesentlichen Impuls für die Öffnung der Stadt Schwerin zum Wasser und für die Erlebbarkeit öffentlicher Räume an Ufersäumen gesetzt. Idee und Ereignis der Bundesgartenschau hatten die gesellschaftliche und politische Diskussion über viele Jahre geprägt und getragen. Bereits einige Jahre vor dem Ausstellungsjahr entwickelte und verdichtete sich die Frage, welche Leitvorstellungen die Landeshauptstadt Schwerin für die Zeit nach dem Ausstellungsjahr der Bundesgartenschau habe: Die Stadtvertretung beauftragte daher die Stadtverwaltung, die bürgerschaftliche Diskussion über die Entwicklung eines Leitbildes zu moderieren und ein Leitbild aufzustellen.

Das Leitbild „Schwerin 2020: offen – innovativ – lebenswert“ war das Ergebnis eines umfangreichen Arbeits- und Diskussionsprozesses mit Vereinen, Verbänden und der Öffentlichkeit, der im Februar 2011 mit Beschluss durch die Stadtvertretung vorerst abgeschlossen wurde. Das Leitbild bündelt sektorale Themen in fünf Leitthemen „Kultur und Natur“, „Tradition und Moderne“, „Gesundheit und Erholung“, „Überschaubarkeit und Größe“ sowie „Bürgerengage-

Titel
Luftbild des Geländes der Bundesgartenschau 2009



2



3

ment und soziale Verantwortung“. Die Leitthemen knüpfen an die Potenziale Schwerins an; sie leiten sich nicht zuletzt aus der Geschichte der Stadt ab. Leitthemen werden durch Leitprojekte konkret. Die Leitprojekte werden evaluiert und fortgeschrieben. So hat die Stadtverwaltung 2013 den ersten Statusbericht zur Umsetzung der Leitbildes „Schwerin 2020“ vorgelegt.

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT „SCHWERIN 2025“

Im Jahr 2015 wurde das integrierte Stadtentwicklungskonzept zum dritten Mal fortgeschrieben. Die Fortschreibung ist insbesondere durch die Forderung des Landes Mecklenburg-Vorpommern veranlasst, da ein aktuelles Stadtentwicklungskonzept Voraussetzung für die Bewilligung von Mitteln des europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) für die „nachhaltige Stadtentwicklung“ sei.

Diese dritte Fortschreibung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts verknüpft das Leitbild „Schwerin 2020“ mit den Zielen räumlicher und fachlicher Planungen zu einer gesamtstädtischen und multisektoralen Strategie. Da ein wesentlicher Teil der Umsetzung der Ziele des Konzepts bzw. des Leitbilds der Förderschwerpunkt „integrierte nachhaltige Stadtentwicklung“ des EFRE-Fonds der Periode 2014–2020

ist, werden die vier Handlungsfelder des EFRE-Förderschwerpunkts „nachhaltige Stadtentwicklung Mecklenburg-Vorpommern“ (Städtebau, Baukultur und Denkmalschutz, soziale Infrastruktur und Verkehrslärmsanierung) den Leitthemen des Leitbilds zugeordnet. Innerhalb dieser Leitthemen und Handlungsfelder werden Maßnahmen aufgrund ihrer Bedeutung und ihrer Realisierungschance in kurz-, mittel- und langfristige Prioritätenstufen eingeordnet.

UMSETZUNGSSTRATEGIEN

Die Landeshauptstadt Schwerin hat einen strukturell defizitären Haushalt. Eine wünschenswerte mittelfristige Investitionsplanung zur Umsetzung des Stadtentwicklungskonzepts ist somit nur unter erschwerten Bedingungen erzielbar, da bei den jährlichen Haushaltsberatungen Defizite im Ergebnishaushalt Auswirkungen auf den Investitionshaushalt haben. Insofern konzentriert sich die mittelfristige Haushaltsplanung insbesondere darauf, Investitionsmaßnahmen so zu bündeln, dass eine optimale Fördermittelquote erzielt wird.

FAZIT UND BEWERTUNG

Als 2002 der Bundeswettbewerb „Stadtumbau Ost“ ausgelobt wurde, bezeichnete Wulf Eichstädt die Verknüpfung von wohnungswirtschaftlichen Fragen mit stadtplanerischen Fragestellungen im Rahmen der geforderten integrierten Stadtentwicklungsplanung als Chance für die Renaissance der Stadtentwicklungsplanung in Deutschland. Für die Landeshauptstadt Schwerin kann man die These bestätigen.

Seit 2002 findet in Schwerin ein kontinuierlicher Planungsprozess statt, in dem das erste Stadtentwicklungskonzept mit den jeweiligen Fortschreibungen und dem Leitbildprozess zu einem kohärenteren Bild zusammenwachsen. Das integrierte Stadtentwicklungskonzept Schwerin ist dabei nicht als akademisches Lehrbeispiel, sondern ein Dokument des Machbaren zu betrachten. An dieser Stelle sei der nicht nur obligatorische Hinweis auf begrenzte finanzielle, zeitliche und personelle Ressourcen erlaubt.

Die Stadt Schwerin kann nicht an die Tradition westdeutscher Stadtentwicklungsplanung der 1960 und 1970er Jahre anknüpfen, die zumindest in einigen Städten noch heute beispielhaft ausgeübt wird. In diesem Sinne ist die Stadtentwicklungsplanung in Schwerin eine junge, fragile Disziplin, die jedoch eine behutsam, aber stetig anwachsende Anerkennung erfährt.

Nicht immer ist es dabei hilfreich, dass integrierte Stadtentwicklungskonzepte pauschal als Voraussetzung für Förderprogramme verlangt werden. Die damit verbundenen kurzfristigen Überarbeitungen vertragen sich nicht mit der notwendigen langfristigen Perspektive der Stadtentwicklungsplanung. Geeignete Stadtentwicklungskonzepte verfügen über genügend Resilienz: Wenn die strategischen Ziele Gültigkeit behalten, sind Abweichungen vom Maßnahmenprogramm aufgrund modifizierter Rahmenbedingungen Ausdruck notwendiger Flexibilität. Die Unterscheidung der besseren von den guten Stadtentwicklungskonzepten liegt gerade darin, keine Checklisten zu liefern, sondern einen Bewertungsrahmen zu bilden.

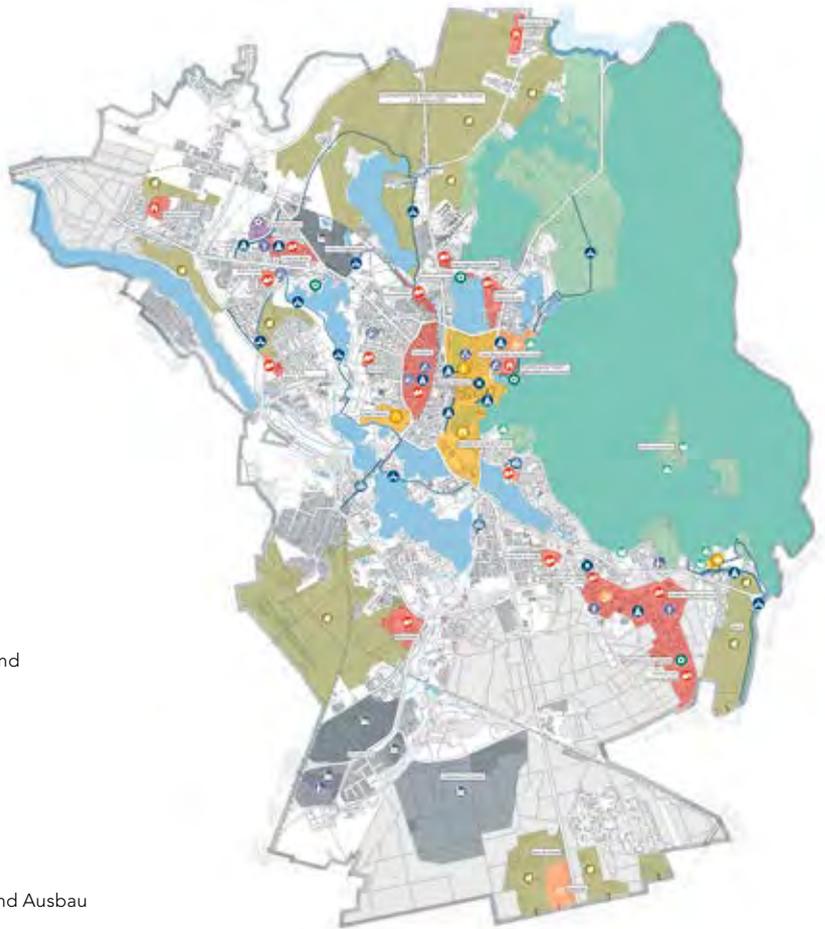


Einwohner 91.583
Fläche 130,52 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt Schwerin,
 Fachdienst Stadtentwicklung und Wirtschaft

- 2 Neu gestalteter öffentlicher Raum im stadtnahen Konversionsgebiet
- 3 Stadttumbau der Großwohnsiedlungen
- 4 Planzeichnung des Konzepts

- Siedlungsentwicklung Wohnen und Wohnen in Stadttumbauegebieten
- Verkehrsinfrastruktur
- Grünflächenentwicklung
- Baukultur und Welterbe
- Bildung und soziale Infrastruktur
- Siedlungsentwicklung Gewerbe
- Energetische Stadterneuerung und Ausbau erneuerbarer Energien
- Naturschutz und wasserbezogene Erholung
- Erhöhung der biologischen Vielfalt von Arten und Lebensräumen im Stadtgebiet



4

E1

Zivilgesellschaftliche Mitwirkung

Gewährleistung zivilgesellschaftlicher Teilhabe an
Stadtentwicklungsprozessen.

- 47 **BAMBERG** ↗ S 226
Bamberger Konversionen – eine Jahrhundertaufgabe
im Dialog auf den Weg bringen
- 48 **HAMBURG** ↗ S 230
Die Stadtwerkstatt
- 49 **KÖLN** ↗ S 232
Dialogorientiertes Verfahren Parkstadt Süd
- 50 **MAINZ** ↗ S 236
LudwigsstraßenForum – gelebte Beteiligungskultur
- 51 **NEU-ULM** ↗ S 240
ÖPNV-Forum und Konzept – neue Wege gehen

E2 Planungskulturelle Grundlagen

Sicherung von städtebaulichen Qualitätsstandards.
Formulierung allgemeiner Regeln, Zielsetzungen und planungskultureller Ansprüche im Sinne einer Selbstverpflichtung.

52 BONN [↗](#) S 242

Leitlinien zur Bürgerbeteiligung – Strategien eines stadtesellschaftlichen Dialogs

53 KÖLN [↗](#) S 246

Integriertes Mehrthemen-Monitoring von Lebenslagen und Stadträumen

54 MÜNCHEN [↗](#) S 250

Mitdenken, mitreden, mitplanen – 20 Jahre PlanTreff:
Öffentlichkeitsarbeit für die Planung

55 REGENSBURG [↗](#) S 252

Beteiligung in komplexen städtebaulichen Planungen

↗ Mündige Bürger wachsen mit ihren Aufgaben, das haben viele Kommunen erkannt und bekennen sich mit beispielhaften Prozessen und Leitlinien zu neuen Standards in der Beteiligungspraxis. Partizipation in der Planung ist ein Querschnittsthema, das immer mitgedacht werden muss.

Anna Zdiara

Zivilgesellschaftliche Mitwirkung, häufig eingefordert in verschiedenen Gesellschaftsbereichen und vorgeschrieben für bestimmte Vorhaben, ist ein wichtiger Bestandteil nachhaltiger Planung. Während für formelle Beteiligungen Adressatenkreis, Zeitpunkt und Mitspracherechte weitgehend festgelegt sind, gehen Kommunen verstärkt neue Wege in der zivilgesellschaftlichen Mitwirkung über gesetzlich vorgegebene Formate hinaus.

Dies ist einerseits komplexen Aufgabenstellungen geschuldet, mit denen sich Planer und Verwaltungen konfrontiert sehen. Andererseits wurde gerade durch den Ruf nach mehr Beteiligung in Protestbewegungen deutlich: Der Erfolg einer hauptsächlich auf Innenentwicklung fokussierten Stadtentwicklung, umfassender Infrastruktur- und Konversionsprojekte sowie öffentlich-privater Partnerschaften hängt auch von einer frühzeitigen und transparenten Mitwirkung von Bürgern und Betroffenen ab.

Städte und ihre Akteure gehen unterschiedlich mit diesen Voraussetzungen um. So schreiben Kommunen neue Standards fest, beispielsweise in Form von Leitlinien, die unter Bürgermitwirkung erstellt werden oder entwickeln bei besonders richtungsentscheidenden Projekten zugleich Meilensteine einer Beteiligungskultur.

Zur Durchführung der Partizipationsvorhaben stehen eine Vielzahl bewährter wie innovativer Methoden zur Verfügung, die dem Anlass entsprechend angepasst und weiterentwickelt werden können. Insbesondere der Einsatz neuer Medien und Kommunikationsinstrumente bietet vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten, anhand derer Mobilisierung und Diskussionsqualität optimiert werden können. Auf Beteiligung und

Kommunikation spezialisierte Berater und Unternehmen erweitern zusätzlich die Handlungsspielräume der Kommunen.

HERAUSFORDERUNGEN DER BETEILIGUNGSPRAXIS

Den Herausforderungen der Beteiligungspraxis wird mithilfe unterschiedlicher Gesprächsformate und Gruppenzusammensetzungen in verschiedenen Phasen des Planungsprozesses begegnet. Zunächst gilt es, einen sinnvollen Kreis aus Betroffenen, Stakeholdern und Interessierten zu mobilisieren und einzubinden, gleichwohl wissend, dass repräsentative Beteiligung ein unerreichbares Ziel bleiben wird. Es bleibt eine weitere Herausforderung, alle Beteiligten mithilfe geschickter Konzeption und Moderation auch zu Wort kommen zu lassen. Ebenso sind die Rolle der Beteiligungspartner, der Grad der Mitbestimmung und der Einfluss auf Ergebnisse klar zu definieren. Transparenz ist schließlich einer der Hauptgründe, große Mitwirkungsprojekte überhaupt anzustoßen.

Den richtigen Zeitpunkt im Projektablauf und die angemessene Entscheidungsebene zu finden, sind weitere Herausforderungen im Vorfeld einer gelungenen Mitwirkung. Sind sie sinnvoll gewählt, können die Beteiligten als Experten einbezogen werden und ihr ganz spezielles, innerhalb des Planungsprozesses nicht ohne sie generierbares Wissen einbringen.

WARUM VERSTÄRKT BETEILIGUNG?

Bei Projekten der Innenentwicklung treffen häufig komplexe Akteurskonstellationen und vielschichtige Interessen aufeinander, es bedarf einer gründlichen Auseinandersetzung und einer transparenten Zielsetzung in diesen Vorhaben. So war die Erhöhung des Wohnungsbestands durch Innenverdichtung, Nachverdichtung und Flächenkonversion in Hamburg der Anlass dafür, die Beteiligungsstrategie auszubauen und mit der Stadtwerkstatt einen Handlungs-

rahmen für zivilgesellschaftliche Mitwirkung zu schaffen. Auch das Ludwigstraßenforum in Mainz konnte öffentliche sowie private Akteure, die interessierte Öffentlichkeit und externe Experten zusammenbringen und mittels Leitlinien und Empfehlungen die stadträumliche Entwicklung in der Innenstadt an einer Stelle prägen, wo vorherige Planungen an der öffentlichen Kritik gescheitert waren. Ebenso ist bei stadtbildprägenden Vorhaben, wie dem Leipziger Richard-Wagner-Platz (vgl. Kapitel A1) die Anzahl der Betroffenen nur schwer eingrenzbare. Der Bezug zum städtebaulichen Kontext sorgte bei diesem Projekt zusätzlich für hohe öffentliche Aufmerksamkeit.

Neben Projekten auf zentralen Flächen erwecken die Entwicklungen von Konversionsflächen, die als bislang verstecktes und unzugängliches Terrain galten, Wünsche nach Mitgestaltung und motivieren Bürger, das neue Stück Stadt kennenzulernen und Zukunftsvorstellungen zu entwerfen. Das Potenzial dieser Situationen wird in den Militärkonversionen in Bamberg ebenso wie dem Umbau des Bremer Klinikumgeländes (vgl. Kapitel B2) oder den Regensburger Verkehrsbrachen erkannt. Auch anhand einiger Industriekonversionen in München (vgl. Kapitel D1) und der Parkstadt Süd in Köln, die durch die Aufgabe eines Großmarktgeländes entwickelt werden konnte, sind frühzeitige Bürgereinbindung und transparente Kommunikation erkennbare Erfolgsfaktoren. Die stadträumlichen Veränderungen solch großen Maßstabs sind, wie das Beispiel aus Regensburg zeigt, jedoch auch von großer Relevanz für umliegende Quartiere, deren Bewohner in Beteiligungsprozessen den planenden Experten ihre Perspektive darlegen können.

Gegenstand einer verstärkten Mitwirkung der Zivilgesellschaft sind aber auch Projekte wie das Verkehrskonzept in Neu-Ulm, das inhaltlich so konzipiert ist, dass Nutzer- und Alltagserfahrungen in die Planung einfließen und diese mit wichtigen Priorisierungen optimieren.

ETABLIERUNG DER BETEILIGUNGSPRAXIS

Eine deutlich erkennbare Folge der verstärkten Beteiligungspraxis sind neue Formate, die erprobt und bei Erfolg auch etabliert werden. Neben der Erfüllung von Informationspflichten und klassischen Diskussionsrunden finden viele weitere Konzepte Anwendung. Sehr zielgruppenspezifisch lässt sich beispielsweise bei Beteiligungsverfahren auf Quartiersebene arbeiten, neben den Qualitätsgewinnen für die Planung werden hier Eigenverantwortung und Gemeinsinn gefördert. Die Mitwirkungsprozesse in Bonn zeigen das Potenzial des bürgerschaftlichen Engagements in der unmittelbaren Wohnumgebung beispielhaft auf.

Entsprechend den komplexen Projektzusammenhängen sind auch viele Beteiligungsprozesse mehrstufig, teilweise als Kombination unterschiedlicher Informations- und Dialogformate unter Anwendung einer wachsenden Methodenvielfalt konzipiert. So wirken in der Bamberger Militärkonversion ein

dialogorientiertes Gutachterverfahren, eine Wettbewerbsjury mit Vertretern der Bürgerschaft, öffentliche Diskussionen und ein Rückfragenkolloquium zusammen.

Als wichtiger Beitrag zu mehr Transparenz wird das integrierte Mehrthemen-Monitoring in Köln eingeführt. Hier werden digitale Medien dazu genutzt, Handlungsbedarfe in verschiedenen Feldern zu erfassen. In Zukunft soll mit interaktivem Reporting auch ein Informationsstrom von den Bürgern zu ihrer Stadtverwaltung eingerichtet werden und innovative Beteiligungsformen ermöglichen.

Die Etablierung von Beteiligungsverfahren findet auch als Verstärkung von Beteiligungskultur statt. Dies geschieht in Städten wie Hamburg, Bonn und Regensburg mit der Festbeschreibung einer Beteiligungsstrategie und in München mit der Einrichtung des PlanTreffs im Jahr 1995. Der Austausch der Bürger untereinander und mit der Planungspraxis wird dort durch Informationen zur Stadtentwicklung, Vorträge sowie der gemeinsamen Erarbeitung und Ausführung neuer Beteiligungsformen verwirklicht. Auf diese Weise entwickeln sich nicht nur die informellen Formate weiter, sondern auch die formellen Beteiligungsprozesse gewinnen an Aufmerksamkeit und Qualität. In Köln werden wiederum im Zuge eines Masterplanverfahrens Meilensteine zur Beteiligungspraxis gesetzt.

FAZIT

Mündige Bürger wachsen mit ihren Aufgaben, das haben viele Kommunen erkannt und bekennen sich mit beispielhaften Prozessen und Leitlinien zu neuen Standards in der Beteiligungspraxis. Partizipation in der Planung ist ein Querschnittsthema, das immer mitgedacht werden muss. Betrachtet man die Beiträge dieser Publikation, so tritt auch in vielen dieser Projekte außerhalb des folgenden Kapitels eine innovative Beteiligungspraxis in Bezug auf ihren jeweiligen Schwerpunkt zutage.

Frühzeitige Beteiligung ist ressourcensparend und entscheidender Erfolgsfaktor in Sonderprojekten, jedoch zunehmend auch in Routineaufgaben der Planungspraxis deutscher Großstädte. Gerade der „Phase Null“, der Konzeptionsphase, wird zu Recht eine große Bedeutung in der Planung von Partizipationsverfahren eingeräumt. Dabei ist auch entscheidend, nicht die falschen Erwartungen zu wecken.

Qualitätskriterien zivilgesellschaftlicher Beteiligung lassen sich konkret nur am individuellen Projekt benennen. Die vielen Formate und Methoden werden erst durch einen dem Vorhaben angemessenen Einsatz zu sinnvollen Konzepten. Ein Mehrwert der verwendeten Instrumente zeigt sich, wenn die Akteure mit den Zielgruppen zusammengebracht wurden und die Mitwirkung zu den richtigen Zeitpunkten stattfindet. Das Zusammenwirken der Akteure kann vor allem dadurch einen Mehrwert bringen, dass am Ende des Prozesses die große Mehrheit das gemeinsam erarbeitete Ergebnis mittragen kann.

47

Bamberger Konversionen – eine Jahrhundertaufgabe im Dialog auf den Weg bringen

BAMBERG



Harald Lang

Die Stadt Bamberg steht nach dem Abzug der US-Streitkräfte vor der Herausforderung, ehemals militärisch genutzte Flächen in die bestehende Stadtstruktur einzugliedern. Die Areale im Osten der Stadt umfassen rund 450 Hektar – sind also so groß wie die gesamte Bamberger Altstadt. Das macht deutlich: Hier geht es um eine Herausforderung, die zu Recht als „Jahundertaufgabe“ der Bamberger Stadtentwicklung bezeichnet wird.

Von Beginn des Planungsprozesses an war klar: Ein hohes Maß an Transparenz und die intensive Einbindung der Bürgerschaft gehören zu den Grundpfeilern des Verfahrens. Oberbürgermeister Andreas Starke fasste dies so zusammen „Es ist unser Anspruch, eine Konversion von unten nach oben in Bamberg zu organisieren. Daher werden Bürgerinformationen, Workshops, Anhörungen, Diskussionsrunden etc. fester Bestandteil des Verfahrens sein“.

Dieser planungskulturelle Anspruch und welche Erfahrungen dabei gewonnen werden konnten, werden im Folgenden skizziert.

PERSPEKTIVE OST

Schon im gesamtstädtischen städtebaulichen Entwicklungskonzept für Bamberg aus dem Jahr 2011 wurde deutlich, dass mit der möglichen Konversion der militärisch genutzten Flächen wesentliche Impulse für eine städtebauliche Aufwertung des Bamberger Ostens und damit für eine ausgewogene Stadtentwicklung Bambergs insgesamt verbunden sein könnten. Im gleichen Maße wie sich die Abzugspläne verdichteten, wurden auch die planerischen Vorarbeiten konkreter: Die Fortschreibung des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (SEK 2014) war ausdrücklich der Frage gewidmet, wie die Kasernenareale – eingebettet in eine Strategie zur Aufwertung des Bamberger Ostens – neu strukturiert werden könnten. Auf dieser planerischen Grundlage und den darin formulierten Eckpunkten wurde ein Gutachterverfahren, in Form einer Mehrfachbeauftragung, in Gang gesetzt:

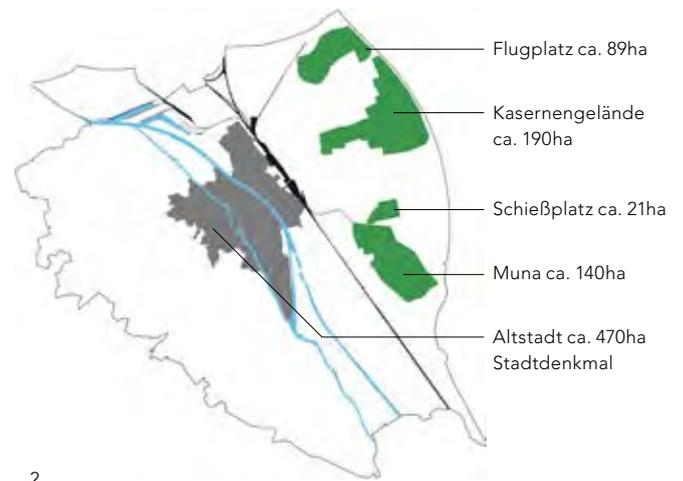
Sechs renommierte Planungsteams aus den Bereichen Stadtplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung und Immobilienwirtschaft wurden mit der Erarbeitung städtebaulicher Konzepte zur künftigen Entwicklung der Kasernenareale im Bamberger Osten beauftragt. Die zu erarbeitenden Entwürfe der Teams sollten Ideen aufzeigen, wie ein neues Stück Stadt auf den ehemaligen Militärfächen im Bamberger Osten entstehen kann. Folgende Planungsaufgaben und -ziele standen dabei im Vordergrund:

- Entwicklung neuer Stadtquartiere mit attraktiven Wohnangeboten und wohnungsnahen Freiräumen
- Entwurf einer neuen Form der Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit
- Flexible Planung
- Einbettung der Areale in den Bamberger Osten
- Städtebauliche Entwicklung, Strukturierung und Quartiersbildung
- Umgang mit der erhaltenswerten Bausubstanz
- Gestaltung des Freiraums
- Umgang mit Verkehr und Mobilität.

Da die Fläche des Kasernengeländes, auf die dieses Gutachterverfahren gerichtet war, mit 190 Hektar nicht in einem Zuge umgestaltet werden kann, galt es auch nachzuweisen, wie eine schrittweise Entwicklung möglich ist, die in jeder Stufe eine Balance zwischen hoher städtebaulicher und freiräumlicher Qualität sowie infrastruktureller Machbarkeit und wirtschaftlicher Tragfähigkeit gewährleistet.

Mit Abschluss des Verfahrens wurden zwei Entwürfe als Ausgangspunkte für einen Rahmenplan ausgewählt, nach dessen Fertigstellung 2015 nun eine wesentliche Grundlage für den weiteren Prozess vorliegt.

Noch aber hat die Stadt Bamberg keinen Zugriff auf das Gelände. Zwar gibt es eine Absichtserklärung, möglichst die gesamten Flächen zu übernehmen, aber noch laufen Bestandsanalysen, Wertermittlungen und Übernahmeverhandlungen für Teilflächen.



2

In dieser Situation erreichen die Flüchtlingswellen Deutschland. Und auch das Kasernengelände in Bamberg wird als Potenzial zur Unterbringung erkannt. Es zeichnet sich ab, dass schon früher als geplant erste Wohnungen bezogen werden.

VIelfÄLTIGE KOMMUNIKATION

Von Anfang an war klar: Die Jahrhundertaufgabe Konversion ist eine Herausforderung für die ganze Stadtgesellschaft. Und: Sie ist nur im Dialog zu bewältigen. Ziel war und ist es, Wissen, Erfahrungen, Ideen und Impulse möglichst vieler Beteiligter und Interessierter zu erfassen und zusammenzuführen. Dabei sollen die Menschen in der Stadt nicht nur „mitgenommen“ werden. Vielmehr ging und geht es auch darum, ihnen Chancen zur Mitwirkung zu eröffnen. Aus der Vielfalt dieser Anforderungen resultiert ein differenziertes Informations- und Dialogangebot. Dessen wesentliche Elemente waren:

Allgemeine Öffentlichkeitsbeteiligung

→ Information und Dokumentation in Internet und Printmedien als Basis: Auf der Homepage der Stadt werden alle wesentlichen Informationen zu Konversionsaufgabe und –prozess bereitgestellt und laufend fortgeschrieben. Darüber hinaus wird in größeren Abständen auch im Rathausjournal berichtet. Zudem werden alle Veranstaltungen im Netz dokumentiert und zentrale Aussagen häufig in Kurzfilmen prägnant dargestellt.

→ Information und Dialog: Dialog: In regelmäßigen Abständen finden öffentliche Bürgerveranstaltungen, die sogenannten Arenen, statt, in denen die breite Öffentlichkeit über den Planungsstand und den Prozessverlauf informiert wird und Raum für Diskussionen besteht.

Titel
Das Kasernenareal der ehemaligen Warner Barracks
Bamberg

2
Die Konversionsflächen im Bamberger Stadtgebiet



3

→ Erkundungen: In Kooperation mit der Volkshochschule angebotene Besichtigungen des Kasernengeländes stießen auf reges Interesse. Zudem wurden im Zusammenhang mit einer Bürgerwerkstatt Stadtteilspaziergänge durchgeführt. Diese Aktivitäten sollten im Anschluss in dem Maße zunehmen, wie das Gelände zugänglicher wird.

Gemeinsame Arbeit mit unterschiedlichen Gruppen

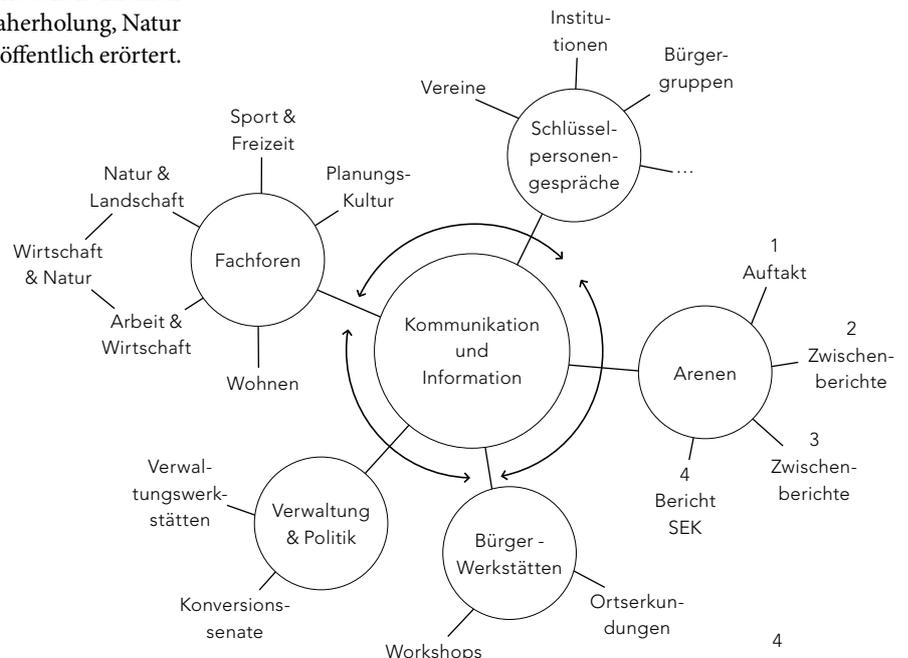
→ Schlüsselpersonengespräche: Wie schon bei der Erarbeitung des Städtebaulichen Entwicklungskonzepts für Bamberg wurden auch bei der Fortschreibung des SEK Persönlichkeiten aus der Stadtgesellschaft, die aus ganz unterschiedlichen Perspektiven die Entwicklung ihrer Stadt im Blick haben, interviewt – um dieses breite Spektrum von Sichtweisen von Anfang an im Planungsprozess berücksichtigen zu können.

→ Foren und Workshops: Konversion ist eine komplexe Aufgabe. Hier sind viele fachliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Auch darüber wird transparent und öffentlich zugänglich diskutiert. Die Fachforen, die zeitlich möglichst gebündelt zwischen den einzelnen Arenen stattfinden, sind jeweils Schwerpunktthemen gewidmet. So wurden mit Bamberger Expertinnen und Experten sowie externen Referenten fachliche Belange zu verschiedenen Themen (Wohnen, Planungskultur, Sport und Naherholung, Natur und Landschaft, Arbeit und Wirtschaft) öffentlich erörtert.

→ Arbeits-/Projektgruppen: Aus dem laufenden Prozess ergeben sich immer wieder Anforderungen an die vertiefte fachliche Auseinandersetzung mit Einzelfragen. So wurde früh die Bedeutung des Sports als Impulsgeber für die Entwicklung des Bamberger Ostens erkannt. Daraus entstand z. B. eine „Arbeitsgruppe interkommunale Sportentwicklungsplanung“, die (Zwischen-) Ergebnisse ihrer Arbeit in die weiteren Planungen einsteigt.

→ Bürgerwerkstätten: Das Wissen der Bürgerinnen und Bürger als Experten und Expertinnen des Alltags lässt sich am ehesten durch konkrete Aktivitäten vor Ort nutzen. So wurden Stadtteilspaziergänge durchgeführt, die in einem Workshop mündeten, mit dem wesentliche Verbindungen zwischen der Nachbarschaft und dem Konversionsgelände bzw. über dieses hinweg, identifiziert wurden. Initiiert wurden zudem Bürgerwerkstätten, die sich mit der Frage beschäftigen, wie die Geschichte des Konversionsgeländes in die Zukunft vermittelt werden kann, was es zu erhalten gilt und welche Aktivitäten zur Verdeutlichung dieser historischen Dimension initiiert und gefördert werden könnten/sollten.

→ Bürgergruppen und -initiativen, Mitmachprojekte: Je konkreter die Handlungsmöglichkeiten werden, umso handfester lässt sich die Kommunikation gestalten. Dann geht es nicht mehr um Pläne und abstrakte Konzepte, sondern um Nutzungsinteressen und Absichten. Dieser Zeitpunkt rückt nun näher und so wurden im Sommer 2015 interessierte Bürgerinnen und Bürger eingeladen, Projektideen zu entwickeln, diese öffentlich vorzustellen und sie, sofern sie sich als tragfähig erweisen, gemeinsam mit der Stadt weiter zu konkretisieren.



EIN BEISPIEL: DAS DIALOGORIENTIERTE GUTACHTERVERFAHREN

Städtebauliche Wettbewerbe lassen sich oft nur schwer in transparent gestaltete, dialogische Verfahren einbinden. Daher wurde in Bamberg der Weg einer Mehrfachbeauftragung von sechs Teams gewählt. Dieses Verfahren wurde in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber – Freistaat Bayern, Regierung von Oberfranken – konzipiert. Die Jury setzte sich aus Vertretern des Bamberger Stadtrats und der Bürgerschaft, der Verwaltung, der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, externen Fachleuten sowie nicht stimmberechtigten Sachverständigen zusammen. Alle Schritte dieses Prozesses zeichneten sich durch ein hohes Maß an Transparenz und Bürgerinformation aus. Den Auftakt bildete eine Werkstattwoche in den Räumlichkeiten einer städtischen Schule. Nach einer Kasernenbegehung und fachlicher Einführung in den Wettbewerbsprozess stellten sich die Planerteams in einer der öffentlichen Arenen den Fragen der Bürgerschaft. In den darauf folgenden Workshoptagen erarbeiteten die Planerteams bereits erste Entwurfsskizzen in Zusammenarbeit mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern. Begleitet wurde die Werkstattwoche durch Themenabende zu den Bereichen Quartiersentwicklung sowie Mobilität und Energie mit Fachvorträgen und intensiven Diskussionsrunden.

Die Vorstellung und Erörterung der Zwischenstände und Ergebnisse dieses Gutachterverfahrens beinhaltete – neben den intensiven Beratungen der Jury – wiederum öffentliche Veranstaltungen. Konzeption und Durchführung dieses transparenten, nicht anonymisierten und dialogorientierten Gutachterverfahrens „Perspektive Ost – Bamberger Konversionen“ wurde durch die Fachpreisrichter und die Bürgerschaft mit viel Lob versehen und kann als Beispiel für einen zeitgemäßen, die Stadtgesellschaft einbeziehenden Umgang mit komplexen planerischen Herausforderungen stehen.



5

AUSBLICK

Es geht weiter. Der Prozess der Konversion ist noch längst nicht zu Ende. Und damit sind auch weiterhin Informations- und Gesprächsangebote in verschiedener Form gefragt. Während vielerorts Bürgerbeteiligung als Episode angesehen wird, ist sie in Bamberg selbstverständlicher Bestandteil eines langen Prozesses. Dieser lange Atem ist auch weiter vonnöten. Selbstverständlich wird sich die Art der Kommunikation und die Zusammensetzung der Beteiligtenkreise auch in dem Maße wandeln, wie die Entwicklungen auf dem Konversionsgelände voranschreiten. Aber es kann auch wichtig sein, an einigen Grundelementen der Kommunikation festzuhalten: Dazu zählt vor allem das kontinuierliche Bemühen um Transparenz. Sei es die umfassende Berichterstattung im Internet oder die eigenständige Konversionszeitung. Diese Aufgabe wurde bislang bereits mit großem Engagement und hoher Qualität wahrgenommen und es ist zu wünschen, dass dies auch in Zukunft durchgehalten werden kann. Auch die Arenen, von denen bislang neun durchgeführt wurden, haben als Bürgerversammlungen weiterhin eine wichtige Funktion der Information und Bündelung.

Insbesondere im Bereich der Mitwirkung wird sich einiges ändern müssen und können. Denn nun geht es im Dialog mit der Öffentlichkeit weniger um abstrakte Pläne und weit entfernte Zukünfte, sondern zunehmend um konkrete Fragen und Interessen, um Projekte und um den gleichfalls langen und komplizierten Prozess der Quartiersbildung. Schon bald werden die ersten Bewohnerinnen und Bewohner als Pioniere das Konversionsgelände beleben. Die Unterbringung von Flüchtlingen wird ebenso Gesprächsanlass sein wie die Entwicklung eines Aus- und Fortbildungszentrums der Bundespolizei, das Vorantreiben eines Kultur- und Kreativquartiers und vieler weiterer Vorhaben, an denen neben Investoren, Unternehmen und Fachplanern zunehmend auch Bürgerinnen und Bürger selbst aktiv mitwirken.

Für alle diese Entwicklungen und Projekte braucht es geeignete Kommunikationsformen: Sie müssen einerseits die Vorhaben begleiten und wo immer möglich unterstützen. Sie müssen aber auch geeignet sein, das Ganze im Blick zu behalten, Zusammenhänge zwischen einzelnen Vorhaben und der gesamten Quartiersentwicklung zum Thema zu machen und so fort.

7

Einwohner 72.491

Fläche 54,62 km²

Ansprechpartner Stadt Bamberg, Strategische Entwicklung und Konversionsmanagement

Weitere Informationen im Internet

www.konversion.bamberg.de

3

Rahmenplan Zielkonzept 2035

4

Der Kommunikationsprozess

5

Besuchszeit für Bürger bei den Planer Teams

48 Die Stadtwerkstatt

HAMBURG



Claudius Lieven

Die Hamburger Stadtwerkstatt wurde im April 2012 als Dachmarke für Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung ins Leben gerufen. Ziel ihrer Einrichtung ist „die Entwicklung einer neuen Planungskultur in Hamburg durch eine Intensivierung der Information und Partizipation bei Stadtentwicklungsprojekten und Umweltschutzthemen.“ (1).

Im Fokus stehen informelle Beteiligungsverfahren, die zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen formellen Beteiligungsschritten durchgeführt werden. Erreicht werden soll so

- eine Verbesserung der Planungsergebnisse durch die Verbreiterung der Informationsgrundlagen der Planer,
- eine Entlastung der förmlichen Verfahren durch die vorlaufende Aufdeckung von Konflikten und Minimierung von Betroffenheiten Dritter
- sowie in der Folge eine höhere Akzeptanz der erörterten Projekte.

Beteiligungsprozesse unter der Dachmarke (Grafik) bestehen grundsätzlich aus dem Dreischritt „Einladen – Beteiligen – Rückmelden“. Generell wird eine Ex-Ante Definition des Beteiligungslevels angestrebt. Unterschieden werden vier Elemente: Information, Konsultation, Mitwirkung und Mitentscheidung. Die Beteiligung wird als deliberatives Verfah-

ren zur Vorbereitung von Entscheidungen verstanden. „Die informellen Beteiligungsverfahren sind als Unterstützung der Meinungs- und Entscheidungsfindung in Politik und Verwaltung zu verstehen. Sie stehen nicht in Konkurrenz zu demokratisch verfassten Institutionen und gewählten Gremien, sondern ergänzen diese.“ (1)

Organisatorisch ist die Stadtwerkstatt als Stabsstelle im Landesplanungsamt der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) angesiedelt. Ihre drei wichtigsten Aufgaben sind:

1. Organisation und Durchführung von Dialogveranstaltungen zu gesamtstädtischen Themen der Stadtentwicklung in der Verantwortung des Senats. Dies erfolgt vor allem durch Dialogveranstaltungen zu gesamtstädtischen Themen (z. B. Stellplatzverordnung, Denkmalschutzgesetz, Rückkauf der Energienetze, Regenwasserinfrastrukturanpassung) bei denen die Beteiligung auf der Ebene der Information und Konsultation erfolgt. (vgl. Abb.1)

2. Die Beratung und Unterstützung von Beteiligungsverfahren zu Großprojekten, Entwicklungs- und Masterplänen in der Verantwortung der BSW. Hierzu werden Dialogwerkstätten durchgeführt, die eine Mischform zwischen Dialogveranstaltungen und Planungswerkstätten darstellen. Die Besonderheit dieses Formats liegt in der Ermöglichung eines breiten Feedbacks in einem frühen Planungsstadium, das eine mitwirkungsorientierte Beteiligung in sehr kompakter und „massentauglicher“ Form ermöglicht. Beispiele hierfür sind Veranstaltungen zum Zukunftsbild „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ und zum Masterplan OlympiaCity.

3. Die Beratung und Unterstützung der Bezirksämter bei Beteiligungsverfahren zu Projekten in bezirklicher Verantwortung. Hierbei wird vor allem mit Planungswerkstätten für konkrete abgegrenzte Planungsgebiete bzw. Einzelvorhaben gearbeitet. Typisch sind Verfahren, bei denen eine Planung im Zuge mehrerer Veranstaltungen vorgestellt, erörtert und bearbeitet wird. Die um die Beiträge der Mitwirkenden angereicherte Planung wird zu Berichten und Empfehlungen an die Bezirksversammlungen verdichtet. Insbesondere bei städtebaulichen, landschaftplanerischen und hochbaulichen Wettbewerbsverfahren wird durch die Teilnahme von Bürgervertretern in der Jury auch ein Element der Mitentscheidung erreicht.

Zu den weiteren Aufgaben der Stadtwerkstatt gehört die Evaluation der Prozesse und Verfahren unter dem Label Stadtwerkstatt und die Weiterentwicklung von Partizipationsmethoden und Instrumenten. Schwerpunkte sind die Entwicklung „inklusive“ Partizipationsmethoden (beispielsweise: „Perspektiven! Miteinander Planen für die Elbinseln“), sowie die Entwicklung einer geodatenbasierten internetgestützten Beteiligungsplattform.

**STADT
WERK
STATT**
auf Dialoge bauen

2



3

Quelle

(1) Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 24.04.2012: Einrichtung einer Hamburger Stadtwerkstatt; Drucksache 20/3939

7

Einwohner 1.746.342

Fläche 755,30 km²

Ansprechpartner Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Titel
Veranstaltung „Stromaufwärts an Elbe und Bille“

2

Logo Stadtwerkstatt

3

Plakat für öffentliche Diskussionsveranstaltung „Stromaufwärts an Elbe und Bille“

49

Dialogorientiertes Verfahren Parkstadt Süd

KÖLN



Anne Luise Müller

Köln hat sich den Forderungen der Zivilgesellschaft, angemessen an Entwicklungen in der Stadt beteiligt zu werden, gestellt. Der Rat der Stadt Köln hat hierzu im Jahr 2015 beschlossen, ein allgemeingültiges und anwendbares Handlungskonzept zur Bürgerbeteiligung zu entwickeln. Transparenz, Verlässlichkeit und Kontinuität sind die leitenden Aspekte. Dabei sollen alle Bereiche einbezogen werden, die die Stadtgesellschaft betreffen, seien es Finanzen im Rahmen des Bürgerhaushalts, seien es Schulsanierungen, -erweiterungen oder -neubauten mit Elternbeteiligung, relevante Themen zur Kinder- und Jugendmitwirkung oder nicht zuletzt städtebauliche Entwicklungen.

Das Handlungskonzept zur Bürgerbeteiligung soll ebenfalls unter der Beteiligung der Stadtgesellschaft entwickelt werden. Das hierzu eingerichtete Konzeptionsgremium ist paritätisch besetzt mit benannten und ausgelosten Bürgerinnen und Bürgern, Politik und Verwaltung. Der Prozess soll innerhalb eines Jahres bis Mitte 2016 abgeschlossen sein. In die Erarbeitung des Handlungskonzepts zur Bürgerbeteiligung kann die Stadtplanung ein breites Spektrum an Erfahrungen beisteuern, die auch im Sinne einer lernenden Verwaltung einen Wandlungsprozess durchlebt hat. Die sektoralen oder anlassbezogenen Beteiligungen im Rahmen der Bauleitplanung sind als Standards noch gültig, jedoch nicht mehr ausreichend für die Anforderungen an die komplexer gewordenen Planungsprozesse.

Während das Stadtplanungsamt Köln mit dem Auftrag zur Entwicklung eines Höhenkonzepts für die Innenstadt Köln knapp zehn Jahre zuvor erstmals die Stadtgesellschaft in die Diskussion mit mehreren Veranstaltungen in den Innentädteilen einbezogen hat, mussten wir feststellen, dass unsere Expertise zur Beteiligung der Stadtgesellschaft nicht ausreichte, um eine nennenswerte Aktivierung der Bevölkerung zu erreichen. In der Analyse des wenig befriedigenden Ergebnisses war festzustellen, dass zum einen das Thema der Höhenentwicklung der Stadt zu wenig konkret für breite Kreise der Bevölkerung war. Zum anderen hätte der hohe Abstraktionsgrad einer neuen Aufbereitung und Verbildlichung bedurft; ebenso wie einer externen Expertise, die als allparteilich hätte akzeptiert werden können.

DER STÄDTEBAULICHE MASTERPLAN INNENSTADT KÖLN UND EINE NEUE BETEILIGUNGSFORM

Mit dem städtebaulichen Masterplan Innenstadt Köln wurden dann im Jahr 2008 neue Wege beschritten. Der Anlass erforderte eine offene und transparente Darstellung der Erarbeitung und einen proaktiven Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern, Institutionen und Gesellschaften von Köln. Hier ist es gelungen, mit einem erfahrenen externen Moderationsteam parallel zu den Arbeitsphasen des Masterplans mit den drei Schwerpunkten der Erkundungs-, der Erarbeitungs- und der Maßnahmenphase, eine Prozessgestaltung zur Beteiligung zu entwickeln und durchzuführen, die auf allen Ebenen der Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung große Resonanz und Akzeptanz erfahren hat. Die Beschlüsse des Rats, die bis zum heutigen Tag den städtebaulichen Masterplan als Handlungsleitfaden und Grundlage für seine Entscheidungen zur Entwicklung der inneren Stadt heranziehen, waren einstimmig. Entwickler, Grundstückseigentümer und Investoren orientieren sich weiterhin an dem Bild des städtebaulichen Masterplans bei ihren Investitionsentscheidungen, da für sie die Maßgaben des Rats außer Frage stehen. Darüber hinaus hat das Verfahren auch einen beachtenswerten Prozess in der Verwaltung in Gang gesetzt, sodass Fragestellungen und Lösungsansätze im Austausch ressortübergreifend erarbeitet wurden.

Die konkrete Beteiligung an Planungsprozessen wird umso deutlicher von Bürgern und Bürgerinnen eingefordert, sobald die zur Bebauung anstehenden Flächen jahrelang brachliegender Grundstücke tatsächlich bebaut werden sollen.

DER MÜLHEIMER SÜDEN MIT HAFEN ALS EXPERIMENT DER BETEILIGUNG

Der Mülheimer Süden einschließlich des Hafens ist der Fall eines einst bedeutenden Industriegebiets, das mit der Deutz AG noch den letzten produzierenden Betrieb aufweist. Neue Grundstückseigentümer haben zwischenzeitlich Flächen benachbarter aufgegebener Industriebetriebe erworben und forcieren Eigenplanungen. Die Ungleichzeitigkeit der



2

Grundstücksentwicklungen – noch produzierendes Gewerbe und Hafennutzung mit Werftbetrieb auf der einen Seite, Umstrukturierung von Flächen in Richtung Wohnen auf der anderen Seite – drohte an mehreren Stellen eine gegenseitige Blockade zu verursachen. Singuläre Entwicklungen vernachlässigten stadträumliche Bezüge. Schnittstellen zwischen Grundstücken und öffentlichen Räumen, Wegebeziehungen und Erschließungen wurden nicht definiert. Somit wurde es als unerlässlich erachtet, alle Grundstückseigentümer zusammenkommen zu lassen und sie zu einer Denkpause anzuregen. Jeder war angehalten, über die eigenen Planungen und Konzepte im Kontext des gesamten etwa 70 Hektar großen Gebiets eine stadträumliche Perspektive zu entwickeln.

Es bedurfte eines stadträumlichen Leitbilds und Handlungskonzepts für die weitere Entwicklung des Gebiets. Mit zwei interdisziplinär besetzten Planungsteams, dem Begleitgremium aus der Lenkungsgruppe Masterplan unter Hinzuziehung weiterer Experten und einem erfahrenen Moderatorenteam zur Prozesssteuerung wurde ein kompakter Verfahrensprozess organisiert und in dem avisierten Zeitraum von vier Monaten zu Ende gebracht. Diesem ging eine intensive Vorbereitungszeit voraus, in der eine große Anzahl von Einzelgesprächen mit allen Grundstückseigentümern in dem Gebiet, einschließlich der Hafenebehörden, aber auch mit Nutzern, Mietern und Pächtern, geführt wurde.

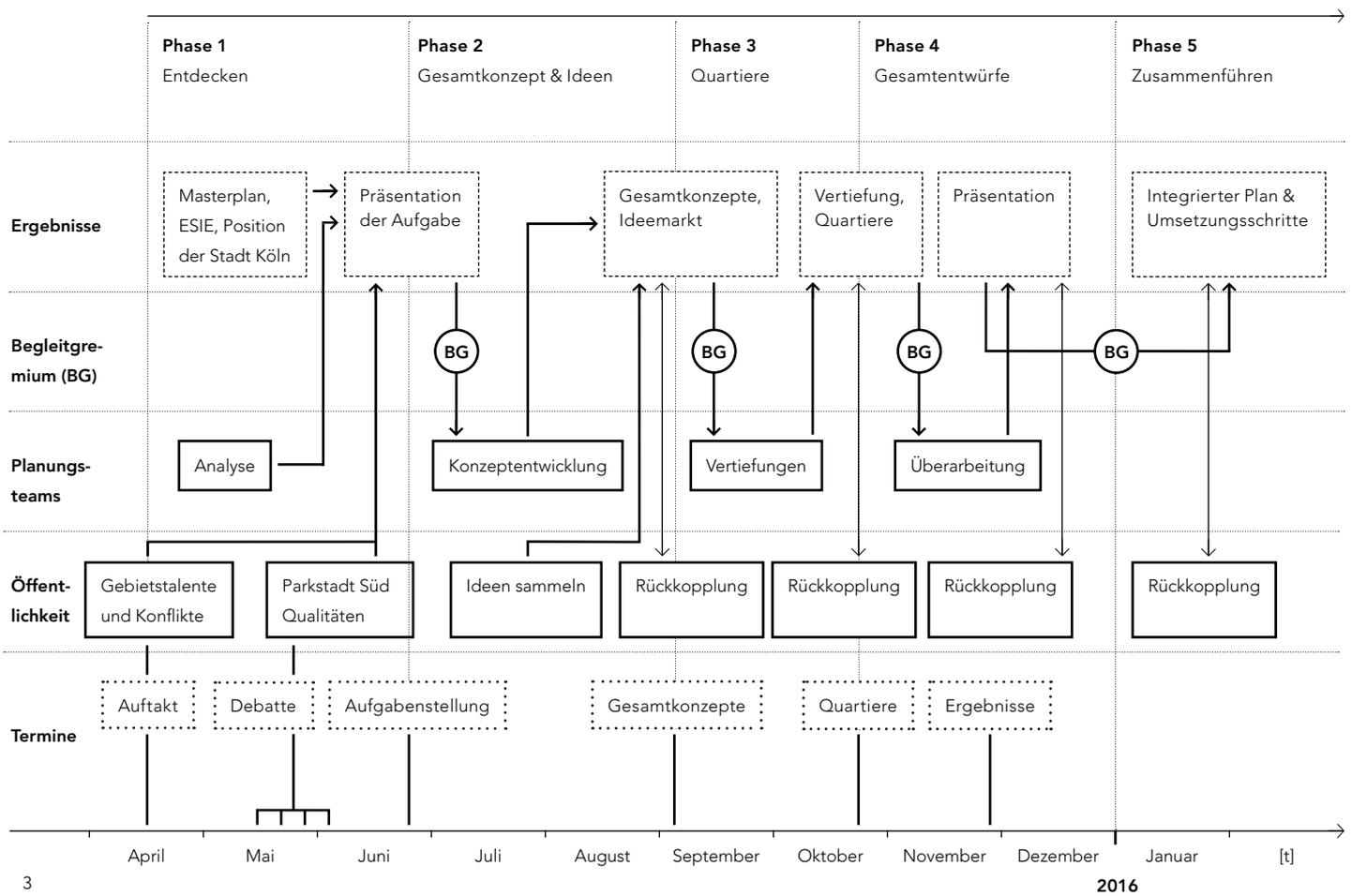
Mit der gewählten Vorgehensweise konnten die Grundstückseigentümer und Investoren zur Kooperation an den Nahtstellen ihrer Liegenschaften gewonnen werden. Außerdem wurde der Stadtgesellschaft transparent und offen dargestellt, welches die Bedingungen für eine Entwicklung im Mülheimer Süden mit Hafen sind. Es sollte ein lebendiges Quartier mit eigenständiger Identität entstehen, das nicht zu einem Abziehbild des Rheinauhafens werden sollte. Der Focus lag auf der Konsensbildung mit den Grundstückseigentümern und

Titel

Parkstadt Süd als Element des Inneren Grüngürtels /
Albert Speer & Partner GmbH

2

Kooperative Verfahren Parkstadt Süd / Aérophoto
überarbeitet von urbancatalyst-studio



3

2016

Vorhabenträgern. Mit dem guten und einvernehmlichen Ergebnis ging jedoch nicht einher, dass die Stadtgesellschaft gestaltend mitwirken konnte.

PARKSTADT SÜD ALS MODELL EINES OFFENEN PROZESSES

Das Verfahren aus moderierten Werkstätten, offenen Ateliers und interdisziplinären planerischen Diskursen schien auf umfassendere Prozesse zur Einbindung der Zivilgesellschaft übertragbar. Eine Modifizierung sollte der Stadt Köln für ein weiteres Masterplan-Projekt im Interventionsraum innerer Grüngürtel dienen. Mit der Entscheidung des Rats im Jahr 2007 zur Verlagerung des Großmarkts und Schaffung der Voraussetzungen für ein Frischezentrum im Westen der Stadt bestand zum ersten Mal die reale Chance, den inneren Grüngürtel zu vollenden. Eine circa 50 Hektar große minder genutzte Fläche sollte transformiert und in den Stadtkontext integriert werden. Zäsuren zwischen den Stadtteilen Südstadt und Bayenthal konnten überwunden und wieder Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur und Freiraum in ein neues Stadtquartier um den erweiterten inneren Grüngürtel entwickelt werden. Da die Planungsüberlegungen noch sehr rudimentär und lediglich das Ziel der Vollendung des inneren Grüngürtels im städtebaulichen Masterplan formuliert war, schien es fol-

gerichtig, einen kooperativen Prozess zu organisieren, der auf breiter Basis die Zivilgesellschaft an den Planungsüberlegungen teilhaben lässt.

Der Betrachtungsraum wurde über das Großmarktgelände hinaus erweitert im Osten bis zum Rheinufer und im Westen bis zur Luxemburger Straße, um die Nahtstellen des Grüngürtels auch über die Zäsuren von Bahntrassen und Verkehrsstraßen hinweg zu formulieren. Die Ausweisung eines Sanierungsgebiets in einer Größe von circa 100 Hektar sollte den Raum klar als Parkstadt Süd beschreiben.

In Anlehnung an das Verfahren zum Mülheimer Süden wurde ein Moderationsteam ermittelt, das den Prozess durchführt, begleitet und mit dem Stadtplanungsamt Köln die Grundlagen für das Verfahren unter den Fragestellungen erarbeitet: → Wie sollen in dem künftigen Quartier die unterschiedli-

4



chen Formen des Wohnens, Arbeitens, der Erholung und sozialen Infrastruktur zusammenwirken?

- Wie ist bauliche Dichte mit Lebensqualität vereinbar?
- Wie lassen sich Qualitäten für öffentliche Räume und Freiflächen sichern?
- Wie kann die Stadtgesellschaft angesprochen werden und aktiv an der Entwicklung teilhaben?
- Wie flexibel muss der prozessorientierte Ansatz sein, und welche Eckdaten müssen eingehalten werden?

Zudem sollten im Verlauf des Verfahrens planerische Vorstellungen entwickelt werden; fünf interdisziplinär zusammengesetzte Planungsteams wurden im Rahmen einer EU-weiten Ausschreibung beauftragt. Das bewährte Begleitgremium des Masterplans Innenstadt wurde erweitert um Experten der Stadtplanung und der Landschaftsplanung. Erfolgsfaktor war ein klar strukturierter und zeitlich begrenzter Prozess von einem Jahr Dauer.

Mit dem kooperativen Verfahren ist das Stadtplanungsamt Köln einen Schritt weitergegangen, indem die Öffentlichkeit nicht nur an den Lösungen der Aufgabe mitwirken sollte, sondern bereits an der Vorbereitung der Aufgabenstellung und der Zielvereinbarung teilhaben sollte. Daher wurde der Prozess mit einer Auftaktveranstaltung, drei Werkstätten und einer Abschlusspräsentation in Meilensteine gegliedert.

Mit der Auftaktveranstaltung wurde die Öffentlichkeit über das Verfahren informiert und eingeladen, sich aktiv in den Prozess einzubringen; die Teams haben sich vorgestellt. Mit Stadtpaziergängen, geführt durch „Stadtteilexperten“ aus dem Kreis der Akteure der Stadtgesellschaft, wurde gemeinsam im Rahmen der Auftaktveranstaltung der Planungsraum erkundet. Die Besonderheiten, Hemmnisse und Ressourcen des Planungsraums sollten zusammengetragen werden. Die Ergebnisse der Stadtpaziergänge wurden dokumentiert und Steckbriefe erstellt. Sie sollten Grundlage für die Bearbeitung der Aufgabenstellung werden, ein sogenannter Ressourcenatlas.

Der Auftaktveranstaltung folgend wurden sehr kompakt vier Themenabende durchgeführt. Unter den Aspekten Nutzung, Mobilität, Freiraum und Stadtökonomie wurden die Zukunftsthemen der Stadtentwicklung für Köln mit der Stadtgesellschaft diskutiert. Die Themenabende wurden durch externe Experten mit Impulsreferaten eingeführt und begleitet. Die Diskussionsergebnisse wurden dokumentiert und als Teil dem Ressourcenatlas für die Planungsaufgabe hinzugefügt. Die Planungsteams skizzierten ihre Potentialanalyse für freiraum- und stadtplanerische Aussagen sodann in der ersten Werkstatt.

Die folgenden Werkstatttermine wurden zeitlich und formal ähnlich aufgebaut: Eineinhalbtägig, von Freitagnachmittag bis Samstag. Der Freitagnachmittag war der öffentlichen Präsentation der Teams mit Diskussion vorbehalten, am Sams-

tagvormittag tauschte sich das Begleitgremium intern aus und formulierte zu den Vorstellungen der Teams weitergehende Empfehlungen. Parallel setzten sich die Teams separat mit den Vorschlägen und Anregungen der Öffentlichkeit auseinander. Anschließend wurden den Teams gemeinsam die Empfehlungen des Begleitgremiums erläutert. Die Öffentlichkeit durfte bei den Empfehlungen des Begleitgremiums an die Teams teilnehmen, sich jedoch nicht kommentierend äußern. Der Nachmittag war wieder dem öffentlich gemeinsamen Austausch gewidmet, in dem die Teams darstellten, wie sie mit den Anregungen der Öffentlichkeit weiterverfahren wollen. Mit einer Präsentation und Empfehlung des Begleitgremiums war für die fünf Planungsteams der iterative Planungsprozess Ende des Jahres 2015 abgeschlossen. Die eindeutige Empfehlung des Begleitgremiums, die überzeugendste Arbeit der weiteren Planung zugrunde zu legen, traf auf die überwältigende Zustimmung der Stadtgesellschaft. Sie hatte sich zum Ende des Verfahrens ebenfalls dafür ausgesprochen.

Dieses sehr aufwendig und leicht unübersichtlich erscheinende Vorgehen setzte eine hohe Strukturierung der jeweiligen Arbeitsmodule voraus, die sehr sorgfältig und übersichtlich dokumentiert werden mussten. Hier hat das Moderatorenteam für jede Werkstatt Materialien mit Plakatwänden aufbereitet, gespeist aus den vorausgehenden Ergebnissen der Steckbriefe, der Themenabende und der Empfehlungen des Begleitgremiums, die als ein wachsender Ressourcenatlas nachverfolgt werden konnten. Ein Newsletter und die Präsenz im Internet ergänzten die kontinuierliche Information.

Die nachfolgenden Schritte eines Rahmenplans mit Teilplänen, Planrechtsetzung und Operationalisierung der Umsetzung sind so zu gestalten, dass die Öffentlichkeit weiterhin einbezogen bleibt und die Entscheidungen der politischen Gremien nachvollziehen kann. Die Beteiligungsformate während der Erarbeitung werden mit deutlich kompakteren und konzentrierteren zeitlichen und inhaltlichen Umfang definiert.

Ein Planungsprozess dieser differenzierten Art setzt hohe personelle und finanzielle Ressourcen voraus, die der Rat der Stadt Köln für die Entwicklung dieser historischen Chance zur Vollendung des inneren Grüngürtels bereitgestellt hat. Gleichwohl lassen sich aus dem Verfahren übertragbare Erkenntnisse ziehen, die vor allem auf Verlässlichkeit, Transparenz und Vertrauen im Umgang von Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung in einem Verfahren zielen, bei gleichzeitiger Verdeutlichung, dass die Ratsgremien in Abwägung aller Belange die Entscheidungen zu den Ergebnissen abschließend treffen.

↗

Einwohner 1.034.175

Fläche 405,01 km²

Ansprechpartner Stadt Köln, Stadtplanungsamt

3

Planungsprozess des kooperativen Verfahrens Parkstadt Süd / urbancatalyst-studio

4

Kooperative Verfahren Parkstadt Süd – Das begehbare Modell / Ulrich Kaifer

50 Ludwigsstraßen-Forum – gelebte Beteiligungskultur

MAINZ



**Günther Ingenthron,
Christoph Rosenkranz**

ANLASS DES VERFAHRENS

In der Region Rhein-Main befindet sich die Landeshauptstadt Mainz im Standortwettbewerb mit Frankfurt am Main, Wiesbaden und Darmstadt. Als funktionales Oberzentrum besitzt die Mainzer Innenstadt mit einem attraktiven Einzelhandelsstandort eine hohe Bedeutung. Eingebettet zwischen historischer Altstadt mit kleinteiligen Geschäftslokalen, dem Marktplatz vor der Kulisse des Mainzer Doms, dem Brand und der Stadthausstraße ist die Ludwigsstraße ein Konzentrationspunkt des innerstädtischen Einzelhandels.

Die heutige Situation als grobkörniger Stadtbaustein entstand in der Zeit des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg: Ein fünfgeschossiger Baukörper mit vorgesetzten, zweigeschossigen Pavillonbauten begleitet die Ludwigsstraße. Einer Neuordnung der stadträumlichen Situation gingen bereits zwei nicht realisierte städtebauliche Ideen- und Realisierungswettbewerbe (1992, 1996) voraus. Der Sanierungs- und Modernisierungsaufwand ist seither gewachsen.

Der siegreiche Wettbewerbsbeitrag 1996 betont die historischen Raum- und Traufkanten nach dem klassizistischen Vorbild der Grande Rue Napoléon (frühere Bezeichnung der Ludwigsstraße) von Eustach de Saint-Far um 1806 und wurde



2

zur stadtgestalterischen Vorgabe für eine bauliche Entwicklung. Im Jahr darauf rief ein von einem Investor vorgestelltes Konzept für ein Einkaufszentrum entlang der Ludwigsstraße aufgrund der Dimension, Struktur und Art der Erschließung deutliche Kritik hervor. Das Konzept blieb ohne Umsetzung.

Als das Grundstück im Jahr 2010 zum Verkauf stand, initiierte die Landeshauptstadt Mainz einen Prozess zur Steuerung der räumlich-funktionalen und gestalterischen Entwicklung unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit. Bau-, Haupt- und Wirtschaftsausschüsse der Landeshauptstadt Mainz sowie der Ortsbeirat Altstadt beauftragten das Stadtplanungsamt, ein geeignetes Partizipationsverfahren zu konzipieren und umzusetzen. Die positiven Erfahrungen aus vorangegangenen Partizipationsverfahren wie dem RheinUferForum und dem Forum Regierungsviertel wurden einbezogen.

So entstand das Konzept der LudwigsstraßenForen (LuFos): Bürgerinnen und Bürger, Anlieger, politische Vertreter sowie Grundstückseigentümer und Investor erarbeiteten in acht Foren von Juni 2011 bis November 2013 einen gemeinsamen Konsens zur stadträumlichen Entwicklung der Ludwigsstraße. Die Ergebnisse mündeten in Leitlinien und Empfehlungen für die zukünftige Entwicklung. Dabei entstand bei den fast 300 Teilnehmenden je Veranstaltung eine Basis des vertrauensvollen Umgangs miteinander – eine ungewöhnliche, jedoch sehr fruchtbare Atmosphäre trotz divergierender Interessenslagen und breiter Akteursstruktur. Ermöglicht wurde diese Kooperation durch einen ergebnisoffenen und uneingeschränkten Dialog der Schlüsselakteure mit der Bevölkerung auf Augenhöhe – das heißt, im gegenseitigen Respekt und mit Akzeptanz für abweichende inhaltliche Positionen. In die LudwigsstraßenForen brachte der bereits zuvor mit seinem Vorhaben gescheiterte Investor erneut eine Konzeptskizze für ein Einkaufszentrum ein. Die Forendiskussionen wurden jedoch allgemeingültig und unabhängig von diesem Ansatz geführt.

ABLAUF DES VERFAHRENS

Im Rahmen des Auftaktforums im Juni 2011 wurde das Verfahren gemeinsam mit den Teilnehmenden strukturiert und die Forenthemen beschlossen. Regelmäßig fanden Schwerpunktdiskussionen in den Foren zu den Themen Einzelhandel, Verkehr und Parken, Stadtgestalt und öffentlicher Raum ebenso wie eine Diskussion der Ergebnisse beauftragter Gutachten zu den Themen Städtebau und Einzelhandel statt. Auch Kinder und Jugendliche wurden im Verfahren beteiligt. Die abgeleiteten altersspezifischen Anforderungen sind Bestandteil der erarbeiteten Leitlinien und Empfehlungen. Zu Wissensbildung und Erfahrungsaustausch unternahm Mitarbeiter der Stadtverwaltung und politische Vertreter der Landeshauptstadt Mainz Exkursionen zu Einkaufszentren in Deutschland und den Niederlanden.

In die Foren führten Redebeiträge von Mitarbeitern der Stadtverwaltung, externen Fachplanern, Beiträge des Mainzer Planungs- und Gestaltungsbeirates sowie einzelner Interessengruppen ein. Daran schloss sich eine offene Diskussionsrunde mit Interessensvertretern des Einzelhandels, der Architektenschaft, einer Bürgerinitiative und weiteren Interessierten an. Dieser intensive Dialog ermöglichte die präzise Herausarbeitung von Interessenschwerpunkten und Problemlagen. In einer – vorerst – abschließenden Veranstaltung (Forum 7 im Oktober 2012) wurden die im Konsens erarbeiteten Leitlinien und Empfehlungen als Verhandlungsziele für die zukünftige Entwicklung der Ludwigsstraße präsentiert und von der Öffentlichkeit positiv reflektiert. Die Verhandlungen zwischen der Landeshauptstadt Mainz und dem Investor ECE begannen im November 2012. Im Forum 8 im November 2013 wurde ein Zwischenstand der Verhandlungen diskutiert. Begleitet wurde das gesamte Verfahren durch eine externe Moderatorin.

ERGEBNISSE DES VERFAHRENS

Wesentliches Ziel des Verfahrens war es, einen breiten Konsens über die weitere Entwicklung eines bedeutenden Innenstadtbauzeits zu erarbeiten. Das gewählte Verfahren ermöglichte, vor dem Bauleitplanverfahren einen Konsens über die weitere Entwicklung zu schaffen, auf dem die zukünftige Planung verpflichtend aufbauen kann.

Titel

Mit zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern, Anliegern und politischen Vertretern führte die Landeshauptstadt Mainz acht Foren zur Entwicklung der Ludwigsstraße durch. Ziel war es, transparent und im Dialog auf Augenhöhe mit der Öffentlichkeit gemeinsam Eckpunkte einer städtebaulichen Planung zu erarbeiten. Zusätzlich zu den Mitarbeitern der Stadtverwaltung, externen Fachplanern, Mitgliedern des Mainzer Planungs- und Gestaltungsbeirates engagierten sich Interessensvertreter des Einzelhandels, der Architektenschaft, einer Bürgerinitiative sowie zahlreiche Interessierte an den LudwigsstraßenForen. / Stadtplanungsamt Mainz

2

Zwischen Schillerplatz und Gutenbergplatz spannt sich die Ludwigsstraße mit einer begleitenden Sequenz von niedriggeschossiger Pavillonbebauung und kleinen Gebäudevorpätzen auf. Der Abschluss der Pavillonbauten zur Ludwigsstraße markiert den Verlauf des klassizistischen Stadtgrundrisses, der entsprechend den Ergebnissen und Leitlinien der LudwigsstraßenForen wiederhergestellt werden soll. / Stadtplanungsamt Mainz

Die zahlreichen Anregungen der Öffentlichkeit, der Interessensverbände, der Fachplaner, der Mitglieder des Planungs- und Gestaltungsbeirates, der Jugendbeteiligung, der Bürgerinitiative, der Politik, die Ergebnisse der einzelnen Foren, die Gutachten sowie die politischen Beschlüsse flossen in das Ergebnispapier ein. Finanziell unterstützt wurden die LudwigsstraßenForen durch das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadtzentren“ von Land und Bund.

Die Offenheit und Transparenz des Verfahrens waren für die erfolgreiche Durchführung der LudwigsstraßenForen von besonderer Bedeutung und Grundlage eines respektvollen Dialogs auf Augenhöhe. Über eine eigens eingerichtete Webseite standen umfassende Informationen öffentlich zur Verfügung: www.lufo.mainz.de

Das erarbeitete Ergebnis der Leitlinien und Empfehlungen wurde abschließend von mehreren politischen Ausschüssen und dem Ortsbeirat mit überwältigender Mehrheit als informelle Grundlage für die weitere Projektentwicklung beschlossen.

Der Verlauf der LudwigsstraßenForen zeigt, dass durch ein geeignetes Partizipationsverfahren Kommunen aktiv die Sicherung der städtebaulichen Qualität, der Nutzungsstruktur und des stadtgesterischen Anspruchs steuern können. Damit verfügt die Landeshauptstadt Mainz über eine fundierte Basis für das formelle Bauleitplanverfahren. Weiter bleibt es Aufgabe von Politik und Verwaltung, das entstandene Vertrauensverhältnis im Umgang mit Anliegern und der Bevölkerung durch die disziplinierte Umsetzung dieses selbstverpflichtenden Vorgehens beizubehalten.

➤

Einwohner 209.660
Fläche 97,74 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt Mainz,
Stadtplanungsamt

3

Foren und Themen / Stadtplanungsamt Mainz

4

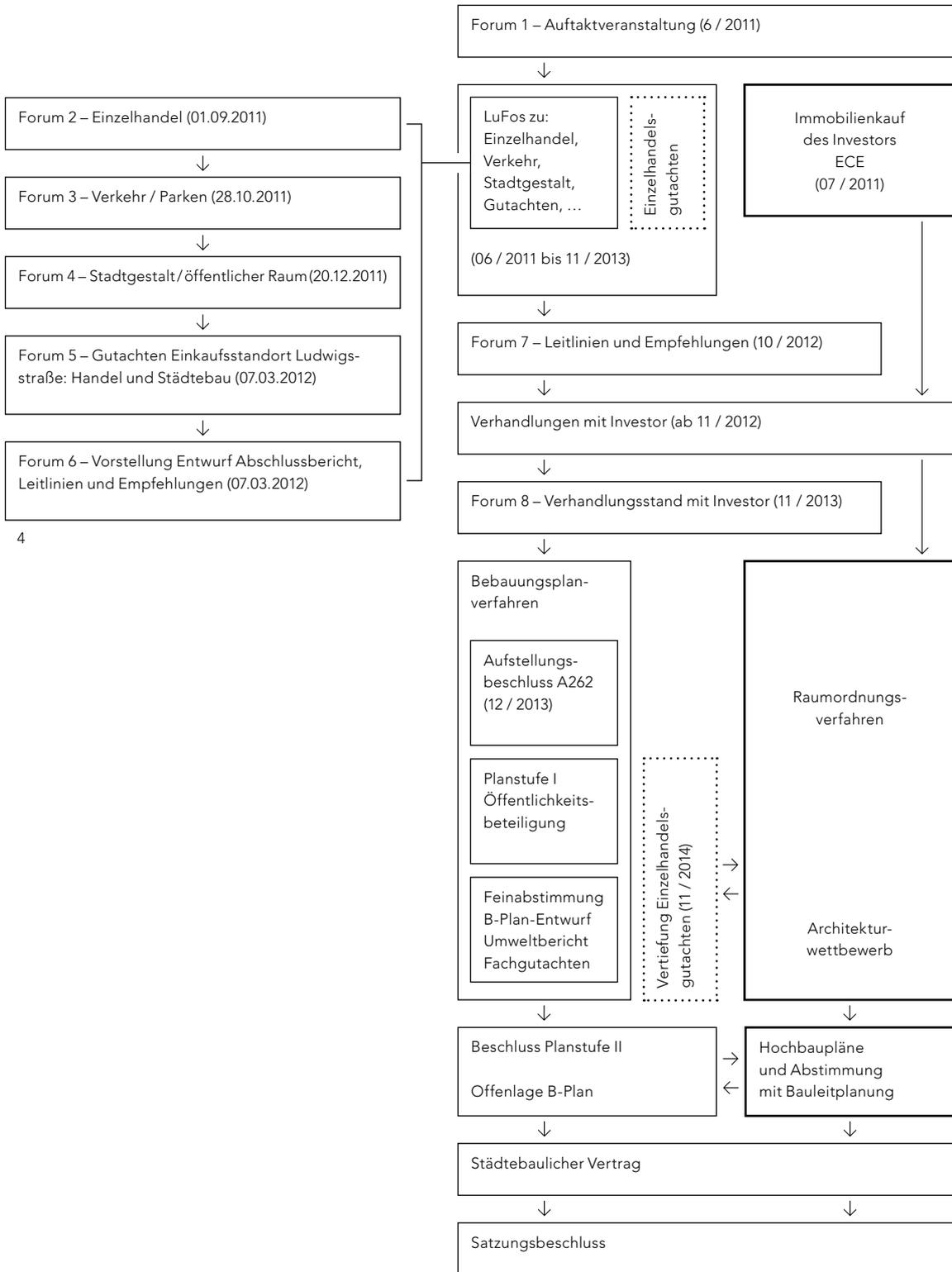
Unter Beibehaltung der wichtigen Blickbeziehung aus den Straßen- und Platzräumen zum Mainzer Dom ist geplant, die kleinteilige Sequenz von Pavillon- und Vorplatzstruktur aufzulösen und eine kompakte, mit öffentlichen Wegen durchdringbare, blockartige Struktur entlang der Ludwigsstraße zu entwickeln. / Stadtplanungsamt Mainz

5

Qualitätssicherungs-Prozess der LudwigsstraßenForen (LuFos). / Stadtplanungsamt Mainz / TUD



3



4

5

51 ÖPNV-Forum und Konzept – neue Wege gehen

NEU-ULM



Andreas Borgmann

EINLEITUNG

„Eine Stadtkultur wird von Menschen, die in der Stadt leben, geprägt. Die Bürgerinnen und Bürger wissen bei den Themen der Stadtentwicklung genau, wo die Probleme liegen, was gut ist und an welchen Stellen Verbesserungsbedarf besteht. Deshalb ist Bürgerbeteiligung ein wichtiger Bestandteil moderner Stadtpolitik.“

Neu-Ulms Oberbürgermeister Gerold Noerenberg hat mit der Bürgerbeteiligung für einen verbesserten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) neue Wege beschritten. Alle interessierten Bürgerinnen und Bürger konnten zu einem sehr frühen Zeitpunkt ihre Alltagserfahrungen, ihr Wissen und ihre Ideen zum örtlichen Nahverkehr im Rahmen des sogenannten ÖPNV-Forums als Empfehlung für das neue ÖPNV-Konzept Neu-Ulm einfließen lassen.

Die Stadt Neu-Ulm wünscht eine Überarbeitung des vorhandenen ÖPNV-Liniennetzes. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der ÖPNV in Neu-Ulm durch folgende Rahmenbedingungen gekennzeichnet ist:

- Das ÖPNV-Liniennetz ist überwiegend historisch gewachsen.
- Ungefähr 90 Prozent des Linienangebotes werden durch verschiedene private Verkehrsunternehmen und etwa 10 Prozent durch das städtische Verkehrsunternehmen (SWU Verkehr) erbracht.
- Die privaten Verkehrsunternehmen agieren verkehrsplannerisch wenig koordiniert.
- Es bestehen unscharfe ÖPNV-Planungs- bzw. -steuerungsebenen (Beteiligte: Landkreis Neu-Ulm, Verkehrsverbund DING, Regierung von Schwaben, SWU Verkehr, Private Verkehrsunternehmen, Stadt Neu-Ulm).
- Das bestehende ÖPNV-Konzessionsrecht erschwert eine konsequente ÖPNV-Planung nach fachlichen Kriterien.
- Da die Stadt Neu-Ulm kreisangehörige Gemeinde ist, liegt die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft beim Landkreis Neu-Ulm.
- Neu-Ulm bildet mit Ulm das gemeinsame Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm, das zudem zwei Bundesländern angehört (Bayern und Baden-Württemberg).
- Dem ÖPNV in Neu-Ulm fehlt es u. a. auch an einem eigenen Erscheinungsbild und damit an Wiedererkennbarkeit, Image und Identifizierungsmöglichkeit (Corporate-identity/-Design).

ÖPNV-FORUM

Den Auftakt für das ÖPNV-Forum machte eine öffentliche Bürgerinformation am 17. Oktober 2013. Dabei wurde zur Einstimmung auf das Thema zunächst das empirisch ermittelte Meinungsbild zum ÖPNV dargestellt und Ablaufplan sowie die Struktur des Beteiligungsprozesses vorgestellt (Institut Katz, Marktforschung und Moderation).

Nach der Auftaktveranstaltung wurden in vier aufeinanderfolgenden, moderierten Bürgerforen jeweils folgende Schwerpunkte vertiefend bearbeitet:

- Regionalverkehr
- Stadtverkehr
- Bedienkonzepte und Marketing
- Technik/Ausstattung/Finanzierung

Diese thematisch unterteilten Bürgerforen wurden jeweils mit einem entsprechenden Fachvortrag eingeleitet und anschließend wurden die aufgeworfenen Aspekte in moderierten Diskussionsrunden erörtert. Als Ergebnis haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zahlreiche konkrete Anregungen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in Neu-Ulm herausgearbeitet. Hieraus wurde mit Unterstützung der Verwaltung und weiteren Expert/innen eine umfassende Liste von Handlungsempfehlungen erstellt. Diese Empfehlungen wurden am 3. April 2014 öffentlich präsentiert und an den Oberbürgermeister Noerenberg übergeben. Anschließend erfolgte die parlamentarische Beratung im Stadtrat Neu-Ulm mit

dem Beschluss, die Empfehlungen der teilnehmenden Bürgerschaft bei der Erstellung des ÖPNV-Konzeptes Neu-Ulm sorgfältig zu bewerten und nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

ÖPNV-KONZEPT

Im Sommer 2015 wurde ein entsprechend qualifiziertes Planungsbüro mit der Bearbeitung des ÖPNV-Konzeptes Neu-Ulm beauftragt.

Die grundsätzliche Zielvorstellung besteht darin, das bestehende Liniennetzangebot in Neu-Ulm mit dem Ziel zu überprüfen, konzeptionelle Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Neu-Ulm zu entwickeln, und diese unter Berücksichtigung der genannten Rahmenbedingungen hinsichtlich ihrer Wirkungen, Umsetzbarkeit und Kosten zu bewerten. Ergänzend zu diesen fachlichen Aspekten sollen die im Rahmen des ÖPNV-Bürgerforums erzielten Ideen und Hinweise aus der praktischen Alltagserfahrung bewertet und angemessen berücksichtigt werden.

Die weitere Beteiligung der Öffentlichkeit (Bürger/innen, Interessengruppen und Politik) ist durch folgende Gruppen vorgesehen:

- Arbeitsgruppe (Fachverwaltung und Gutachter, sowie ggfs. Verkehrsverbund bzw. Verkehrsunternehmen)
- Lenkungsgruppe (Arbeitsgruppe und Verwaltungsspitze)
- Beirat (Lenkungsgruppe, Fraktionsvertreter/innen des Stadtrates und institutionelle Öffentlichkeit wie Landkreis, Schulen, Behindertenverbände, etc.)

Bevor der Stadtrat abschließend über das ÖPNV-Konzept entscheidet, ist vorgesehen, die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des ÖPNV in Neu-Ulm der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, so dass erkennbar wird, in welcher Form die Ergebnisse des ÖPNV-Forems bei der Erstellung des ÖPNV-Konzeptes eingeflossen sind. Dies wird für das 3. Quartal 2016 angestrebt.



Einwohner 58.196
Fläche 80,96 km²

Ansprechpartner Stadt Neu-Ulm, Fachbereich
Stadtentwicklung, Umwelt und Hochbau

Titel
Forum Stadtverkehr

52 Leitlinien zur Bürgerbeteiligung – Strategien eines stadtgemeinschaftlichen Dialogs

BONN



**Julia Gädker, Carolin Horn,
Michael Isselmann, Maria Meißner**

Selbstverständlich fand mit der Erstellung von Leitlinien zur Bürgerbeteiligung im Jahr 2012 Bürgerbeteiligung in Bonn nicht erstmalig statt, aber in dem Zusammenkommen einer paritätisch besetzten Arbeitsgruppe von jeweils acht Einwohnern, Politikern und Verwaltungsmitarbeitern wurde Bürgerbeteiligung selbst zum Thema.

Auf den Erfahrungen intensiver Beteiligungsprozesse im Rahmen Integrierter Handlungskonzepte von 2000 bis 2010 aufbauend und – insbesondere auch – die Erfahrungen der

Stadt Heidelberg nutzend wurden die Leitlinien im März 2014 vom Rat der Stadt Bonn beschlossen, um einen verlässlichen Rahmen für die Umsetzung von Bürgerbeteiligungsprozessen in Bonn zu bieten und zur Etablierung einer Beteiligungskultur beizutragen. In einer Präambel wurden die wesentlichen Aspekte festgehalten:

- „Eine stärkere Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner ergänzt die repräsentative Demokratie auf kommunaler Ebene. (...)
- Die kommunalen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger erhalten durch Bürgerbeteiligung zusätzliche Ideen, eine breite Diskussions- und Argumentationsbasis und bessere Abwägungsmöglichkeiten. (...)

- Die Leitlinien Bürgerbeteiligung Bonn formulieren Qualitätsanforderungen. Diese gelten für die Umsetzung formeller Beteiligungsprozesse ebenso wie für die informell durchgeführten Beteiligungsprozesse. Die rechtlich verankerten Prozesse der Bürgerbeteiligung werden – wann immer dies sinnvoll ist – durch Elemente der freiwilligen Bürgerbeteiligung ergänzt und erweitert. (...)
- Bürgerbeteiligung lässt Einwohnerinnen und Einwohner, Politikerinnen und Politiker sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung in kommunalen Entscheidungsprozessen näher zusammenrücken. (...)

Weiter wurde als Ergebnis die hohe Bedeutung des Raumbegzugs und die Etablierung eines Beirats für Bürgerbeteiligung sowie eines Ratsausschusses für Bürgerbeteiligung festgehalten. Ist es einerseits notwendig, die Region mehr als die Stadt als Aktionsradius zu begreifen, so ist es nach wie vor und vielleicht stärker als früher das Quartier, welches Orientierungspunkt ist, identitätsstiftend wirkt, aber auch zum Kristallisationspunkt wahrgenommener Veränderungen und Einmischung wird. In der Kombination der Überlegungen, das Quartier als zentrale Handlungsebene zu identifizieren und verstetigte Kommunikationsprozesse als unverzichtbare Form und Basis stadtgesellschaftlicher Meinungsbildung und Entscheidungsfindung zu identifizieren kam es dazu, Überlegungen eines systematischen Quartiersmanagements fortzuentwickeln.

SYSTEMATISCHES QUARTIERS-MANAGEMENT

Die bisherigen eher sektoralen Konzepte und Strategien sind immer weniger geeignet, Auswirkungen nachhaltig zu bewältigen, die beispielsweise im Rahmen der Flexibilisierung der Erwerbswelt, des demografischen Wandels oder der Ausdifferenzierung der Lebensstile entstehen. Aus dieser Erkenntnis heraus erwuchs der Ansatz eines systematischen Stadtteil-Managements, welches auf dezentrale Verantwortung setzt und Beteiligungsformen von Bürgerinnen und Bürgern im Quartier in den Mittelpunkt stellt.

Seitdem findet auf der Basis einer statistisch-analytischen Betrachtung vorhandener sozio-demografischer Daten aller 62 statistischen Bezirke Bonns ein intensiver ämterübergreifender Austausch über die sozialräumliche Ausrichtung städtischer Maßnahmen statt. Hierbei wurden von allen beteiligten Fachämtern fachspezifischen und strategische Ziele eines Quartiermanagements formuliert:

- Aufgabe der Stadt ist es, Rahmenbedingungen zu schaffen, die es einem Netzwerk aus Akteuren des Stadtteils (Gemeinden, Vereine, Wohlfahrtsverbände, soziale Einrichtungen, Bürgerinnen und Bürger) ermöglicht, sich „selbsttragende Formen des stadtgesellschaftlichen Engagements“ zu schaffen.

- Ein Quartiersmanagement soll keine Konkurrenz zu bestehenden Angeboten schaffen, sondern vorhandene Strukturen weiter entwickeln und verstetigen.

Vor dem Hintergrund, dass bürgerschaftliches Engagement zunehmend als wichtige Komponente für Stadt- und Quartiersentwicklung wahrzunehmen ist, soll der Dialog zwischen Bürgerinnen und Bürgern sowie Verwaltung weiter ausgebaut werden. Beteiligung ist danach eine Form der gemeinschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Bürgerschaft und Verwaltung, die ebenso die Elemente Mitwirkung und Mitentscheidung umfasst. In ergebnisoffenen Prozessen können Bürgerinnen und Bürger ihre Vorstellungen erörtern und sich mit der Verwaltung austauschen. Das bedeutet auch, Lösungen für konfligierende Interessenslagen durch Konsens- und Kompromisslösungen zu finden und das Verständnis zu fördern, dass eine Abwägung mit dem Zurückstellen einzelner Ansprüche verbunden sein kann. Ziel ist es, gemeinsam Entscheidungen vorzubereiten, aber auch Entscheidungs- und Handlungskompetenzen zu stärken.

Beispielhaft sollen zwei Projekte das beschriebene Verständnis unter dem Blickwinkel bürgerschaftlichen Engagements veranschaulichen:

- Bürgerinnen und Bürger erarbeiten gemeinsam mit der Verwaltung Ideen für die künftige Entwicklung von Stadträumen (Modellquartier Buschdorf) oder
- Bürgerinnen und Bürger treffen eigenständige Entscheidungen zur Vergabe von Fördermitteln (Modellquartier Neu-Tannenbusch).

PERSPEKTIVWERKSTATT BUSCHDORF

Buschdorf ist ein am nördlichen Stadtrand von Bonn gelegener Ortsteil. Seit den 1960er Jahren wuchs die Bevölkerung von ca. 650 bis heute auf ca. 4.400 Einwohner. Künftig wird die Bevölkerung im Zuge der Schaffung von Planungsrecht um bis zu 1.500 Bewohner zunehmen. Die vorhandene Wohnbebauung ist insbesondere durch Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser geprägt, Mehrfamilienhäuser gibt es nur vereinzelt. Ein hoher Anteil älterer Menschen in Buschdorf wohnt in nicht-barrierefreien Einfamilienhäusern.

Der Kommunikationsprozess in Buschdorf wurde durch das Engagement der Bürgerinitiative „Zukunftswerkstatt Buschdorf“ angestoßen, führte Ende März 2013 in einen Bürgerantrag zur Aufstellung einer Rahmenplanung für den Ortsteil Buschdorf und mündete schließlich in eine Perspektivwerkstatt, die aus gemeinsamen Gesprächen zwischen der Verwaltung und Initiatoren entstand.

Diese mehrtägige Werkstatt fand im Frühjahr 2015 statt, analysierte Problemlagen in den Schwerpunkten Wohnen und Wohnumfeld, öffentlicher Raum, Infrastruktur, Mobilität und

Titel
Gemeinsames Arbeiten im Rahmen der Perspektivwerkstatt
Buschdorf

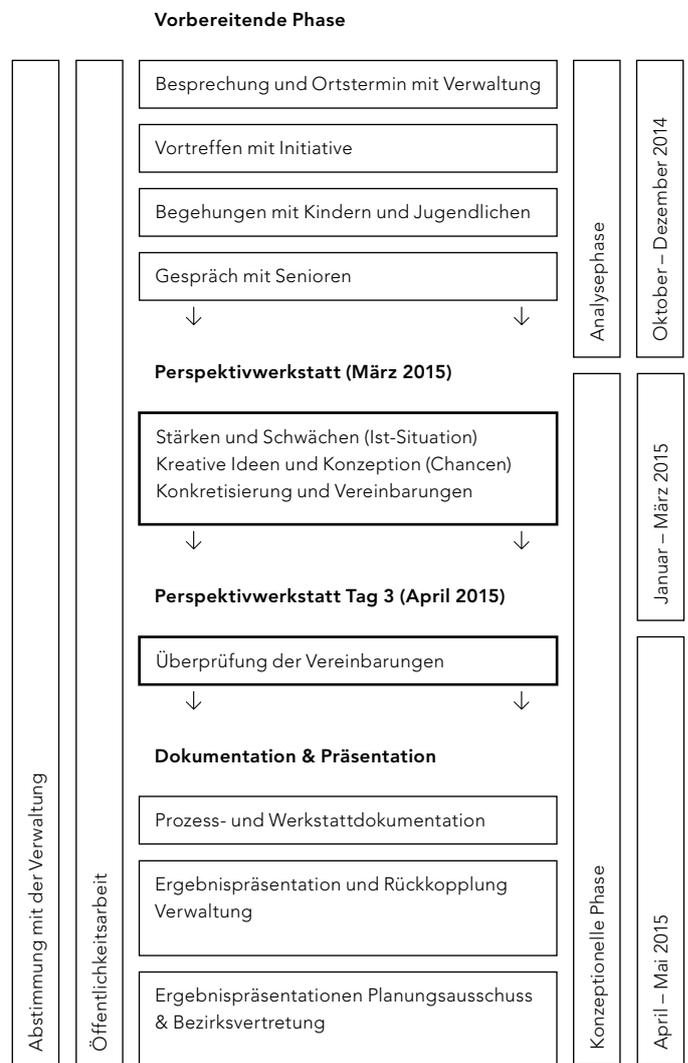
soziales Miteinander/Engagement und entwickelte Vorstellungen und erste Umsetzungsstrategien. Deutlich wurde aber auch, dass über die Perspektivwerkstatt hinaus ein kontinuierlicher Dialog zwischen Verwaltung sowie Bürgerinnen und Bürgern notwendig ist. Hierzu wurde ein Buschdorf-Forum eingeführt. Durch regelmäßige Treffen sollen die entwickelten Ideen in eine kontinuierliche Weiterarbeit übersetzt und das vorhandene bürgerschaftliche Engagement auch künftig gesichert werden. Es wird eine Verstetigung dieser Dialogform für andere Quartiere bzw. Ortsteile Bonns angestrebt. Durch die Einrichtung eines dauerhaften Quartiersmanagements über das Förderangebot „Altengerechte Quartiere in NRW“ soll ein Impuls für die Verstetigung der bereits laufenden Prozesse gesetzt werden. Mit dem Quartiersmanagement soll die weitere Umsetzung der angeführten Ideen angestoßen und die Vernetzung zwischen Verwaltung und Bürgerschaft gefördert werden. Im Sinne der Nachhaltigkeit sollen die Bürgerinnen und Bürger damit befähigt werden, über den Förderzeitraum hinaus zusammen mit der Verwaltung an der Umsetzung der Ideen zu arbeiten und so die zukünftige Entwicklung des Ortsteils aktiv mit zu gestalten.

STADTTEILFONDS DER SOZIALEN STADT NEU-TANNENBUSCH

Neu-Tannenbusch ist ein in den 1970er Jahren im Norden der Stadt Bonn entstandener, baulich sehr heterogener Stadtteil mit Großwohnsiedlungen und Einfamilienhäusern. Städtebaulich wird Neu-Tannenbusch vor allem geprägt durch die Massivität der Geschosswohnungsbauweise sowie ungenutzte und wenig attraktive Freiräume. In Neu-Tannenbusch leben rund 10.000 Menschen aus aller Welt mit unterschiedlichem kulturellen Hintergrund. Dies bringt Vielfalt mit sich, über die Zeit haben sich in Neu-Tannenbusch aber auch Probleme ergeben, sowohl baulicher Natur als auch im Zusammenleben. Zur Stabilisierung und der nachhaltigen Aufwertung des Gebietes wurde ein integriertes Handlungskonzept für Neu-Tannenbusch erstellt, welches soziale, ökonomische, städtebauliche und ökologische Maßnahmen enthält und verbindet. Das Quartier wurde 2009 in das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ aufgenommen.

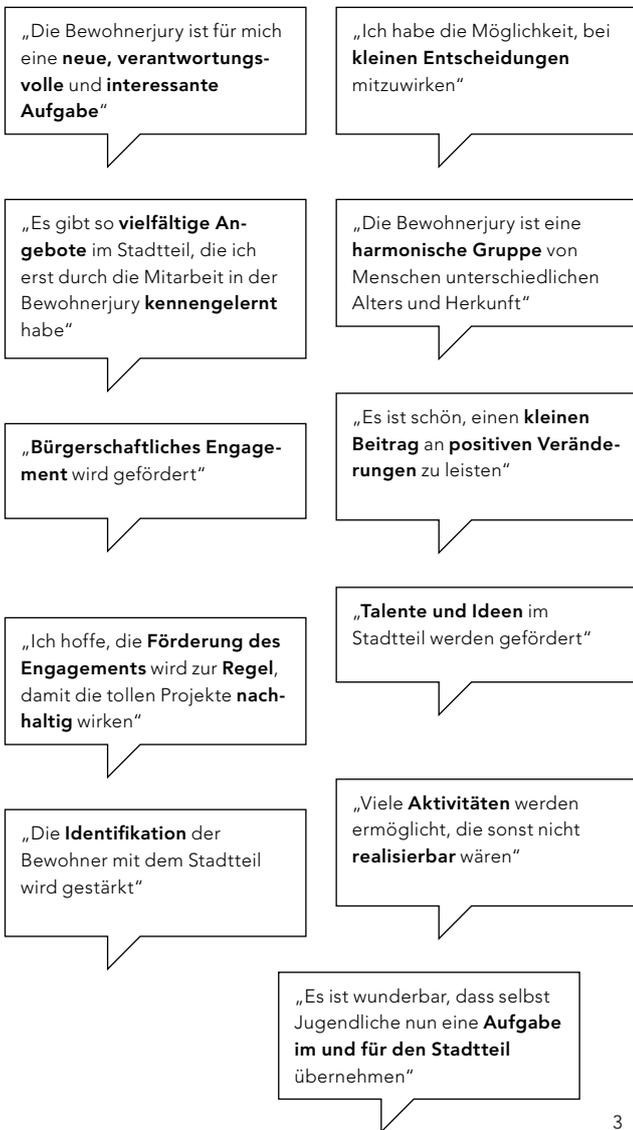
Ein geringer Teil der Fördermittel fließt in einen „Stadtteilfonds Neu-Tannenbusch“. Er bietet allen Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Initiativen, Vereinen und Institutionen in Neu-Tannenbusch die Möglichkeit, für kleinere, in sich abgeschlossene und nicht kommerzielle Projekte und Aktionen eine finanzielle Unterstützung bis maximal 5.000 Euro zu erhalten.

Eine durch den Rat der Stadt Bonn im April 2012 verabschiedete Richtlinie zur Vergabe der Mittel des Stadtteilfonds wurde bewusst auf eine niedrigschwellige Ausrichtung des Fonds für Kleinprojekte und Aktionen konzipiert, um insbesondere jungen Vereinen und Bewohner/innen eine Förderung zu ermöglichen. Pro Jahr stehen für den Stadtteilfonds Neu-Tannenbusch 50.000 Euro zur Verfügung.



2

Die Entscheidungskompetenz, welche Projekte und Aktionen tatsächlich über Mittel des Stadtteilfonds unterstützt werden sollen, liegt bei einer Bewohnerjury, die sich ausschließlich aus 15 zufällig ausgewählten Bewohnerinnen und Bewohnern aus Neu-Tannenbusch zusammensetzt. Während Politik, Verwaltung, städtische Einrichtungen und Institutionen, etablierte Initiativen und Vereine bereits in verschiedenen Gremien in vielerlei Hinsicht an dem Prozess Soziale Stadt Neu-Tannenbusch mitwirken, wurde mit der Initiierung einer Bewohnerjury – zusammengesetzt ausschließlich aus der Bewohnerschaft im Stadtteil – die Entscheidungs- und Einflusskompetenz über die Mittel des Stadtteilfonds an die unterste Ebene, nämlich die Bewohner/innen des Stadtteils, delegiert.



3

FAZIT

Die genannten Kommunikationsprozesse haben das Potenzial des bürgerschaftlichen Engagements für die Entwicklung von Quartieren aufgezeigt: Einfluss, Entscheidungskompetenzen und auch Verantwortung werden verstärkt in die Hand der Bewohner gelegt. Die Erfolge dieses Vorgehens in den Modellquartieren zeichnen sich bereits zum jetzigen Zeitpunkt darin ab, dass

- Impulse für einen Austausch über die künftigen Entwicklungen der Quartiere gesetzt und
- die Umsetzung von Ideen der Bewohnerschaft unterstützt werden kann;
- ein starkes Verantwortungsbewusstsein der Bewohner/innen für ihren Stadtteil entstanden ist;
- demokratische Strukturen geschaffen wurden und eine hohe Transparenz und „Ortskenntnisse“ bei Planungsentscheidungen besteht;
- vorher oftmals nicht aktive Bewohner/innen nun in vielfältige Prozesse und Fragestellungen der Quartiersentwicklung eingebunden werden;
- die Identifikation und das Verständnis für die Veränderungen im Ortsteil gestärkt werden;
- Bewohnerengagement, Eigenverantwortung, Gemeinsinn und gesellschaftliches Miteinander über soziodemographische Grenzen durch die unmittelbare Einbindung von Bewohner/innen in konkrete (monetäre) Entscheidungen gefördert und gestärkt werden;
- ein konstruktiver Umgang zwischen Bürgerschaft und Verwaltung gefördert wird;
- die Basis sachgerechter Entscheidungen repräsentativer Gremien (Bezirksvertretungen, Rat) vergrößert wird und damit auf das Verfahren beschleunigend und stabilisierend wirken kann.

Die Perspektive eines umfassenden stadtgesellschaftlichen Diskurses im Rahmen eines systematischen Quartiersmanagements stellt das Zusammenwirken von Rat, Verwaltung und stadtgesellschaftlichen Akteuren in eine veränderte Konstellation. Die bisherigen Erfahrungen deuten darauf hin, dass hierdurch eine versachlichte und gleichzeitige qualifizierende Entscheidungskultur ermöglicht werden kann.

7

Einwohner 311.287

Fläche 141,06 km²

Ansprechpartner Stadt Bonn, Stadtplanungsamt

2

Ablauf des Kommunikationsprozesses in Buschdorf

3

Reflexion der Mitglieder der Bewohnerjury

53 Integriertes Mehr- themen-Monitoring von Lebenslagen und Stadträumen

KÖLN



Hermann Breuer, Joscha Dick

Städte unterliegen einem kontinuierlichen Wandel und einer stetigen Veränderung. Zunehmend werden diese Veränderungsprozesse mit Hilfe eines Monitorings beobachtet. Daher gibt es in vielen Kommunen eine regelmäßige, sektorale, fachthematische Beobachtung und Berichterstattung, etwa zum Wohnungsmarkt, zur Bildungs- und Schulentwicklung oder zur Beobachtung der sozialen Entwicklung. Eine derartige Stadtbeobachtung der Fachverwaltung ist allerdings aufgrund ihrer unterschiedlichen methodischen Vorgehensweisen und Bewertungsmaßstäbe in der Regel nur fach- und themenbezogen nutzbar. Wenn es um die Frage geht, wie

sich eine Stadt als Ganzes entwickelt, ist eine fachübergreifende Entwicklungsbeobachtung angezeigt, die als Planungsgrundlage einer integrierten Stadtentwicklungsplanung dienen kann.

Deshalb hat das Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Köln Ende 2013 im Rahmen eines Kooperationsprojekts mit dem Fraunhofer-Institut Intelligente Analyse- und Informationssysteme (IAIS) den Prototyp eines integrierten Stadtentwicklungsmonitorings erarbeitet. Das als Pilotprojekt entwickelte Monitoring Stadtentwicklung Köln vermittelt komplexe statistische Sachverhalte durch Indizes in einer intuitiv begreifbaren und graphisch und kartographisch anschaulichen Form.

Das Konzept eines integrierten Mehrthemen-Monitorings
Das Monitoring Stadtentwicklung Köln versteht sich als integriertes Mehrthemen-Monitoring. Es umfasst insgesamt sieben Themenbereiche, mit denen die wesentlichen Handlungsfelder abgedeckt werden, in denen die Verwaltung tätig ist (vgl. Abb. 2).

Das Kölner Monitoring will die Beobachtung und Auseinandersetzung von Fragestellungen in den Blick nehmen, die eine integrierte Sichtweise erfordern: Wie stellen sich die sozialen Lebenslagen der Kölnerinnen und Kölner dar, wo ist der demographische Wandel in Köln besonders ausgeprägt? Wie entwickeln sich die Gesamtstadt und die einzelnen Kölner Stadtteile? Findet Polarisierung statt? In welchen Gebieten finden Auf- und in welchen Abwertungsprozesse statt? Wo überlagern sich Handlungsbedarfe aus verschiedenen kommunalen Handlungsfeldern? Gleichzeitig müssen aber auch sektorale, fachbezogene Aspekte beobachtbar und bewertbar gemacht werden.

Das Kölner Monitoring beruht auf drei Grundsätzen:

- Alle beobachteten Handlungsfelder stehen gleichberechtigt nebeneinander.
- Die Berechnung der Kennzahlen für die einzelnen Handlungsfelder beruht auf einer abgestimmten und gleichartigen Methodik.
- Die Ergebnisse der Handlungsfelder können direkt miteinander in Beziehung gesetzt und verglichen werden.

In der Konsequenz unterstützt das Kölner Monitoring sowohl eine integrierte Stadtentwicklungsplanung, wie auch die Beobachtung sektoraler Themen der Fachplanung. Es legt die Wechselwirkungen zwischen den von ihm beobachteten Handlungsfeldern offen und ist sowohl für integrierte Quartiersentwicklung, wie auch zur Fundierung teilräumlicher Handlungsprogramme und Förderkonzepte nutzbar.

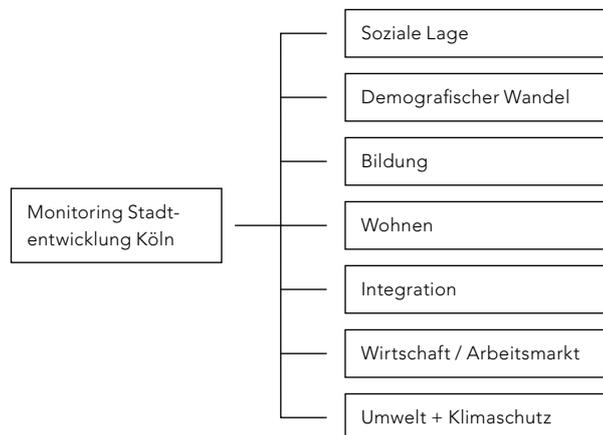
DAS INDEXMODELL DES MONITORINGS STADTENTWICKLUNG KÖLN

Das Monitoring Stadtentwicklung Köln stellt seine Ergebnisse in Form von Indizes dar und orientiert sich am Methodenrahmen zusammengesetzter Indikatoren (1). Hierbei wurde der bereits von anderen Städten (z. B. Berlin, Hamburg) eingeschlagene Weg einer Indexbildung beschritten (2) (3). Die Abbildung 3 zeigt das Grundprinzip des Indexmodells des Monitoring Stadtentwicklung Köln.

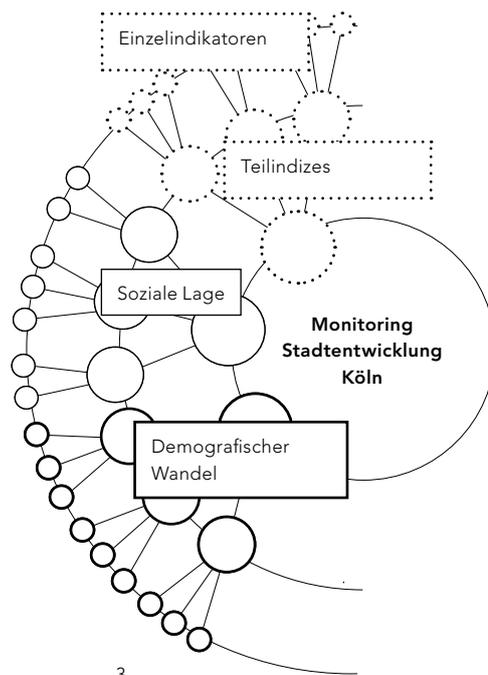
Zu sehen ist, dass nicht nur Gesamtindizes den thematisch/funktionalen Zusammenhang eines Handlungsfelds beschreiben. Den Gesamtindizes sind Teilindizes vorgelagert, die bestimmte Facetten des Handlungsfelds abbilden: Diese sind nicht nur für den durch sie beschriebenen Teilaspekt nutzbar, sondern können mit Teilindizes oder auch mit Gesamtindizes anderer Handlungsfelder direkt in Beziehung gesetzt werden. Auf diese Weise können zwischen den Handlungsfeldern be-

stehende oder vermutete Wechselwirkungen überprüft und beobachtet werden (vgl. Abb. 2 und 3).

Das Monitoring verwendet eine Vielzahl von Beobachtungselementen zu den verschiedenen Themen bzw. Handlungsfeldern. Diese haben nicht nur verschiedene Ausprägungen, sondern sind auch in unterschiedlichen Maßeinheiten ausgedrückt. Es müssen Fallzahlen (z. B. Zahl der Haushalte), Anteilswerte (z. B. Arbeitslosenquoten), oder auch Volumensmaße (z. B. Immissionswerte) vergleichbar gemacht werden. Hierzu ist eine Standardisierung erforderlich (2) (4).



2



3

Titel
Kölner Pegel

2
Beobachtete Handlungsfelder des Monitorings

3
Indexmodell des Monitoring Stadtentwicklung Köln /
IAIS / Fraunhofer

UNTERSCHIEDUNG VON STATUSINDEX UND DYNAMIKINDEX

Das Monitoring Stadtentwicklung Köln gibt sowohl Auskunft über den Zustand als auch über die Entwicklung der beobachteten Teilräume. Hierzu wird neben einem Statusindex zusätzlich ein Dynamikindex berechnet. In diesem Punkt stimmt das Kölner Modell mit dem Hamburger Indexmodell überein (5). Der Statusindex bildet die Verfasstheit der Kölner Stadtteile zu einem bestimmten Zeitpunkt ab. Daneben werden Dynamikindizes erzeugt, die Strukturveränderungen von Stadtteilen zwischen zwei Monitoringzeitpunkten im Vergleich zur gesamtstädtischen Entwicklung im gleichen Zeitraum aufzeigen. Es lässt sich also direkt am Statusindex ablesen, ob sich die Situation eines Teilraums besser oder schlechter darstellt, als die Verfassung der Gesamtstadt und wie stark die Abweichung ist. Der Dynamikindex zeigt analog, ob die Entwicklung eines Teilraums zwischen zwei Zeitpunkten hinsichtlich eines Indikators besser oder schlechter war, als in der Gesamtstadt, und wie stark die Entwicklung des Teilraums von der gesamtstädtischen abweicht.

EINE ENTWICKLUNGSTYPISIERUNG ALS KOMBINATION VON STATUS UND DYNAMIK

Ein wesentliches Ziel des Monitorings ist die Wahrnehmung einer Frühwarnfunktion. Diese wird durch eine isolierte Betrachtung des Status- und Dynamikindex nicht erreicht. Deshalb wird zusätzlich eine Kombination aus beiden Indextypen berechnet (vgl. Abb. 4). Mit dieser sogenannten Entwicklungstypisierung lassen sich beispielsweise Teilräume identifizieren, die zwar derzeit in ihrem Zustand noch unauffällig sind in denen jedoch in den letzten Jahren ein starker Wandel stattfand. Auf diese Weise lässt sich auf der Indexebene die Frühwarnfunktion des Monitorings umsetzen.

VERGLEICHE ZWISCHEN HANDLUNGSFELDERN UND ANALYSE VON WECHSELWIRKUNGEN

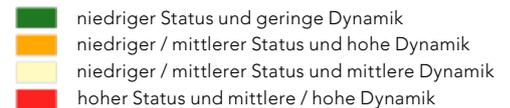
Die beschriebene Methode der Indexbildung ermöglicht es, die Teilindizes nicht nur innerhalb eines Handlungsfeldes, sondern auch zwischen Handlungsfeldern zu vergleichen und eventuell vorhandene Wechselwirkungen näher zu beleuchten.

Ein Beispiel: Beim Sektorindex Demographischer Wandel werden viele der Stadtteile als intensiv betroffen indiziert, die auch gleichzeitig beim Sektorindex des Handlungsfeldes Soziale Lage mit einem überdurchschnittlichen Handlungsbedarf angezeigt werden. Der Vergleich zeigt: Der im Handlungsfeld Demographischer Wandel enthaltene Teilindex Heterogenisierung (vgl. Abb. 5) weist in seiner räumlichen Verteilung eine hohe Übereinstimmung mit dem Teilindex wirtschaftliche Benachteiligung (vgl. Abb. 6) des Handlungsfeldes Soziale Lage auf.



4

Entwicklungstypisierung
„Demographischer Wandel“

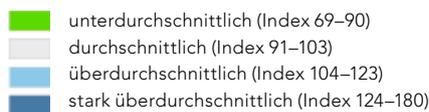


Köln = 97



5

Teilindex „Heterogenisierung“

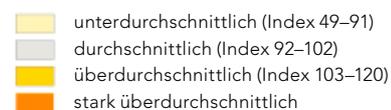


Köln = 108



6

Teilindex „Wirtschaftliche Benachteiligung“



Köln = 97

Allerdings darf bei derartigen Vergleichen nicht vergessen werden, dass ähnliche räumliche Verteilungsmuster von Index-Ausprägungen noch keine Kausalität beweisen: die hier zu vermutenden Wechselwirkungen müssen nachfolgend mit Blick auf den erforderlichen Maßnahmeinsatz vertiefend analysiert werden.

ERGEBNISTRANSFER UND BETEILIGUNGSFORMEN DURCH EIN INTERAKTIVES REPORTING

Damit ein Monitoring Wirkung entfalten kann, ist eine Einbindung der von den Aussagen des Monitorings betroffenen Fachdienststellen der Verwaltung notwendig. Die Mitwirkung der Fachverwaltung bei der Bereitstellung von Programm- und Maßnahmendaten sowie von Informationen zu eigenen Zielstellungen verbessert die Aussagekraft des Monitorings.

Die Umsetzung teilträumlicher und stadtentwicklungspolitischer Ziele in integrierten Entwicklungsmaßnahmen erfordert zunehmend eine Einbindung in integrierte Förderprogramme der EU, des Landes bzw. Bundes. Künftig hängt die Inanspruchnahme der Fördermittel bereits bei ihrer Beantragung vom Nachweis von Beobachtungs- bzw. Monitoringsystemen zur Identifikation und Begründung der beantragten Gebietskulissen und Maßnahmenprogramme sowie für die Beobachtung deren Wirkung ab.

Die Auswahl des Programmgebietes für den EFRE-Antrag der Stadt Köln für die Förderperiode 2014–2020 wurde mit Hilfe des Monitorings Stadtentwicklung verifiziert. Einbezogen sind Gebietseinheiten, die im Vergleich zur Gesamtstadt überdurchschnittlich stark von sozialer Benachteiligung betroffen sind (6).

SCHRITTWEISE UMSETZUNG UND PROZESSUALER CHARAKTER

Derzeit wird das Indexmodell mit all seinen Algorithmen im Data Warehouse der Statistik ab- bzw. nachgebildet. Dieser Arbeitsschritt integriert die Ergebnisse der Pilotversion des Monitorings in den einzelnen Handlungsfeldern in die Datenaktualisierungs- und -Bereitstellungsroutinen des Data Warehouse. Dies bedeutet: Nach Abschluss dieses Arbeitsprozesses werden die erforderlichen Merkmale, Indikatoren, Teil- und Gesamtindizes mit Vorliegen einer neuen Datenzeitscheibe aktualisiert. Die Aktualisierungsroutinen umfassen gleichzeitig auch die entwickelten bzw. mit der Fachverwaltung vereinbarten Ergebnisse in Form von Kennzahlen, Tabellen, Grafiken und Karten. Daran anschließend wird der Zugang zum Monitoring nicht nur für die Fachverwaltung und die politischen Gremien der Stadt, sondern auch für die Öffentlichkeit über eine Internetanwendung ermöglicht.

Quellen

- (1) Nardo, Michela; Saisana, Michaela; Saltelli, Andrea; Tarantola, Stefano, 2008: Handbook on constructing composite indicators. Methodology and user guide. OECD Publishing. Paris.
- (2) Jonas, Andrea; Krause-Traudes, Maïke, 2012: Monitoring Stadtentwicklung Köln. ArcAktuell 4/2012. Themenheft Raumbezogene Aspekte gesellschaftlicher Fragen, S. 18–19.
- (3) Krause-Traudes, Maïke, 2013: Raumbezogenes Monitoring als Aufgabe eines integrierten kommunalen Informationsmanagements. Konzept, Methodik und Grenzen. Dissertation. Köln.
- (4) Breuer, Hermann; Krause-Traudes, Maïke, 2015: Die Beobachtung von Lebenslagen und Stadträumen in Köln mit dem Monitoring Stadtentwicklung. RaumPlanung 1/2015, S. 29–34.
- (5) Freie und Hansestadt Hamburg, 2015: Sozialmonitoring Integrierte Stadtteilentwicklung. Bericht 2014. Hamburg.
- (6) Stadt Köln, 2015: Starke Veedel – Starkes Köln. Mitwirken, Zusammenhalten, Zukunft gestalten. Integriertes Handlungskonzept. Köln.



Einwohner 1.053.528
Fläche 405,01 km²

Ansprechpartner Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

4

Entwicklungstypisierung des Sektorindex „Demographischer Wandel“

5

Teilindex „Heterogenisierung“ aus dem Handlungsfeld „Demographischer Wandel“

6

Teilindex „Wirtschaftliche Benachteiligung“ aus dem Handlungsfeld „Soziale Lage“

54 Mitdenken, mitreden, mitplanen – 20 Jahre PlanTreff: Öffentlichkeits- arbeit für die Planung

MÜNCHEN



Anne Hogeback

Der 1995 gegründete PlanTreff, die zentrale Informationsstelle zur Stadtentwicklung, ist das Herzstück der Öffentlichkeitsarbeit im Münchner Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Informationen zu Planungen, Projekten und Stadtentwicklungsthemen werden hier in Form von Publikationen, Ausstellungen und weiteren Medien bürgernah aufbereitet. Zahlreiche Veranstaltungs- und Mitmach-Formate für unterschiedliche Zielgruppen ermöglichen und fördern den Dialog auf Augenhöhe. Kooperationen mit Hochschulen, Institutionen und anderen Städten geben neue Impulse und lassen städtische Akteure über den eigenen Planungshorizont hinausblicken.

Jeweils zum Jahresbeginn zeigt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung unter dem Motto „Zukunft findet Stadt“ eine Ausstellung zu aktuellen Themen und Fragestellungen. Die Bandbreite reicht von Wohnen über den Denkmalschutz bis zur Stadtgestalt und der Innenstadt. Das Interesse der Bürgerinnen und Bürger an der Ausstellung in der Münchner Rathausgalerie und dem umfassenden Programm wächst seit 1999 stetig: 2015 besuchten fast 19.000 Menschen die Ausstellung „Innenstadt weiterdenken“ und hinterließen auf rund 6.000 Klebezetteln eine Vielfalt an Ideen und Kommentaren für die Entwicklung der Innenstadt.

2



3



4



5

Um auch Jugendliche an Architektur und Stadtentwicklungsplanung heranzuführen, wird einmal im Jahr zusammen mit dem Referat für Bildung und Sport der Münchner Schulwettbewerb zur Stadtentwicklung ausgelobt. Zahlreiche Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene kreieren jedes Jahr junge Visionen für ihr München.

Um die Herausforderungen der Planung und Entwicklung geht es bei den Münchner Gesprächen zur Stadtbaukultur: Stadtbaurätin Elisabeth Merk lädt regelmäßig Menschen aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Bereichen ein, mit ihr jenseits des fachlichen Alltags über Themen zu sprechen, die für Münchens Entwicklung wichtig sind.

Veranstaltungen wie diese sind auch deshalb wichtig, weil die Bürgerinnen und Bürger aktiv an den Planungsprozessen teilhaben wollen. Wenn sie frühzeitig über Projekte informiert werden, mitwirken und mitentscheiden können, führt dies zu qualitativ besseren Ergebnissen, zu einer erhöhten Akzeptanz der Entscheidungen sowie zu einem kontinuierlichen Interesse, von dem auch künftige Projekte profitieren.

Frühzeitige Information gelingt am besten über das Internet. Es ist als Leitmedium der Münchner Stadtentwicklung längst etabliert. Seine Möglichkeiten multiplizieren und beschleunigen heute die Kommunikation. Leuchtturmfunktion hatte dabei das Projekt „München MitDenken“, das im Rahmen der Öffentlichkeitsphase zur Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts Perspektive München neben Offline-Elementen eine umfassende Online-Beteiligung ermöglichte.

Die Erfahrungen der vergangenen 20 Jahre zeigen: Planungsbezogene Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung sind die wesentlichen Voraussetzungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung, in die möglichst viele Interessen einbezogen werden.



Einwohner 1.407.836
Fläche 310,74 km²

Ansprechpartner Landeshauptstadt München,
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Weitere Informationen im Internet

www.muenchen.de/plantreff
www.muenchen-mitdenken.de

Titel

Ausstellung „Innenstadt weiterdenken“ in
der Münchner Rathausgalerie / Baumeister

2

Veranstaltung im Rahmen der Münchner Architektur-
woche / Beierle

3

Bürgerbeteiligung bei der „Perspektive
München“ / Schumacher

4

Online-Dialog „München Mitdenken“ / textbau.com

5

Lasst uns reden – das Motto des PlanTreff / textbau.com

55

Beteiligung in komplexen städtebaulichen Planungen

REGENSBURG



Sabine Köhler, Hans-Joachim Pfeiff

Kaum ein anspruchsvolles Planungs- oder Bauprojekt kann heute noch ohne eine Beteiligung der Bürger durchgeführt werden. Mit der Bürgerbeteiligung werden grundsätzlich folgende Ziele verfolgt:

- Demokratisierung der Gesellschaft
- Beitrag zur politischen Selbstbestimmung des Bürgers
- frühzeitiges Aufzeigen und Deutlichmachen von Konfliktsituationen und Interessenunterschieden
- Abbau der sozialen Distanz zwischen Politik und Verwaltung einerseits und Bürger andererseits

In Regensburg werden die Bürger seit zwanzig Jahren bei wichtigen Projekten frühzeitig und aktiv in die Planung einbezogen, damit sie das Vorhaben und den Planungsprozess besser verstehen, Probleme und Konflikte erkannt werden und eine konsensfähige Lösung mit den Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet werden kann. Die gesetzlich abgesicherten Formen der Bürgerbeteiligung im Bauplanungs- und Umweltrecht reichen bei schwierigen und komplexen Aufgabenstellungen nicht aus. Zwischen 1995 bis 2005 wurden daher in Regensburg unterschiedliche Beteiligungsformen bei verschiedenen Planungsaufgaben eingesetzt.

Zur Entwicklung einer standardisierten Vorgehensweise (Handlungskonzept) bei der Bürgerbeteiligung in Regensburg wurde 2007 eine umfassende und systematische Analyse und Aufarbeitung, der zwischen 1995 und 2005 in Regensburg durchgeführten Bürgerbeteiligungsverfahren vorgenommen. Ein wesentliches Ziel der Untersuchung war, Qualitätskriterien herauszuarbeiten, die für verschiedene Planungsaufgaben und Beteiligungsformen anwendbar sind. Hierzu wurden über 700 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an bereits durchgeführten Beteiligungsverfahren befragt. In einer Werkstatt wurden gemeinsam Wege und Strategien für zukünftige Beteiligungsprozesse entwickelt. Die Ergebnisse wurden mit der Verwaltung, dem Stadtrat und dem Oberbürgermeister erörtert und abschließend den Mitwirkenden der Werkstatt präsentiert.

Das Ergebnis ist ein Leitfaden zur Durchführung von Bürgerinformationsveranstaltungen und Bürgerbeteiligungsverfahren. Der Leitfaden enthält alle wichtigen Belange, die bei der Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit größeren Planungsaufgaben zu berücksichtigen sind. Nach Auffassung des Planungs- und Baureferats steht mit dem Leitfaden ein Instrument zur Verfügung, das maßgeblich zur Verbesserung und Weiterentwicklung von Beteiligungsprozessen (Beteiligungskultur) in Regensburg beitragen wird. Der Leitfaden mit seinen Qualitätskriterien, die als Selbstbindung zu verstehen sind, ist auch ein Beitrag zur Sicherung des in Regensburg verfolgten hohen städtebaulichen Qualitätsstandards.

BÜRGERBETEILIGUNGSPROZESS ZUR KONVERSION VON BAHNBRACHEN IM INNEREN WESTEN

Die entwickelten Kriterien kamen bei der Konversion von innerstädtischen Flächen eines ehemaligen Containerbahnhofs im inneren Westen Regensburgs zur Anwendung. Über den gesamten achtjährigen Planungsprozess wurden die Bürgerinnen und Bürger miteinbezogen.



2

Wegen der sehr zentralen Lage, der Nutzungsmischungen und der Größe der Fläche von ca. 27 Hektar sollte auch das angrenzende Quartier in eine Gesamtplanung eingebunden werden. So erfolgte die Planung in drei Stufen, von der Rahmenplanung (ca. 120 Hektar), über einen städtebaulichen Wettbewerb (ca. 36 Hektar) bis zur formellen Bauleitplanung für die Neubauflächen auf dem Bahnareal (ca. 25 Hektar).

Zielsetzung war es, durch Innenentwicklung und Flächenrecycling ein neues urbanes Stadtquartier als Wohnstandort zu entwickeln, um dem dringenden Wohnraumbedarf in Regensburg gerecht zu werden. Dabei waren auch bestehende Nutzungen wie Betriebsstandorte zu sichern und einzubinden. Des Weiteren waren neue Erschließungsstrukturen, wie eine neue Haupterschließungsstraße für das Quartier, eine stadtteilverbindende Straße durch eine Kleingartenanlage als auch eine neue Brücke über die Bahngleise vorgesehen. Die Gestaltung der Freiräume sollten ein attraktives Wohnumfeld auch für die Anwohnerinnen und Anwohner des bestehenden Quartiers und eine räumliche Vernetzung garantieren.

Besondere städtebauliche Herausforderungen ergaben sich zum einen aus den Rahmenbedingungen des ehemals gewerblich genutzten Areals und der Zentrumslage. Trotz vorhandener erheblicher Lärmbelastung durch den Schienenverkehr war ein qualitativvoller Wohnstandort zu entwickeln. Auch stellt das Einfügen in das Stadtbild in unmittelbarer Nähe zum Weltkulturerbe „Altstadt Regensburg mit Stadtamhof“ und die Ausführung der Lärmschutzanlage als Stadteinfahrt in Hauptbahnhofsnahe hohe gestalterische Anforderungen. Zusätzliche Erschließungsmaßnahmen und die damit verbundenen Verkehrsmehrungen in zentraler Lage galt es zu bewältigen. Um diese komplexen Herausforderungen anzugehen und die bestehenden Nutzungen und Strukturen einzubinden, wurde zunächst ein Gesamtkonzept, ein Rahmenplan erarbeitet. Der Nutzungswandel wurde aktiv durch die Bürgerinnen und Bürger mitgestaltet, indem sie von Beginn an in den Planungsprozess eingebunden waren.

Das Konzept der Bürgerbeteiligung beinhaltet informelle und formelle Verfahren. So hat die Stadt insgesamt neun Veranstaltungen von Beginn der Rahmenplanung bis hin zur Rechtskraft des Bebauungsplans durchgeführt. Auch die Politik informierte die Bevölkerung in vier Veranstaltungen über die Ergebnisse der Rahmenplanung. Des Weiteren fanden auch bilaterale Gespräche mit den bestehenden Betrieben und den Kleingärtnern statt. Die Information während des Planungsprozesses erfolgte über Presse, einen E-Mail-Verteiler für Interessierte und die städtische Internetseite, die auch die Ergebnisse dokumentiert. Auf der nächsten Seite ist der Planungs- und Beteiligungsprozess im Einzelnen dargestellt (siehe auch Abbildung):

Titel
Luftbild Schrägaufnahme Bahnbrache mit Altstadt /
Nürnberg Luftbild, Hajo Dietz

Den Auftakt bildete 2007, noch vor Beginn der Planungen, ein Stadtteilspaziergang und eine erste Bürgerinformationsveranstaltung. In diesen wurden grundsätzliche Nutzungskonzeptionen für das Plangebiet durch das Stadtplanungsamt vorgestellt und den Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit gegeben, ihre Anregungen und Bedenken zum Plangebiet und dem Umfeld zu äußern.

In der darauffolgenden Rahmenplanung wurden zunächst drei Varianten zur Nutzungsverteilung und Verkehrsführung konzipiert und der Bevölkerung zur Diskussion vorgestellt. Nachdem eine Variante in einem ausgiebigen Abstimmungsprozess ausgearbeitet wurde und der Stadtrat sich für diese Variante aussprach, wurde die Öffentlichkeit in einer weiteren Veranstaltung informiert.

Mit den Ergebnissen des Rahmenplans und der Bürgerveranstaltungen wurde ein städtebaulicher Wettbewerb für den Kernbereich des Areals ausgelobt. Der Siegerentwurf wurde erneut dem Stadtrat und der Bevölkerung vorgestellt und diente als Grundlage für das nachfolgende Bebauungsplanverfahren.

Während dieses formellen Verfahrens wurden sowohl die nach Baugesetzbuch vorgeschriebene frühzeitige Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt als auch zwei weitere informelle Veranstaltungen. In einem ganztägigen Workshop zur Gestaltung der Haupteerschließungsstraße und zu Verkehrsauswirkungen im Gesamtquartier konnten Anwohnerinnen und Anwohner konkrete Vorschläge einbringen. Dieser Straße kam als Bindeglied zwischen bestehendem und neu geplante Quartier eine besondere Bedeutung zu.

In einer weiteren informellen Veranstaltung konnten Fragen zu den Verkehrsbelastungen an Fachplaner und Gutachter gestellt werden. Ziel dieses umfangreichen Beteiligungsprozesses war es, die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig über die Planungen zu informieren und einzubinden, um die Akzeptanz für die Planungen zu verbessern.

Bei dieser Neugestaltung eines großen innerstädtischen Areals galt es daher, auf das Spannungsfeld von möglichen negativen Auswirkungen der Planung auf den Bestand einzugehen, bestehende Nutzungen in die Planung zu integrieren aber auch die zukünftige Aufwertung und die Verbesserungen des Wohnumfelds zu vermitteln.

Bei der Umsetzung des Wohnstandorts auf den ehemals gewerblich genutzten Konversionsflächen waren für die Planer andere Themen maßgeblich als für die Bürgerinnen und Bürger. Auf der einen Seite galt es bestehende gewerbliche Betriebe gebietsverträglich in die Planung zu integrieren und ein Schallschutzkonzept auszuarbeiten, auf der anderen Seite standen für die betroffenen Bürgerinnen und Bürgern vor allem die Auswirkungen auf das bestehende angrenzende Wohnquartier im Mittelpunkt. Sie befürchteten vor allem hohe Verkehrsbelastungen und Emissionen durch neue Erschließungsstraßen. Eine Diskussion über die Qualitäten des neuen Quartiers fand in den großen Diskussionsrunden nur am Rande statt.





4

Gerade in den zusätzlichen informellen Verfahren wurden planerische Zusammenhänge vermittelt, das gegenseitige Verständnis verbessert und es fand ein Austausch zwischen Verwaltung und betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern statt. Insbesondere der Workshop mit einem beschränkten Personenkreis aus betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern wurde von beiden Seiten als konstruktiv empfunden. Mittlerweile führt das Stadtplanungsamt bereits zu einem früheren Zeitpunkt in der Planung Workshops mit einem ausgewählten Personenkreis zu konkreten Themenstellungen durch. Besonders wichtig ist auch eine kontinuierliche Information der Bürgerinnen und Bürger zum Stand der Umsetzung auch über die reinen Veranstaltungen hinaus.



5

Für die Verwaltung galt es zwischen fachlichen Vorgaben bzw. Rahmenbedingungen und den sich zum Teil widersprechenden Interessen der verschiedenen Akteure abzuwägen. Die eingebrachten Anregungen der Bürgerinnen und Bürger waren ein wertvoller Beitrag für die Planungen und wurden soweit wie möglich berücksichtigt. Nicht jede Anregung konnte im Detail umgesetzt werden. Wichtig war den Teilnehmenden dabei aber die Rückmeldung darüber, wie und ob ihre Anregungen berücksichtigt wurden. Besonders geschätzt hatten die Teilnehmer die Anwesenheit von Fachplanern, Gutachtern und Projektentwicklern bei den Veranstaltungen. So konnten Sachfragen erläutert und Rückfragen oft direkt geklärt werden.



6

Letztendlich gelang es durch diese Bürgerbeteiligungen, das gegenseitige Verständnis zwischen Verwaltung und Anwohnerinnen und Anwohnern zu verbessern und eine größere Akzeptanz für das Planungsergebnis zu erreichen.

7

Einwohner 140.276

Fläche 80,70 km²

Ansprechpartner Stadt Regensburg,
Planungs- und Baureferat

3

Ablauf des Beteiligungsverfahrens

4

Rahmenplan – Städtebaulicher Wettbewerb / Ammann
Albers GmbH – StadtWerke, Zürich und Schweingruber
Zulauf GmbH, Landschaftsarchitekten, Zürich

5

Diskussionsveranstaltung

6

Workshop mit Anwohnerinnen und Anwohnern

Zukünftige Herausforderungen der Stadtentwicklung

Timo Munzinger

STÄDTISCHE TRANSFORMATION UND INTEGRIERTE KONZEPTE

Die Städte befinden sich in einem stetigen Prozess der Anpassung und Weiterentwicklung. Hierbei stellen der demografische, klimatische, strukturelle und gesellschaftliche Wandel, die Integration und Zuwanderung ebenso wie Digitalisierung die Städte auf eine neue Bewährungsprobe. Weltweite Megatrends wie beispielsweise die Urbanisierung und Individualisierung wirken sich ebenso auf die Städte aus, wie auch kleinräumige Wachstums- und Schrumpfungstendenzen benachbarter Quartiere. Viele dieser Veränderungen beeinflussen sich gegenseitig, verstärken oder neutralisieren sich. Mittel- bis langfristige Prognosen und Entwicklungen werden trotz einer verbesserten Datengrundlage zunehmend unsicherer, da nur ein Teil der stattfindenden Prozesse tatsächlich aktiv von den Städten beeinflusst werden kann. Als aktuelles Beispiel hierfür können die Finanzkrise oder die Zuwanderung von Flüchtlingen dienen.

Trotz aller Schwierigkeiten bei mittel- bis langfristigen Szenarien – bzw. gerade wegen dieser Schwierigkeiten – bedarf es eines politisch legitimierten Handlungsrahmens mit Prioritäten und Alternativszenarien um gegebenenfalls erforderliche ad hoc-Entscheidungen auch auf einer zuvor erarbeiteten und abgestimmten Grundlage zu treffen. Damit die Städte ihre Aufgabe als Träger der Daseinsvorsorge weiterhin erfüllen können, brauchen sie neben einer auskömmlichen und strukturell tragfähigen Finanzierungsgrundlage daher insbesondere auch integrierte Konzepte und kluge Strategien. Einige der zuvorstehenden guten Beispiele zeigen auf, unter welchen Rahmenbedingungen die Erarbeitung integrierter Entwicklungs- oder Fachkonzepte gelingen

Damit die Städte ihre Aufgabe als Träger der Daseinsvorsorge weiterhin erfüllen können, brauchen sie neben einer auskömmlichen und strukturell tragfähigen Finanzierungsgrundlage integrierte Konzepte und kluge Strategien.

kann. Dennoch muss jede Stadt entsprechend ihrer örtlichen Ausgangslage und Entwicklungstendenzen gemeinsam mit der gesamten Stadtgesellschaft den ihr eigenen Weg finden, um die immensen Herausforderungen, welche aus den zuvor dargestellten Wandlungsprozessen entstehen, zu meistern.

IDENTITÄT UND DEMOGRAFIEFESTIGKEIT

Die nutzungsgemischte, dichte, soziale Stadt, wie sie die Leipzig-Charta als Leitbild umschreibt, stellt für die meisten nach wie vor das Idealbild der Stadtentwicklung dar. Durch den integrierenden Charakter des Leitbilds ist es möglich, immer neue Anforderungen und Zielsetzungen in die Konzepte vor Ort zu implementieren. Insofern erweist sich die Leipzig-Charta als äußerst resilient gegenüber der Vielzahl an Veränderungen. Gemessen an den idealtypischen Zielvorstellungen in den Leitbildern und Konzepten hält die Realität einem Vergleich leider oftmals nicht Stand. Eine Vielzahl von Städten und Quartieren driften sowohl finanziell als auch sozial auseinander. Dieser Entwicklung, dessen Entgegenwirken das ausdrückliche Ziel der Leipzig-Charta ist, konnte bisher nicht Einhalt geboten werden – ganz im Gegenteil – sie verstärkt sich.

Viele Städte besinnen sich daher wieder auf ihre ursprünglichen Stärken und versuchen ihre Identität als Arbeits-, Wohn-, Freizeit- und Lebensort wieder hervorzuheben. Das Quartier als Lebensmittelpunkt, welches als räumliche Größeneinheit groß genug ist für die Versorgung mit den Dingen des täglichen Bedarfs, aber auch klein genug, um die Bewohner und Besonderheiten zu kennen, tritt wieder in den Mittelpunkt der Betrachtung. Auf dieser Maßstabsebene lässt sich am ehesten eine gemeinsame Identität zwischen Stadt und Bürger entwickeln, um einer weiteren Auseinanderentwicklung entgegenzuwirken.

Auf Ebene der Quartiere setzen zumeist auch die planungs- und baukulturellen Initiativen vor Ort an. Planungs- und Baukultur kann dazu beitragen, Alleinstellungsmerkmale zu Verfahrens- und Qualitätsstandards zu entwickeln, den Wiedererkennungswert und die Attraktivität zu steigern und die Wertschätzung von Lebenswelten (Arbeiten, Freizeit, Wohnen) zu erhöhen. Insbesondere in den stark wachsenden Städten stehen diese Bestrebungen aber auch im Spannungsfeld mit einem steigenden Druck zur Nachverdichtung und zum Neubau bzw. umgekehrt in den schrumpfenden Kommunen im Spannungsfeld zum Leerstand und zum Abbruch.

In den stark wachsenden Städten stehen die planungs- und baukulturellen Initiativen im Spannungsfeld mit einem steigenden Druck zur Nachverdichtung und zum Neubau, in den schrumpfenden Kommunen im Spannungsfeld zum Leerstand und zum Abbruch.

Integration funktioniert immer dann, wenn es gelingt, alle Lebensbereiche – angefangen von der Bildung über Arbeitsmöglichkeiten bis hin zur Gesundheit – einzubeziehen.

Die Entwicklungen – unabhängig ob mit positiven oder negativen Vorzeichen – können und müssen letztendlich als Chance zur Gestaltung des Stadtbbaus erkannt werden. Die anstehenden Herausforderungen, wie beispielsweise die Alterung der Bevölkerung oder die zunehmende Digitalisierung, können nur durch eine stetige Weiterentwicklung bewältigt werden. Der altengerechte Umbau von Wohnimmobilien, eine barrierearme Gestaltung des öffentlichen Raums oder die Erneuerung bzw. Anpassung der Infrastruktur müssen sowohl zur Schaffung von Identitäten als auch zur nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung der Städte und Quartiere beitragen.

ZUWANDERUNG UND INTEGRATION

Die Reurbanisierung der letzten Jahre führte dazu, dass eine immer größere Anzahl von Städten einen Einwohnerzuwachs verzeichnen kann. Entwicklungsszenarien und Prognosen werden oder wurden bereits angepasst und überarbeitet, dennoch sind mit dem Zuwachs an Einwohnern auch ein Zuwachs an Wohnungs-, Bildungs-, Versorgungs- und Arbeitsbedarf verbunden, die es zu bewältigen gilt. Die erhöhte Nachfrage nach Infrastrukturen führt in der Konsequenz zu mehr Nutzungskonkurrenzen auf den noch verfügbaren Flächen und steigenden Bodenpreisen. Dieser bereits vielerorts bekannte Marktmechanismus wird durch die aktuell hohen Zahlen an Zuwanderung noch deutlich verschärft und führt selbst in strukturschwachen Regionen zu Verwerfungen am Bodenmarkt. Es stellt sich die Frage, was tun bei finanzgetriebenen Bodenmärkten, leeren öffentlichen Kassen und fehlendem Zugriff auf die dringend benötigten Flächen, um den teilweise gesetzlich vorgegebenen Ansprüchen der Daseinsvorsorge gerecht zu werden?

Unter Einsatz der sogenannten „harten“ Instrumente der Bodenordnung und städtebaulichen Erneuerung, wie beispielsweise Entwicklungsmaßnahmen oder amtliche Umlegungen, versuchen viele Städte handlungsfähig am Bodenmarkt zu bleiben. Die „weichen“ Instrumente, wie beispielsweise städtebauliche Verträge, Flächenmanagement oder Flächenrecycling, werden flankierend eingesetzt. Für die kurzfristige Aktivierung von Flächen, wie sie derzeit zur Bewältigung der Zuwanderung erforderlich ist, erweisen sich diese Instrumente allerdings als nicht ausreichend. Vielmehr gilt es sich über eine grundlegende Reform der Bodenpolitik Gedanken zu machen, damit sich an sozial erforderlichen und im Interesse des Allgemeinwohls liegenden Maßnahmen nicht weiterhin ein kleiner Teil der Bevölkerung überproportional bereichert.

Die Verfügbarkeit von Flächen, um die Bedürfnisse der zugezogenen Bevölkerung zu befriedigen – gleich ob aus dem Inland oder dem Ausland – ist elementar, aber gleichwohl nicht der alleinig bestimmende Faktor für eine gelungene Integration vor Ort. Denn Integration funktioniert immer dann, wenn es gelingt, alle Lebensbereiche – angefangen von der Bildung über Arbeitsmöglichkeiten bis hin zur Gesundheit – einzubeziehen. Es sollten flexible Räume zur Verwirklichung der unterschiedlichen Lebensmodelle der Menschen geschaffen werden und Angebote, die ressortübergreifend einzelne Themenbereiche wie beispielsweise Wohnen oder Arbeit vernetzen, sodass alle Bereiche des täglichen Lebens miteinander verbunden werden.

Die Herausforderung wird somit darin liegen, zum einen die Handlungsfähigkeit der Städte mit Blick auf die Bodenfrage zu erhalten bzw. auszubauen und gleichzeitig durch einen ressortübergreifenden Ansatz und integrierter Förderpolitik eine Integration der neuen Bevölkerung zu ermöglichen.

KLIMAAANPASSUNG UND RESILIENZ

Trotz der steigenden Ansprüche an die Flächen und dem Gebot zu Innenentwicklung, gilt es auch die Auswirkungen des Klimawandels zu berücksichtigen. Maßnahmen zur Klimaanpassung, zur Steigerung der Umweltgerechtigkeit und zur Verbesserung der Resilienz in den Städten müssen nicht im Widerspruch zu einer qualitativen Nachverdichtung stehen. Die Aufgabenstellung ist nicht einfach – zwei vermeintlich widersprüchlichen Anforderungen gerecht zu werden – dennoch können die derzeit in vielen Städten beschleunigten Transformationsprozesse auch hierbei als Chance für die weitere Entwicklung verstanden werden.

Sanierung, Neu- und Umbau bieten die Möglichkeit, Fehlentwicklungen zurückzunehmen und durch qualitativ hochwertigere und kombinierte Lösungen zu ergänzen bzw. zu ersetzen. Abgeleitet aus den ressortübergreifend erarbeiteten Zielvorstellungen müssen einzelne Maßnahmen diskutiert, priorisiert und abgewogen werden. Fachkonzepte zu beispielsweise Frischluftzufuhr, zum Hochwasserschutz oder zur Energieversorgung können hierbei unterstützen und konkretisieren das weitere Vorgehen. Dennoch gilt es auch Kompromisse einzugehen, Standards zu hinterfragen und Lebenszyklusbetrachtungen einzuführen.

Maßnahmen zur Klimaanpassung, zur Steigerung der Umweltgerechtigkeit und zur Verbesserung der Resilienz in den Städten müssen nicht im Widerspruch zu einer qualitativen Nachverdichtung stehen.

Es bestehen einerseits Ansprüche an eine multimodale schnelle, unkomplizierte und kostengünstige Mobilität, andererseits an eine hohe Aufenthaltsqualität und multifunktionale Straßen und Plätze.

Es stellt sich somit immer die Frage nach der Nachhaltigkeit und ergänzend hierzu auch der Resilienz einzelner Maßnahmen:

- Ist es sinnvoll, ein Gebäude im Überschwemmungsbereich vor dem drohenden Hochwasser zu 100 Prozent zu schützen oder ist es auch denkbar, die Tiefgarage zu überschwemmen und als „Rückhaltebecken“ zu nutzen?
- Wie halte ich energetische und verkehrliche Infrastrukturen trotz Digitalisierung und Vernetzung untereinander im Notfall auch weiterhin funktionsfähig und schotte diese gegebenenfalls untereinander ab?
- Wächst der Wohnflächenbedarf pro Kopf weiter oder schaffen wir es durch kluge Grundrisse und flexible Planungen diesen auf ein nachhaltiges und für die Stadtentwicklung verträgliches Maß einzugrenzen?
- Welche Chancen bieten die Entwicklungen im Bereich Industrie 4.0 um nicht störende Produktion auch wieder in der Innenstadt anzusiedeln?

ÖFFENTLICHER RAUM UND MOBILITÄT

Der öffentliche Raum ist ein konstituierendes Element der europäischen Stadt, auch hier deuten sich vermeintlich widerstreitende Entwicklungstendenzen an, die die Städte vor erhebliche Herausforderungen stellen. Es bestehen einerseits Ansprüche an eine multimodale schnelle, unkomplizierte und kostengünstige Mobilität, andererseits an eine hohe Aufenthaltsqualität und multifunktionale Straßen und Plätze. Öffentliche Räume und Flächen werden nicht mehr in erster Linie als Verkehrsflächen für Autos angesehen, sondern als Orte vielfältiger sozialer, kultureller und auch wirtschaftlicher Aktivitäten. Der öffentliche Raum trägt immer noch schwer an der Hypothek der „autogerechten Stadt“, auch wenn dieses Leitbild längst überwunden scheint.

Kompakte, gemischt genutzte Stadtstrukturen und lebendige Erdgeschosse sind Voraussetzungen für ein dichtes Netz vielfältig genutzter öffentlicher Räume, in denen das zu Fuß gehen, das Radfahren und das Verweilen als abwechslungsreich und angenehm empfunden werden. Funktionierende Nahversorgung und attraktive Nahmobilität in der europäischen Stadt bedingen einander. Der öffentliche Raum ist vor allem in zentralen Bereichen und in wachsenden Städten ein knappes Gut. Eine Entlastung durch zusätzliche Flächen für einzelne Nutzungen ist oberirdisch räumlich meist nicht möglich und unterirdisch sehr aufwändig und oftmals nicht zielführend. Die Aufenthalts- und Gestaltqualität des öffentlichen Raums darf nicht von ungelösten Schnittstel-

lenproblemen bestimmt werden. Effizienter scheint es daher, Nutzungskonkurrenzen so weit wie möglich auf Basis integrierter Konzepte durch zeitliche bzw. räumliche Prioritätensetzung bzw. Bewirtschaftung zu lösen.

Eine kulturell vielfältiger und älter werdende Gesellschaft braucht integrierende und inklusive öffentliche Räume. Komfort, Orientierung und Barrierefreiheit sind maßgebliche Planungskriterien, die im Ergebnis zur Nutzbarkeit und auch zur Erhöhung der Sicherheit für alle führen. Neue Formen des Teilens oder flexible und temporäre Nutzungen von öffentlichen Räumen gestatten neue Handlungsoptionen, welche auf ihre Nutzbarkeit und Nachhaltigkeit hin überprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden sollten. Allerdings können nicht alle Entwicklungen vorhergesehen oder am „grünen Tisch“ geplant werden, sondern müssen nach positiven Machbarkeitsuntersuchungen in der Realität erprobt werden. Hierfür ist es erforderlich, neben belastbaren Konzepten auch das Instrument der Verkehrsversuche nach § 45 Straßenverkehrsordnung, die Möglichkeit von Experimentierklauseln sowie Versuche in „Reallaboren“ zu nutzen.

DIGITALISIERUNG UND ZIVILGESELLSCHAFT

Die fortschreitende Digitalisierung verändert nicht nur private und gesellschaftliche Kommunikationsprozesse (z. B. W-LAN im öffentlichen Raum, Partizipation über soziale Medien), die Verwendung öffentlicher Daten (z. B. Open Data) oder die Produktion und Steuerung städtischer Infrastrukturen in den Bereichen Datenkommunikation (Glasfaser-/ Breitbandnetze), Gebäude (z. B. effiziente Steuerung der Gebäudetechnik), Mobilität, Zentrenstruktur und Einzelhandel (Erosion des stationären Einzelhandelsnetzes durch Online-Handel) oder Energie- und Wasserversorgung (z. B. Smart Grids, Smart Metering). Sie wirkt sich auch auf die Rollenverteilung zwischen privaten Daten- und Diensteanbietern, den Bürgerinnen und Bürgern als Konsumenten und den Städten als Vertreter der öffentlichen Hand unmittelbar aus.

Eine kulturell vielfältiger und älter werdende Gesellschaft braucht integrierende und inklusive öffentliche Räume.

Die fortschreitende Digitalisierung wirkt sich auch auf die Rollenverteilung zwischen privaten Daten- und Diensteanbietern, den Bürgerinnen und Bürgern als Konsumenten und den Städten als Vertreter der öffentlichen Hand unmittelbar aus.

Um die Kommunikation zwischen Politik, Verwaltung und Bürgerschaft zu unterstützen, sind Methoden und Instrumente eines systematischen, durch Indikatoren und Daten gestützten Monitorings unter Einbeziehung von Open Data-Strategien sowie eines umfassenden aktiven, kooperativen und transparenten Qualitätsmanagements weiter zu entwickeln. Die Verkürzung auf eine einfache, rein quantitative Bewertungsskala, wie sie bei immobilienwirtschaftlichen Zertifizierungen angewendet wird, kann komplexen räumlichen und sozialen Strukturen nicht gerecht werden, sondern führt zu Fehleinschätzungen und zur Stigmatisierung von Stadtteilen. Gleiches gilt für die nationalen und internationalen Versuche einer technischen Normung von Indikatoren nachhaltiger Stadtentwicklung und von Strategien ressourceneffizienter und nachhaltiger Stadtentwicklung unter dem Label „Smart Cities“. Auch hier werden teilweise die gesellschaftlichen und politischen Dimensionen der Stadtentwicklung ausgeblendet und technologieorientierte Geschäftsmodelle als Blaupausen nachhaltiger Stadtentwicklung angeboten. Eine Einbindung der Ansätze unter dem Dach der integrierten Stadtentwicklung ist daher dringend erforderlich.

Nur durch die Einbindung von neuen digitalen Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) in den stadtentwicklungspolitischen, sozialen und räumlichen Zusammenhang können die Chancen der Digitalisierung für eine nachhaltige Stadtentwicklung genutzt und Risiken für Datenschutz und Datensicherheit, für das sozialräumliche Gleichgewicht und für die Versorgungssicherheit und Qualität der Daseinsvorsorge begrenzt werden.

AUSBLICK

Zusammenfassend stehen die Städte vor einer Vielzahl unterschiedlichster Herausforderungen mit teilweise gegensätzlichen Auswirkungen, Anforderungen und Handlungserfordernissen. Die zukünftige Herausforderung wird daher darin bestehen, all die unterschiedlichen Aspekte rechtzeitig zu erkennen, ressortübergreifende integrierte Strategien zu entwickeln und darauf basierend entsprechende Priorisierungen zu treffen, abzuwägen und Maßnahmen umzusetzen. Dies alles im Spannungsfeld einer zunehmend polarisierenden gesellschaftlichen Entwicklung und geringer werdenden finanziellem Spielraum.

Die offensichtlich schwierige Aufgabenstellung macht es erforderlich, erprobte Instrumente und Vorgehensweisen auf den Prüfstand zu stellen und neu zu denken. Die Herausforderungen der Zukunft unterscheiden nicht nach Ressortzuständigkeiten und Aufgabengebieten, sondern stellen sich als Querschnittsaufgaben dar, die dazu auffordern manche Lösungsansätze auch mal „querzudenken“ und die Organisation des Zusammenwirkens notwendigerweise hoch spezialisierter Fachbereiche aus der „Gedankenwelt der Zuständigkeit“ herauszulösen und in eine Form der „mitwirkenden Problembewältigung“ zu überführen. Offenheit und Mut sind daher voraussichtlich ebenso zur Bewältigung der Herausforderungen notwendig wie flexible und rechtssichere Instrumente, eine querschnittsorientierte, leistungsfähige Verwaltung und integrierte Konzepte sowie die entsprechenden Förderansätze.

Die Herausforderungen der Zukunft unterscheiden nicht nach Ressortzuständigkeiten und Aufgabengebieten, sondern stellen sich als Querschnittsaufgaben dar.

HERAUSGEBER

Prof. Julian Wékel, Dr. des. Carsten Schaber,
Dr. Anna Zdiara

TU Darmstadt FB Architektur

Lehrstuhl für Entwerfen und Stadtplanung
El-Lissitzky-Str. 1
64287 Darmstadt
<http://www.stadtplanung.architektur.tu-darmstadt.de>

REALISATION IN ZUSAMMENARBEIT MIT

Deutscher Städtetag

Dez. Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen, Verkehr:
Hilmar von Lojewski, Dr. Timo Munzinger
Fachkommission Stadtentwicklungsplanung:
Stephan Reiß-Schmidt
Fachkommission Stadtplanung:
Michael Isselmann

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Stephan Willinger

GESTALTUNG UND SATZ

Büro Schramm für Gestaltung GmbH
bueroschramm.de

BILDNACHWEIS

Alle nicht mit Einzelnachweis aufgeführten Abbildungen in den Projektbeiträgen wurden von der jeweils dort genannten Kommune zur Veröffentlichung bereitgestellt. Die Rechte liegen bei der jeweiligen Kommune.

Diagramme und Grafiken wurden durch Büro Schramm nachgezeichnet und entsprechen nicht mehr der ursprünglichen Fassung der genannten Autoren.

Titelbild: Büro Schramm für Gestaltung. Nachweise Abbildungen von Rückseite links bis Vorderseite rechts: 1. Peter Ferstl (Beitrag 21 Regensburg), 2. Landeshauptstadt Saarbrücken (Beitrag 32 Saarbrücken), 3. Adler&Olesch/Christian Höhn (Beitrag 06 Augsburg), 4. Stadt Leipzig (Beitrag 19 Leipzig), 5. Ben Kuhlmann (Beitrag 24 Biberach), 6. Occ4m (Beitrag 35 Bremen), 7. Baumeister (Beitrag 54 München), 8. Hans Blossey/EWG (Beitrag 12 Essen), 9. Thomas Langreder (Beitrag 04 Hannover), 10. TH Treibhaus Landschaftsarchitektur (Beitrag 37 München)

DATENQUELLEN

Einwohnerzahlen und Flächen der Städte wurden durch das BBSR zur Verfügung gestellt und dienen als Vergleichsgrößen. In Einzelfällen wurden die Zahlen durch aktuellere Daten der Städte korrigiert.

Nachdruck und Vervielfältigung verboten
Alle Rechte vorbehalten

Die Beiträge dieser Publikation wurden von den jeweiligen Kommunen zur Verfügung gestellt. Sie geben eine authentische Perspektive der genannten Ämter und Einrichtungen wieder.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen weitgehend verzichtet.

Sonderveröffentlichung Bonn, April 2016

ISBN 978-3-88536-140-4

