



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



50 Jahre Städtebauförderung in Deutschland





**50 Jahre
Städtebauförderung
in Deutschland**

Grußwort

des Bundesministers des Innern, für Bau
und Heimat

Grußwort

des Vorsitzenden der Bauministerkonferenz

Grußwort

der Präsidenten des Deutschen Städtetages und
des Deutschen Städte- und Gemeindebundes

Städtebauförderung

Integriert denken, präventiv handeln 8
Prof. Dr. Detlef Kurth • Prof. Dr. Holger Schmidt

Daueraufgabe Stadt

Leitthemen und Aufgaben der Stadtentwicklung 12
Prof. Christa Reicher

1

Die langen siebziger Jahre:
Wandel städtebaulicher Leitbilder

Prof. Dr. Harald Bodenschatz

Regensburg

Pionierin der Altstadtsanierung 24

Freinsheim

Leben innerhalb alter Stadtmauern 26

Karlsruhe

Wiege der Städtebauförderung 28

Leer (Ostfriesland)

Sanierung statt Planierung 30

Bremen

Die Rettung des Ostertorviertels 32

Städtebauförderung heute und damals

Same, same – but different! 34
Hilmar von Lojewski

Städtebauförderung und Europäisches
Denkmalschutzjahr 1975

Abschied von der Charta von Athen 35
Prof. Dr. Jörg Haspel

2

Stadterneuerung in den 1980er Jahren

Prof. Dr. Uwe Altröck

Alte Hansestadt Lemgo

Kompetitive Altstadtsanierung 44

Norderstedt

Die Entstehung einer neuen Stadt 46

Darmstadt Martinsviertel

Stadtsanierung statt Flächenabriss 48

Berlin

IBA '84/87: Die Innenstadt als Wohnort 50

IBA 1984/87

Von Nähe und Distanz 52
Dr. Sonja Beeck

IBA Emscher Park (1989 – 1999)

Ruhrgebiet – vom Problemfall zum Vorreiter 53
Prof. Dr. Jörg Dettmar

50 Jahre Städtebauförderungsrecht des Bundes

Zur Begleitung der Städtebauförderung durch
die Gesetzgebung 54
Prof. Dr. Michael Krautzberger

3

Gegenseitiges Entdecken

Dr. Marta Doehler-Bezadi

Meißen

Modellhafte Altstadtrettung 64

Barlachstadt Güstrow

Modellstadt für Stadtsanierung 66

Leinefelde

Pionierin des Stadtumbaus 68

Cottbus Sachsendorf-Madlow

Neues Leben in alter Platte 70

Schönebeck – Bad Salzelmen

Neues Profil für den Kurort 72

Balanceakte im Krisenmodus: Die Städtebauförderung in ihrem fünften Jahrzehnt

Prof. Dr. Barbara Schöning

102

Mittleres Werratal

Stark durch Kooperation106

Kiel

74 Neues Leben am Wasser108

Saarbrücken

Malstatt entwickelt sich110

Hamburg

Eidelstedt wächst sozialverträglich112

Post-Corona-Stadt

Chance für Lebensqualität und Nachhaltigkeit114
Anja Bierwirth

Stadtentwicklung und Digitalisierung

80 Modellprojekte Smart Cities115
Erwin Schwärzer

Tag der Städtebauförderung

Ein Programm feiert mit den Bürgerinnen und Bürgern116
Anne Katrin Bohle

Zukunft Innenstadt

Multifunktional und multimodal117
Frank Osterhage

Neue Wege in der Städtebauförderung

Das Programm Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke118
Holger Pietschmann

Heute – Morgen – Zukunft

Statements aus Wissenschaft und Praxis122

95 Städtebau und Stadtgestaltung123

Mobilität und Stadtverkehr124

Wohnen und Freiraum125

96 Gemeinschaft und Gemeinwohl126

Klimaschutz und Nachhaltigkeit127

97 Bildung und Kultur128

Arbeiten und Digitalisierung129

Innenstadt und Einzelhandel130

Aufbau Ost

Länderpatenschaften für funktionsfähige Verwaltungsstrukturen
Prof. Dr. Horst Gräf

Das Modellstadtprogramm

Der Beginn der Städtebauförderung in den neuen Ländern
Michael Bräuer

Die ganze Stadt stärken!

Prof. Dr. Walter Siebel

Lüneburg

Neues Leben für die Militärbrache84

Dortmund Scharnhorst-Ost

Sozial, engagiert und nachhaltig86

Schwedt/Oder

Vorreiterin im Stadtumbau Ost88

Iphofen

Klimaschutz im Denkmalschutz90

Magdeburg Neu Olvenstedt

Jede zweite Wohnung verschwindet92

Integrierte Stadtentwicklungskonzepte

Fachlich fundiert, umfassend erörtert, politisch beschlossen94
Karl Jasper

Die 2000er

Wichtige Weichenstellungen für eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung
Frauke Burgdorff

„Shrink positive“

Rückblick auf einen Paradigmenwechsel
Prof. Dr. Iris Reuther

Soziale Stadt

Herantasten an ein neues Thema
Stefan Schwarz

Grußwort des Bundesministers des Innern, für Bau und Heimat

Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Jahr begehen Bund, Länder und Kommunen das Jubiläum „50 Jahre Städtebauförderung“. Seit 1971 unterstützen die Programme unsere Städte und Gemeinden bei der Bewältigung ihrer baulichen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen. In 50 Jahren wurden mehr als 9.300 städtebauliche Gesamtmaßnahmen in über 3.900 Kommunen gefördert.

Diese Erfolgsgeschichte beruht auf vielen Faktoren. Allen voran ist die Städtebauförderung ein nachhaltiges Beispiel für eine gelungene Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Kommunen. Die Mittel werden eingesetzt, um das Wohnumfeld aufzuwerten, um sozial benachteiligte Stadtteile zu stabilisieren, um das baukulturelle Erbe zu erhalten und zu pflegen oder um unsere Innenstädte und Ortszentren lebendig zu halten.

Stadtentwicklung ist zuvörderst kommunale Aufgabe. Sie liegt aber auch in gesamtstaatlicher Verantwortung. Bund und Länder sind daher seit 50 Jahren verlässliche Partner an der Seite der Städte und Gemeinden. Der Bund hat dabei über 19 Milliarden Euro in die Städtebauförderung investiert und die Förderung in den vergangenen Jahren auf hohem Niveau verstetigt. 2021 stehen erneut 790 Millionen Euro bereit.

Wesentlich für den Erfolg ist zudem die Flexibilität der Städtebauförderung. Auf sich verändernde Anforderungen – Strukturwandel, Demografie, Integration, Digitalisierung, Klimawandel – reagiert die Städtebauförderung mit jeweils angepassten Lösungskonzepten.

Sie ist daher ein lernendes Programm. So adressieren die 2020 neu gestarteten Programme den Erhalt der Innenstädte und Ortskerne, fördern den sozialen Zusammenhalt, unterstützen Transformationsprozesse, die infolge von Abwanderung oder Zuzug erforderlich werden, und stärken Maßnahmen, die dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel dienen.

Gleichzeitig ist die Städtebauförderung Impulsgeberin für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung. Sie hat mit ihrem ganzheitlichen und integrativen Ansatz die Quartiersentwicklung maßgeblich geprägt. Städtebauförderung war und ist immer auch ein Spiegelbild gesellschaftspolitischer Aufgaben sowohl im städtischen Raum als auch in ländlich geprägten Regionen.

Auch mit Blick auf die Folgen der Pandemie ist die Städtebauförderung gefordert und wird maßgeblich zur Bewältigung der Krise beitragen.

Die Städtebauförderung ist nicht zuletzt deshalb so erfolgreich, weil sie sich auf die Mitwirkung und das Handeln der Menschen in den Städten und Gemeinden stützt. Bürgerinnen und Bürger, Handel- und Gewerbetreibende, Kultur- und Kunstschaffende, Kinder und Jugendliche machen aus einem Quartier ihren Lebensmittelpunkt, aus einem öffentlichen Gebäude einen lebendigen Ort der Zusammenkunft. Städtebauförderung stärkt bürgerschaftliche Interessen und bürgerschaftliches Engagement und trägt dazu bei, dass sich die Menschen dort wohl und geborgen fühlen, wo sie zu Hause sind.

Die vorliegende Publikation wirft ein Schlaglicht auf 50 Jahre Städtebauförderung. Sie lässt die Men-

schen zu Wort kommen, die in den Kommunen die Programme erfolgreich gestalten. Sie vereint Stimmen aus Wissenschaft, Verbänden und Stiftungen. Essays, Kommentare und Statements vermitteln persönliche Sichtweisen auf Herausforderungen, Wirkungen und Perspektiven der Förderung. Beispiele aus allen 16 Ländern zeigen, was mit den eingesetzten Mitteln und klugem Handeln vor Ort erreicht wurde.

Zugleich ist uns allen bewusst, dass wir auch in den 2020er Jahren erneut vor tiefgreifenden Transformationsprozessen stehen. Es ist die gemeinsame Aufgabe der Städtebauförderung von Bund, Ländern und Kommunen, weiterhin die richtigen Antworten zu finden.

Erinnern wir uns also für einen Moment – und setzen uns gemeinsam mutig neue Ziele! Ich wünsche Ihnen eine informative und anregende Lektüre.



Horst Seehofer

Bundesminister des Innern, für Bau und Heimat

Grußwort des Vorsitzenden der Bauministerkonferenz

Die Städtebauförderung, deren 50-jähriges Jubiläum wir in diesem Jahr feiern, ist eine Erfolgsgeschichte des deutschen Föderalismus. Bund, Länder, Städte und Gemeinden bilden eine Verantwortungs- und Finanzierungspartnerschaft für städtebauliche Investitionen, die ohne Finanzhilfen des Bundes nicht möglich sind. Die gemeinsame Konzeption der Programme und die mittelfristige Finanzierung geben den Städten und Gemeinden – bei Wahrung örtlicher Besonderheiten – Planungssicherheit und strategische Orientierung. Damit gilt die Städtebauförderung in der EU als beispielhaft für die Unterstützung nachhaltiger Stadtentwicklung.

Dieser außerordentliche Erfolg beruht nicht zuletzt darauf, dass die Städtebauförderung seit über 50 Jahren stets flexibel an die sich wandelnden Aufgaben, Herausforderungen und die verschiedensten Problemlagen vor Ort angepasst wurde. Als inhaltliche Grundlage orientierte man sich an einschlägigen Beschlüssen der Bauministerkonferenz und Positionspapieren der Länder sowie an Beschlüssen des Deutschen Städtetages und des Städte- und Gemeindebundes. Außerdem konnte auf dem umfangreichen Wissensstand aus Begleitforschungen, Evaluierungen und wissenschaftlichen Erkenntnissen des Bundes mit den Ländern aufgebaut werden.

Die in den Städten und Gemeinden nicht zu übersehenden Erfolge der Städtebauförderung sind zahlreich und vielseitig. Dies zeigt sich auch an den Ergebnissen, die die Städtebauförderung in den 30 Jahren seit der Wende 1989 in den neuen Ländern aufzuweisen hat. Die Stärkung von Zentren, die Gestaltung öffentlicher Räume und Funktionen, die

Erhaltung historischer Bausubstanz und regionaler Baukultur sowie die Verbesserung der Infrastrukturen bieten den Städten und Gemeinden viele Gestaltungsmöglichkeiten.

Ohne die Städtebauförderung wären viele notwendige Investitionen nicht getätigt worden: Sie ist ein Gemeinschaftswerk, das diejenigen, die in Bund und Land politische Verantwortung getragen haben, die Vordenker in Wissenschaft und Verwaltung sowie Sanierungsträger und Planungsbüros, in die Lage versetzt hat, eine zügige und sachgerechte Umsetzung der Förderung zu realisieren. Vor allem aber sind es die engagierten Entscheidungsträger vor Ort, die den Sanierungs- und Entwicklungszielen Gestalt gegeben haben.

Die Stadtentwicklung steht weiter vor großen Herausforderungen. So sind zum Beispiel die klimaverträgliche Gestaltung unserer Städte und Gemeinden und die Bewältigung der Folgen der Sars-CoV-2-Pandemie Aufgaben, die die Kommunen in den kommenden Jahren intensiv beschäftigen werden. Besonders zu nennen ist die Entwicklung der Innenstädte. Es ist gerade jetzt wichtig zu zeigen, was nachhaltige Stadtentwicklung, gemeinsames Gestalten und das Engagement der Kommunen bewirken und bewegen.



Prof. Dr. Benjamin-Immanuel Hoff

Vorsitzender der Bauministerkonferenz und Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Freistaates Thüringen

Grußwort der Präsidenten des Deutschen Städtetages und des Deutschen Städte- und Gemeindebundes

Seit 50 Jahren ist die Städtebauförderung eines der wichtigsten Instrumente zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie der Funktionalität, Wirtschafts- und Siedlungsstruktur. Durchaus ein Anlass zum Feiern, aber auch, um ansatzweise zu reflektieren und aus dem Rückblick und dem Status quo der Sars-CoV-2-Pandemie für die Zukunft zu lernen – denn selten ist etwas so gut, dass es nicht noch besser werden könnte.

Das Erfolgsrezept der Städtebauförderung in den vergangenen 50 Jahren war stets ihre Flexibilität und Wirtschaftlichkeit. Durch einen breiten inhaltlichen Ansatz konnten viele Herausforderungen über einen integrierten Ansatz gelöst werden. Durch den Multiplikatoreffekt trägt die Städtebauförderung zudem zur Wirtschaftsförderung „vor Ort“ bei. Ein besonderes Augenmerk wird angesichts der Auswirkungen der Sars-CoV-2-Pandemie zukünftig auf unseren Innenstädten und Ortskernen liegen. Gemeinsam mit allen Innenstadtakteuren muss es gelingen, unsere Innenstädte und Ortskerne attraktiv und lebenswert zu erhalten. Zur Bewältigung der Herausforderungen in unseren Innenstädten sind die Mittel der Städtebauförderung unabdingbar.

Die Städtebauförderung wird daher auch in Zukunft ein Erfolgsmodell bleiben, um die Lebensqualität in Städten und Gemeinden zu erhalten und weiter zu entwickeln. Sie muss dabei auf die aktuellen Herausforderungen reagieren. Dazu gehört nicht nur, den Wandel der Innenstädte und Ortskerne zu gestalten. Auch Klimaschutz und Klimafolgenanpassung, bezahlbarer Wohnraum, eine gute Baukultur, die soziale Integration oder die Mobilitätswende sind Themen-

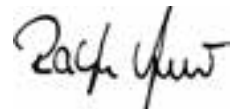
felder, zu denen die Städtebauförderung ihren Beitrag leisten kann und muss. Die Städtebauförderung muss gleichermaßen in Stadt und Land sowie in strukturstarken und strukturschwachen Kommunen eingesetzt werden – denn die Herausforderungen sind genauso vielgestaltig, wie es unsere Städte und Gemeinden sind.

Um die anstehenden Aufgaben zu bewältigen, ist die Gestaltungskraft der Städte und Gemeinden zu stärken. Die Kommunen brauchen hierfür praxisgerechtere und entbürokratisierte Antrags-, Bewilligungs- und Förderverfahren. Bei diesen Themen gilt es, gemeinsam mit Bund und Ländern nachzubessern. Und schließlich muss wegen der gewachsenen kommunalen Herausforderungen auch eine finanzielle Aufstockung der Städtebauförderung erfolgen.

Beide Maßnahmen – mehr Mittel und weniger Bürokratie – gehören ausdrücklich zusammen. Denn nur so kann eine sinnvolle und nachhaltige Transformation in den Städten und Gemeinden gelingen. Lassen Sie uns daher die bisherigen Erfolge der Städtebauförderung feiern und gleichzeitig den Blick nach vorne richten!



Burkhard Jung
Präsident des
Deutschen Städtetages



Ralph Spiegel
Präsident des
Deutschen Städte- und
Gemeindebundes

Städtebauförderung Integriert denken, präventiv handeln

Die Städtebauförderung ist ein bemerkenswertes Projekt, um die Kommunen dabei zu unterstützen, Stadtquartiere zu erneuern, Zentren zu stabilisieren und sozialräumliche Disparitäten zu reduzieren. Sie ist seit über fünf Jahrzehnten erstaunlich stabil und wird in den Kommunen gezielt als Steuerungs- und Förderinstrument eingesetzt. Dieses zentrale Instrument der Stadterneuerung war immer wieder ein lernendes System, das flexibel auf veränderte Herausforderungen und Rahmenbedingungen reagierte.

In den 1970er Jahren erfolgte der Wandel von der Flächensanierung zur behutsamen Stadterneuerung. Dieser Ansatz konnte von 1990 an erfolgreich auf die Rettung der ostdeutschen Altstädte übertragen werden. Angesichts der Herausforderungen in den neuen Ländern entstanden neue Programme wie Städtebaulicher Denkmalschutz für denkmalwerte Ensembles oder Stadtumbau Ost für schrumpfende Städte. Außerdem wurden in den 2000er Jahren neue Programme für benachteiligte Stadtteile (Soziale Stadt) und für vernachlässigte Zentren (Aktive Zentren) aufgelegt.

Mit der EU-Leipzig-Charta von 2007 sowie der daraus abgeleiteten Nationalen Stadtentwicklungspolitik wurden neue Leitbilder für die Stadterneuerung formuliert wie Nachhaltigkeit, Innenentwicklung und Sozialorientierung. Das „integrierte Stadtentwicklungskonzept“ wurde als neues gesamtstädtisches Instrument eingeführt, daraus abgeleitet das städtebauliche Entwicklungskonzept für Quartiere, um alle räumlichen, sozialen und sektoralen Aspekte der Erneuerung abzudecken. Dieses ergänzt inzwischen die „klassischen“ Instrumente wie die vorbereitenden Untersuchungen und die Sanierungssatzung nach Baugesetzbuch (BauGB).

Das Sanierungsrecht nach Paragraph 136ff BauGB bietet ein im Planungsrecht einmaliges Instrumentarium für eine sozial gerechte und nachhaltige Stadtentwicklung. Es kann dazu genutzt werden, die Erneuerung für 10 bis 15 Jahre planerisch zu gestalten und rechtlich zu steuern. Bodenwertsteigerungen können abgeschöpft, unerwünschte Nutzungen verhindert und Spekulationen abgedämpft werden. So kann mithilfe des Sanierungsrechts – ergänzt um Städtebaufördermittel – eine behutsame Erneuerung erfolgen, ohne die Bewohnerschaft zu verdrängen und das Quartier zu stark aufzuwerten.

Prof. Dr. Detlef Kurth, Stadtplaner DASL SRL, Studium und Planungspraxis in Berlin, ab 1997 wissenschaftlicher Mitarbeiter und Promotion an der TU Dortmund. 2003 wurde er Professor für Stadtplanung an der HFT Stuttgart, seit 2017 hat er den Lehrstuhl für Stadtplanung an der TU Kaiserslautern inne. Prof. Dr. Holger Schmidt promovierte 1989 in Weimar und war anschließend bis 2000 an der Stiftung Bauhaus Dessau angestellt. Seit 2001 ist er als freier Architekt für Stadtplanung in Dessau tätig. Seit 2009 hat er eine Professur für Stadtumbau und Ortserneuerung an der TU Kaiserslautern inne.

Die Strategie der Reurbanisierung, die in den 1980er Jahren startete und in der Leipzig-Charta 2007 manifestiert wurde, war aber so erfolgreich, dass sie sich teils in ihr Gegenteil verkehrte. Die Erneuerungspolitik führt häufig zu dem Dilemma, mit gut gemeinten Konzepten eine unerwünschte Aufwertungs-spirale in Gang zu setzen. Hier kann mit klaren, rechtlich fixierten Sanierungszielen (nach Paragraf 144 BauGB) entgegengewirkt werden, zum Beispiel mit einem langfristigen Quartiersmanagement, mit Erhaltungs- oder Milieuschutz-satzungen.

Die Städtebauförderung wirkt ganzheitlich, sie hat einen kooperativen und partizipativen Anspruch. Der Kommunalpolitik und der Verwaltung kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, denn sie müssen sich vor Ort um den sozialen Ausgleich kümmern und diesen mit der gewünschten räumlichen Entwicklung in Übereinstimmung bringen. Sie benötigen dafür eine gute Finanz-ausstattung, aber auch gut ausgebildetes Personal, um die komplizierten Ver-fahren der Stadterneuerung im Sinne des Gemeinwohls langfristig steuern zu können.

Die proaktive Einbindung der Öffentlichkeit in die Planungs- und Gestal-tungsprozesse wurde vor allem im Programm Soziale Stadt erstmals erprobt, sie ist ein Ausdruck unserer demokratischen und pluralistischen Gesellschaft – gerade in Zeiten eines zunehmenden Populismus. In Verbindung mit dem Quartiersmanagement können so stabile Nachbarschaften aufgebaut werden. Die Städtebauförderung hat also große Erfolge nicht nur in der baulichen Erneuerung vorzuweisen, sondern auch in der Infrastrukturausstattung und der sozialen Stabilität von Stadtquartieren. Jede Fördermaßnahme löst das Sechs- bis Achtfache an privaten Investitionen aus. Außerdem hat sie dazu beigetragen, dass es in Deutschland kaum „abgehängte“ und stark segregierte Stadtteile gibt.

Sich wandelnde Wohnbedürfnisse, technische Innovationen und wirt-schaftlicher Strukturwandel machten es immer wieder erforderlich, die Städ-tebauförderung weiterzuentwickeln. Seit 2020 ist sie in drei Säulen gebündelt: das bauliche und funktionale Bewahren von Zentren, die sozialräumliche Stabilisierung von benachteiligten Quartieren und die bauliche Umstrukturi-erung von Brachen und Quartieren. Wichtig erscheint hierbei die Beibehal-

tung wichtiger Aspekte der bisherigen Erneuerungsprogramme, insbesondere des städtebaulichen Denkmalschutzes in Verbindung mit der Baukultur. Aber die Programme waren bislang immer flexibel genug, unterschiedliche Aspekte der Erneuerung zu berücksichtigen.

Künftige Herausforderungen für die Stadterneuerung liegen unter anderem in der Anpassung an den Klimawandel der Gesundheitspolitik, der Digitalisierung, der produktiven Stadt, aber auch in der Gentrifizierung. Die Neue Leipzig-Charta von 2020 benennt diese Themenfelder unter den übergeordneten Leitbildern der Gemeinwohlorientierung und der resilienten Stadt. Die Sars-CoV-2-Pandemie zeigt uns schmerzlich, dass die Gesundheitsrisiken in benachteiligten Stadtteilen besonders hoch sind – in Erneuerungskonzepten werden künftig Gesundheitsthemen als Regelfall zu berücksichtigen sein. Die Pandemie und auch der Klimawandel machen es erforderlich, Aspekte der Resilienz künftig stärker in der Städtebauförderung zu verankern – als Risikoversorge mit robusten Strukturen und Anpassungsmaßnahmen. Dabei darf aber nicht vergessen werden, weiterhin den sozialräumlichen Polarisierungen entgegenzutreten.

47 Prozent
der Städtebauförderung
fließen in ländliche
Räume und 53 Prozent
in städtische Räume.

790 Mio.
Euro
Bundesförderung
flossen im
Jahr 2020 in die
Städte und
Gemeinden.

9.314
Gesamtmaßnahmen
wurden im Zeitraum
von 1971 bis 2020
durch die Städte-
bauförderung geför-
dert.



Sanierungsarbeiten 2018, Bad Karlshafen; © Bundestransferstelle Städtebaulicher
Denkmalschutz

Von
19,3 Mrd.
Euro
Bundesförderung
flossen seit 1971
rund 10,1 Mrd. Euro
in die alten Länder
und seit 1990 rund
9,15 Mrd. Euro in die
neuen Länder.

1 Euro
Städtebauförderung
generiert durch-
schnittlich 7 Euro private
oder öffentliche
Bauinvestitionen.

Mit in der Regel
je 1/3
beteiligen sich Bund,
Land und Kommune
an der Städtebau-
förderung.

Daueraufgabe Stadt Leitthemen und Aufgaben der Stadtentwicklung

Nichts hat die Stadtentwicklung so konsistent begleitet wie der Wandel. Der Blick zurück zeigt dreierlei: Phasen des Wachstums, der Stagnation und der Schrumpfung wechseln sich immer wieder ab und können sich in der einzelnen Stadt sogar unmittelbar nebeneinander zeigen. Zudem verändern sich die Rahmenbedingungen und die Ideale des Wohnens und Arbeitens, die den verschiedenen städtebaulichen Leitthemen zugrunde lagen. Die Stadtentwicklung und ihre verschiedenen Förderinstrumente reagieren nicht nur auf die sozialen, ökologischen und ökonomischen Trends und Treiber, sondern richten den Blick auf perspektivische Entwicklungen und übersetzen diese proaktiv in räumliche und strategische Konzepte und Maßnahmen. Die Gestaltung des Wandels ist demnach eine Daueraufgabe für alle in der Stadtentwicklung Tätigen – gemeinsam mit den betroffenen Menschen.

In zahlreichen Städten und Metropolräumen lassen sich gegenwärtig Prozesse beobachten, die auf den ersten Blick widersprüchlich erscheinen: Reurbanisierung, Suburbanisierung und Regionalisierung. Spätestens seit der Jahrtausendwende hat die Innenentwicklung in Städten nicht nur deutlich an Fahrt gewonnen, vielmehr ist im Zuge einer Renaissance der Innenstädte eine intensive bauliche Nachverdichtung zu beobachten. Die Ursachen hierfür sind vielfältig: Der Wandel von der Industrie- zur wissensbasierten Dienstleistungsgesellschaft geht einher mit einer Veränderung der ökonomischen Basis der Städte. Und Veränderungen der Haushaltstypen und Lebensstile sowie die Angebotsvorteile von Städten und Metropolräumen lassen das Wohnen in der Innenstadt attraktiv erscheinen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie die bauliche Verdichtung zu gestalten ist und wie ein qualitätsvolles Wachstum aussieht.

Im Windschatten der Reurbanisierung sind unterschiedliche Entwicklungen der Suburbanisierung zu beobachten. Die Suburbia war und ist auch immer ein gewisser Normalfall der europäischen Stadtentwicklung, auch wenn diese aus der Sicht der Stadtentwicklung vielfach als problematisch angesehen wird.

Prof. Christa Reicher hat nach dem Studium der Architektur an der RWTH Aachen und ETH Zürich sowie Tätigkeiten in Praxis und Wissenschaft seit 2018 die Professur für Städtebau an der RWTH Aachen, Fakultät für Architektur, inne. Sie ist Gründerin der Fachgruppe Städtebauliche Denkmalpflege sowie Sprecherin des Forschungskollegs NRW „Energieeffizienz im Quartier“. Seit 2020 ist sie Vorsitzende des Revierknotens Raum und gestaltet in dieser Funktion die räumliche Transformation der Zukunftsregion Rheinisches Revier.

Gleichzeitig findet eine Regionalisierung des Städtischen statt. Damit sind nicht nur die erweiterten Aktionsräume der in den verschiedenen Städten einer Region lebenden Bewohnerschaft gemeint, sondern auch die Entwicklung von neuen,utzungsgemischten Standorten abseits der alten Stadtkerne.

Das Umland der Städte hat bereits in den vergangenen Jahren gegenüber den Metropolen an Bedeutung gewonnen. Insbesondere die größeren Städte verlieren wieder zunehmend Bevölkerung an ihr direktes Umfeld. Dieser Trend hat sich zuletzt verstärkt, bedingt durch die Coronakrise und die damit einhergehende Zunahme von Homeoffice. Diese zeitlich und räumlich parallel verlaufenden Entwicklungen erfordern einen Blick auf die Stadtregion in Gänze mit dem Ziel eines möglichst ausgewogenen Stadt-Land-Verhältnisses.

Die gegenwärtige Situation in unseren Städten ist zudem durch einen tiefgreifenden Nutzungswandel und Flächenkonkurrenzen geprägt. Mit dem Wandel von der Industrie- zur Wissensgesellschaft stellt sich mehr denn je die Frage, welche Konsequenzen aus den sich ändernden „Geschäftsgrundlagen“ für die räumliche Organisation von Stadt zu ziehen sind: Wohnen und Arbeiten werden mehr und mehr kleinräumig kombiniert. Das Arbeiten wird generell sehr viel wohnverträglicher, weil aufgrund des technologischen Fortschritts umweltverträglicher produziert werden kann und der Anteil industrieller Produktion am gesamten Wirtschaftsgeschehen seit vielen Jahren zurückgeht.

Zugleich steht der Handel vor enormen Herausforderungen. Die stetige Zunahme des Online-Handels hat seit Jahren die Frage aufgeworfen, welche Zukunft der stationäre Einzelhandel hat. Die Sars-CoV-2-Pandemie wirkt beschleunigend auf den Niedergang des Einzelhandels und führt zu gravierenden Leerständen von Einzelhandelsflächen. In der bisher zu monofunktional konzipierten Innenstadt eröffnen sich damit neue Möglichkeiten für kreative Nutzungen und die Rückkehr von Produktion in innerstädtische Lagen. Unter postindustriellen und pandemiegeprägten Bedingungen ordnen sich die „alten“ Nutzungen nicht nur räumlich neu, sondern sie konstituieren sich anders. Nutzungsmischung gilt demnach als neues altes Paradigma für Stadtentwicklung.

Eine Daueraufgabe stellen auch die ökologischen Herausforderungen dar, denn unsere Städte sind Opfer und Verursacherinnen des Klimawandels.

Durch planerische Prämissen wie die „autogerechte Stadt“ ist der Ausstoß klimaschädlicher Gase und die Versiegelung in unseren Städten gesteigert worden. In der Konsequenz leiden die Städte derzeit unter den Folgen des Klimawandels: in den Sommermonaten in extremem Maße unter Hitzewellen und der Aufheizung von innerstädtischen Quartieren und zu allen Jahreszeiten unter Starkregen und Überschwemmungen. Auch wenn viele Extremwetterereignisse natürlichen Ursprungs sind, so ändert sich das Mensch-Umwelt-System tiefgreifend. Die Stadtplanung kann mit entsprechenden Konzepten und Strategien dazu beitragen, dass Treibhausgase und die Folgen des Klimawandels reduziert werden. Zentrale Faktoren sind dabei die Mobilität, die Art und Weise der Bebauung und die Freiflächengestaltung.

Die äußerst komplexen Herausforderungen der Stadtentwicklung erfordern mehrdimensionale Konzepte und differenzierte Qualitätsparameter: So lassen sich vielfach die Probleme der einzelnen Stadt nur im Kontext des regionalen Maßstabs lösen. Und in der Suburbia und im ländlichen Raum gelten andere Qualitätsparameter als in den klassischen urbanen Räumen.

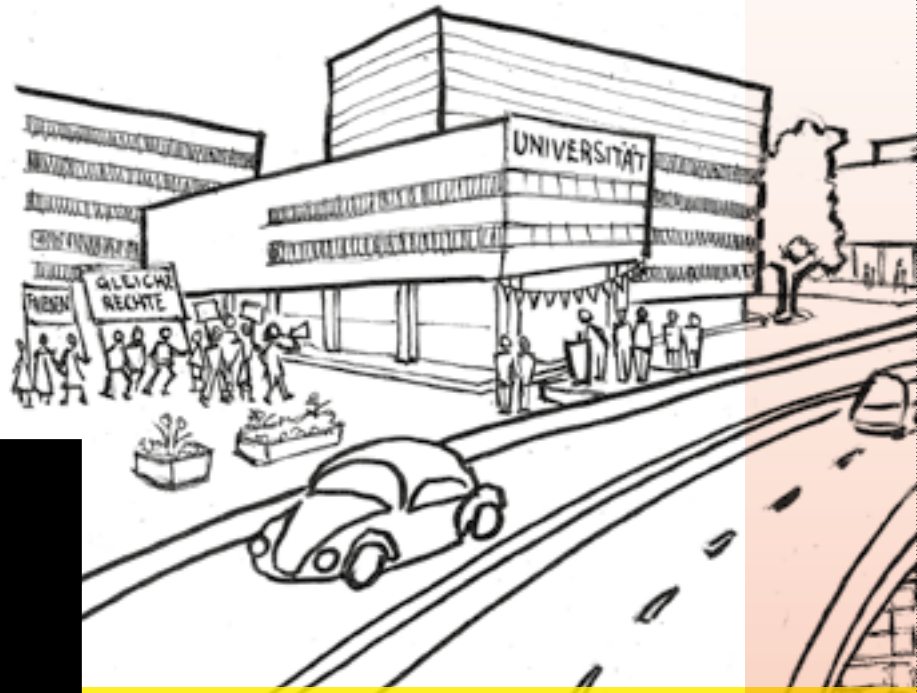
Qualität gebührt Vorrang gegenüber Quantität. Qualitätsvolle öffentliche Räume und eine anspruchsvolle Architektur erhöhen die Attraktivität einer Stadt und einer Region; sie tragen damit erheblich zur Lebensqualität bei. Auch wenn vielfach die enge Wechselbeziehung zwischen Gestaltqualität und ökonomischer In-Wert-Setzung noch nicht hinreichend gesehen wird, so beeinflusst die gute Gestaltung langfristig die Werthaltigkeit von Immobilien und damit die Stadttrendite.

Die Entwicklung unserer Städte und Regionen war nicht nur in der Vergangenheit von Brüchen gekennzeichnet, ausgelöst durch strukturellen Wandel, ökonomische Krisen oder Pandemien, sondern sie wird es auch perspektivisch sein. In einer Phase der Pandemie wird eine Erkenntnis in der Stadtentwicklung zunehmend wichtig: die Bedeutung von Resilienz im Sinne von Widerstandsfähigkeit gegenüber Katastrophen und die Fähigkeit zur eigenständigen Erneuerung unserer Quartiere, Städte und Regionen nach einer Krise. Ohne Resilienz wird kein wirklicher Fortschritt in unserer Gesellschaft und in der Stadtentwicklung möglich sein. Ein gutes Konzept von urbaner Resilienz basiert auf mindestens fünf Fähigkeiten: Robustheit, Flexibilität,

Lernfähigkeit, Multidisziplinarität und ganzheitliche Lösungsansätze. Diese tragen langfristig dazu bei, dass unsere Städte und Regionen perspektivisch besser auf Krisen und Schocks vorbereitet sind und ihre Anpassungskapazität erhöht wird.

Vor diesem Hintergrund gewinnen informelle Raumstrategien und flexible Planungskonzepte an Relevanz, welche Partizipation als selbstverständlichen Baustein integrieren. Die Forderung nach Teilhabe betrifft nicht nur die Nutzung des physischen Raums, etwa die Neuverhandlung des Verkehrsraums zu einem Stadtraum für alle, sondern gleichermaßen den Prozess der Gestaltung von Stadt an sich. Eine stärkere Identifikation der Menschen mit ihrer Stadt gelingt nur, wenn diese ihre Vorstellungen einbringen können, wenn also die Stadt nicht nur „für“, sondern „mit“ den Bürgerinnen und Bürgern gestaltet wird.

Weil unsere Städte, Dörfer und Regionen je nach Lage und Größe über ganz unterschiedliche Perspektiven und spezifische Eigenarten verfügen, sind individuelle Entwicklungsstrategien notwendig. Die perspektivischen Leitthemen und Zielsetzungen werden aber nicht nur das Spezifische herausstellen, sondern Antworten geben müssen auf die generellen Herausforderungen, wie sie mehr oder weniger für alle Städte und Stadtregionen gelten – unabhängig davon, ob sie nun „wachsen“ oder „schrumpfen“, ob sie „Metropole“ oder „Green City“ werden wollen.



**„Stadterneuerung ist das
Ergebnis heftiger gesellschaft-
licher Auseinandersetzung
um die Zukunft der Stadt.“**

Prof. Dr. Harald Bodenschatz



Die Warnung „Rettet unsere Städte jetzt!“ des Deutschen Städtetages im Mai 1971 in München hat eine große Bedeutung für den Wandel in der Stadtentwicklungspolitik und setzt wichtige Impulse für die Diskussion um Strategien der Stadterneuerung.

Städtetag-Motto
„Rettet unsere Städte jetzt!“



1969

1971



Finanz-
verfassungs-
reform

Die große Finanzverfassungsreform und die Einführung des Art. 104a GG legen die Basis für die gemeinsame Bund-Länder-Förderung, somit auch für die Städtebauförderung.

Das Europäische Denkmalschutzjahr 1975 markiert den Beginn „moderner“ Denkmalpflege in Westdeutschland. Die Länder erlassen eigene Denkmalschutzgesetze. Für den Bestandserhalt und den Schutz des baulichen Erbes werden so wichtige Rahmenbedingungen gesetzt.

Europäisches Denkmalschutzjahr



1971



Städtebauförderungsgesetz, Programm Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen

Das Städtebauförderungsgesetz tritt am 1. August 1971 in Kraft und markiert den Wandel von Flächensanierung zu behutsamer Stadterneuerung. Im gleichen Jahr wird das Programm Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen als erstes Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung eingeführt.

1975

1977



Bundeswettbewerb Stadtgestalt und Denkmalschutz im Städtebau

Die Themen behutsame Stadterneuerung und Denkmalschutz bezieht der Bundeswettbewerb Stadtgestalt und Denkmalschutz im Städtebau 1977 in die Beurteilung der städtebaulichen Entwicklung ein.

Die langen siebziger Jahre: Wandel städtebaulicher Leitbilder

Stadterneuerung, wie wir sie heute kennen, ist relativ jung. Sie ist das Ergebnis heftiger gesellschaftlicher Auseinandersetzung um die Zukunft der Stadt in dem langen Jahrzehnt der 1970er Jahre, das mit der Studentenbewegung seinen Ausgangspunkt nahm und mit der Hausbesetzerbewegung (vor allem in West-Berlin) in den frühen 1980er Jahren einen Höhepunkt fand. Mit der „zustimmenden Zurkenntnisnahme“ – so die offizielle Formulierung – der „Grundsätze der behutsamen Stadterneuerung“ durch das (West-)Berliner Abgeordnetenhaus am 17. März 1983 war der schmerzhafteste Kurswechsel weitgehend vollzogen. Er hatte in West-Berlin etwas länger gedauert als in der alten Bundesrepublik, wo das 1971 endlich verabschiedete Städtebauförderungsgesetz schon im Laufe der 1970er Jahre eine spürbare Wende beschleunigte.

Prof. Dr. Harald Bodenschatz ist Stadtplaner und Sozialwissenschaftler. Von 1995 bis 2011 hatte er die Professur für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin inne. Zuvor war er zu Themen der Altstadt-erneuerung in Forschung und Praxis tätig, unter anderem im Bologna der 1970er Jahre und in Mittelfranken seit den 1980er Jahren. Er beteiligt sich seit 1978 am Streit über die West-Berliner Stadterneuerung und verfasste zahlreiche Publikationen zur europäischen Stadterneuerung.

Deutschland war zunächst kein Vorreiter der erhaltenden Stadterneuerung. Das große, international anerkannte Modell dafür war Bologna, die Hauptstadt der Emilia Romagna. Dort wurde seit 1969 eine Erneuerung der gesamten historischen Altstadt auf den Weg gebracht, die nicht nur den Erhalt aller, auch einfacher Altbauten vorsah, sondern auch den Erhalt der einkommensschwachen Bewohnerschaft. Was Deutschland aber an eigener Innovation in die internationale Debatte einbrachte, war die behutsame Erneuerung der sogenannten Mietskasernenstadt, der Altbauten aus dem späten 19. Jahrhundert. Hier hatte Berlin, zunächst sogar Ost-Berlin, die Nase vorne. Doch was bedeutete behutsame Stadterneuerung?

Die Altstädte in Deutschland wie im übrigen Europa hatten seit der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg keinen guten Ruf: Ihre Parzellen galten als zu klein, ihre Häuser, Funktionen und Bewohnerschaft als rückständig, als Hindernis für den Automobilverkehr und eine moderne Citybildung. Schon lange war daher ein Umbau der Altstädte geplant. Angestrebt wurde ein hoch verdichtetes Geschäftszentrum mit Kaufhäusern und Büropalästen, umgeben von einem Schnellstraßenring, angebunden an den öffentlichen Massenverkehr und durchzogen von Fußgängerzonen. Diese Zielsetzung wurde – natürlich modifiziert – für alle Stadttypen entwickelt, auch für die Klein- und Mittelstädte. Unumstritten war dieses Programm nicht. Schon beim Wiederaufbau gab es große Konflikte. Im Zuge der Abrissplanungen der späten 1960er und frühen 1970er Jahre für die noch halbwegs intakten „historischen“ Altstädte formierte sich ein breiter gesellschaftlicher Widerstand – letztlich mit nachhaltigem Erfolg. Vorreiter waren damals Städte wie Regensburg, Lübeck und Bamberg.

Auch der Abriss der Stadtteile des späten 19. Jahrhunderts, der Mietskasernenstadt, wurde aus sozialen wie städtebaulichen Gründen seit den 1920er Jahren immer wieder gefordert. Praktisch wurde die Kritik aber erst in den 1960er Jahren. Beim Umgang mit dem städtebaulichen Erbe der Kaiserzeit spielte West-Berlin zweifellos eine Vorreiterrolle. Schon 1963 wurde dort das Erste Stadterneuerungsprogramm verkündet, nach dem 56.000 Wohnungen saniert werden sollten. Dass bei der Sanierung vor allem an Abriss und Neubau gedacht war, wurde unmissverständlich ausgesprochen. Blockbebauung, Hinterhöfe, hohe Baudichte, kontrollierte Traufhöhen, Funktionsmischung und Korridorstraßen galten als „städtebaulicher Missstand“. Die Kosten einer solchen Stadterneuerung für Grundstücks- und Gebäudeerwerb, Umsetzung, leer stehenden Wohnraum, Abbruch und Neubau wurden durch die öffentliche Hand umfassend subventioniert. Proteste von Bewohnerinnen und Bewohnern gab es zunächst nicht. Das war Ende der 1960er Jahre schlagartig vorbei. Mieterinitiativen, politische Gruppen und Instandbesetzer, unterstützt von Fachleuten, stellten das Programm der Flächensanierung radikal in Frage.

Gebündelt wurden all die Aktivitäten zur Rettung der Altstädte und Mietskasernenviertel im Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 – einer einzigartigen Kampagne, die Initiativen

von oben, seitens des Europarates und der Denkmalschutzorganisationen, mit Aktivitäten von unten, seitens der Bürgerinitiativen und Fachleute, vernetzte. Ihre Losung war: „Eine Zukunft für unsere Vergangenheit!“ Denn das bauliche Erbe war in Gefahr: „Unsere Städte und Dörfer“, so der damalige Bundespräsident Walter Scheel, „stehen in Gefahr, gesichts- und geschichtslos zu werden.“ Niemals vorher und nachher gab es eine vergleichbar intensive europäische stadtentwicklungspolitische Kampagne, die selbst den Eisernen Vorhang überwand. Damals wurde die kulturelle Entwertung der alten Viertel überwunden, besonders der Altstädte. Für die Mietskasernenviertel bedeutete das vor allem: Erhaltung von alten Wohnbauten. Denn nahezu ausschließlich für die Modernisierung von Wohnungen wurden erhebliche öffentliche Subventionen bereitgestellt. Es gab aber auch damals schon weitere Maßnahmen: etwa die Wiedergewinnung öffentlicher Räume für Fußgänger und erste ökologische Projekte. Vor allem aber gewann – über die historischen Gebäude hinaus, oder besser: zusammen mit den historischen Gebäuden – der historische Stadtgrundriss an Wertschätzung. Als Zeugnis der Geschichte, aber auch als menschengerechte Bühne öffentlicher Begegnung.

Im Laufe der 1970er Jahre wurde die historische Stadt kulturell umfassend rehabilitiert – ihr Stadtgrundriss, ihre Stadträume, ihre Architektur. Die Folgen für die Stadt und ihre Bewohnerschaft waren unübersehbar: Die öffentlich geförderte Verdrängung von Bewohnerinnen und Bewohnern war beendet. Flächensanierungen waren Geschichte geworden, nicht zuletzt aufgrund der immensen öffentlichen Kosten. Was damals noch niemand ahnen konnte, war der letztliche Erfolg dieses Kurswechsels, die vollständige Umwertung des Altbaubestandes, die wiederum neue Probleme schuf. Aber schon damals war allen klar: Stadterneuerung geht nie zu Ende!

Bau des mehrspurigen Rembertikreises in Bremen, um 1967; © Archiv Bremer Zentrum für Baukultur / Foto: Franz Scheper



Regensburg

Pionierin der Altstadtanierung

Bundesland

Freistaat Bayern

Kommune

Regensburg

Bevölkerung

ca. 166.000

Programm und Förderzeitraum

seit 1955 Ausweisung von

Erneuerungsgebieten; seit 1957

Zuwendungen von Bund und Land;

seit 1971 Städtebauliche Sanierungs-

und Entwicklungsmaßnahmen;

2009 – 2019 Städtebaulicher

Denkmalschutz; seit 2020 Lebendige

Zentren

(weitere Förderung: Bundesprogramm

Investitionen in nationale UNESCO-

Welterbestätten, Bundesprogramm

Nationale Projekte des Städtebaus)

Gebietstypus

historischer Stadtkern oder -bereich

Städtebaufördermittel des Bundes*

36,3 Mio. Euro

Besonderheit

UNESCO-Weltkulturerbestätte seit

2006

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.



Als einzige erhaltene mittelalterlich geprägte Großstadt Deutschlands hat Regensburg den Zweiten Weltkrieg ohne großflächige Zerstörungen überstanden. In der vom Krieg unversehrten Altstadt finden nach 1945 Zehntausende von Flüchtlingen Unterkunft. Die Wohnverhältnisse sind jedoch aufgrund der extremen städtebaulichen Enge, der fehlenden Freiräume und der vielen unsanierten Häuser schlecht. Die Donauwacht in der Altstadt weist in den 1950er Jahren die höchste Bevölkerungsdichte der Bundesrepublik auf. Am 23. Mai 1955 stürzt das Treppenhaus des im Volksmund „Märchenschloss“ genannten, baufälligen Wohnhauses in der Keplerstraße 7 in sich zusammen. Es ist mit 94 Bewohnerinnen und Bewohnern bei nur fünf WCs und Wasserzapfstellen völlig überbelegt. Der Einsturz macht deutlich, wie prekär die Wohnverhältnisse in der Altstadt sind und wie dringend in den Baubestand investiert werden muss. Das Ereignis gilt als Initialzündung für die systematische Altstadtanierung in Regensburg: 1955 wird das Erneuerungsgebiet 1 (von 1977 an Sanierungsgebiet Donauwacht) festgelegt und Ende der 1950er Jahre wird Regensburg erstmals durch den Freistaat Bayern und den Bund in einem mehrjährigen Altstadtanierungsprogramm gefördert. Mit seiner kleinteiligen, am Bestand orientierten Strategie trotz Regensburg gewissermaßen dem Trend zur Flächensanierung und setzt wichtige Impulse für die Entwicklung der Städtebauförderung.

Im Jahr 1982 findet der städtebauliche Ideenwettbewerb „Straßen und Plätze in der Regensburger Altstadt“ statt. Aus den Ergebnissen leitet sich eine weitere wegweisende Sanierungsmaßnahme ab. Die Kommune gestaltet die historischen Plätze neu, die eine prägende städtebauliche Achse bilden. Heute führt die neu gestaltete Platzfolge von Ost nach West, vom Krauterermarkt über die Goliathstraße, den Kohlenmarkt, den Rathausplatz und den Haidplatz bis zur Ludwigstraße. Sie zieht viele Touristinnen und Touristen an und verbindet die wichtigsten Kultureinrichtungen.

Klaus Nickelkoppe im Interview

Stadtbau GmbH Regensburg



Klaus Nickelkoppe engagiert sich als gebürtiger Regensburger seit den 1970er Jahren für die Sanierung der Altstadt. Mit dem städtischen Tochterunternehmen Stadtbau GmbH war er für die vorbildhafte Sanierung zahlreicher Häuser verantwortlich. Der Architekt und Künstler genießt seit 2014 den Ruhestand.

Vor welchen Herausforderungen stand die Stadt Regensburg zu Beginn der Altstadtsanierung?

Anfang der 1970er Jahre war der Ruf der Regensburger Altstadt nicht besonders gut. 25 Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg war der Zustand der Gebäude sehr desolat, und die Stadtbevölkerung konnte und wollte das in den Althausbeständen liegende Potenzial nicht sehen. Auch die Hauseigentümer konnten oft aus finanziellen Gründen eine Sanierung ihrer Anwesen nicht beginnen. Deshalb hatte die Stadt ihr Tochterunternehmen, die Stadtbau GmbH, mit Einzelsanierungen beauftragt. Mithilfe von vorzeigbaren Sanierungsbeispielen konnte schon nach knapp 10 Jahren ein Umdenken hin zur Wertschätzung des Altstadtensembles erreicht werden.

Wie bewerten Sie die Altstadtsanierung heute?

In den 1970er und 1980er Jahren war die Städtebauförderung ein Bindeglied, um soziale Wohnraumförderung und Denkmalschutz unter einen Hut zu bringen. Nach anfänglicher Schwierigkeit gelang dies sehr gut. Mit zunehmenden positiven Sanierungsergebnissen wurde es auch schick, in der Altstadt zu wohnen. Nicht nur

Alteigentümer, sondern auch Investoren von außen sahen die Chance, gewinnbringend in die Sanierung einzusteigen. Dies führte zu steigenden Mieten. Wie in anderen Städten auch wurde Regensburg zum Teil Opfer des eigenen Erfolgs! Doch die Mehreinnahmen waren auch dringend notwendig, um aus den anfänglich kommunal initiierten Sanierungen einen Selbstläufer zu machen. Heute sind die Hauseigentümerinnen und -eigentümer in der Lage, durch die Mieteinnahmen die laufende Instandhaltung zu finanzieren.

Welche Bedeutung hat die Neugestaltung des öffentlichen Raumes in der Altstadt?

Als geborener Regensburger erinnere ich mich noch gut an den Begriff „Glasscherbenviertel“, der einen Großteil der westlichen Altstadt beschrieb. Die Bereiche westlich des Neupfarrplatzes galten als „tot“. Erst die Neugestaltung der öffentlichen Räume wertete diese Bereiche auf. Ein Flanieren, vom Domplatz über Kohlenmarkt, Haidplatz zum Bismarckplatz war 1960 nicht erstrebenswert. Heute ist die Platzfolge eine Perlenkette, die man gerne seinen Gästen zeigt. Öffentliche Räume funktionieren nur, wenn die angrenzenden Häuser entsprechend gestaltet sind und, sehr wichtig: attraktiv genutzt werden, um den Aufenthalts- und Erlebniswert einer Stadt zu steigern.

Wohnhaus Keplerstraße 7 während der Sanierung, 1960; Adolf Reisinger; © Stadt Regensburg, Bilddokumentation

Das heutige Wohnhaus mit Hausburgturm „Blauer Hecht“, Keplerstraße 7 neben dem Kepler-Museum; © Erik-Jan Ouwerkerk

Blick über die Altstadt; © Erik-Jan Ouwerkerk

Steinerne Brücke; © Erik-Jan Ouwerkerk

Freinsheim

Leben innerhalb alter Stadtmauern

Bundesland

Rheinland-Pfalz

Kommune

Stadt Freinsheim in der Verbandsgemeinde Freinsheim

Bevölkerung

ca. 5.000

Programm und Förderzeitraum

1978 – 1993 und seit 2012 Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen

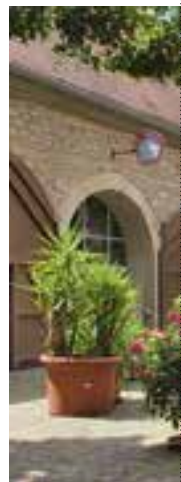
Gebietstypus

historischer Stadtkern oder -bereich

Städtebaufördermittel des Bundes*

3,9 Mio. Euro

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.



Mit der Altstadtansanierung von 1978 bis 1993 ist es der Stadt Freinsheim beispielhaft gelungen, ihren historischen Stadtkern mit der erlebbaren Stadtmauer und der mittelalterlichen Grundriss- und Baustruktur zu bewahren.

Das alte Weinstädtchen besitzt eine historische Altstadtanlage, die in ihrer Geschlossenheit nur noch selten zu finden ist: Die Stadtmauer aus dem 15. Jahrhundert umrundet den Stadtkern noch vollständig. Da alle Häuser nach dem Orleanischen Krieg 1689 neu errichtet werden mussten, hat sich ein geschlossenes barockes Stadtbild überliefert. Kulturelle und wirtschaftliche Nutzungen haben sich über die Jahre in der Altstadt bewährt. Überwiegende Nutzung ist das Wohnen, jedoch wird diese Funktion zunehmend von städtebaulichen Missständen und unzureichender Wohnqualität beeinträchtigt. Auch der Trend, aus der Altstadt heraus in die Neubaugebiete zu ziehen, bedroht den Stadtkern. Dass sich Freinsheim in den 1970ern für ein umfassendes Stadtsanierungskonzept entscheidet, hat vor allem zwei Gründe: Zum einen sollen die Lebensbedingungen in der Altbausubstanz verbessert, zum anderen einer un gelenkten Fehlentwicklungen durch eine Gestaltungssatzung entgegengewirkt werden. Nach dem ersten Rahmenplan von 1977 und der Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm 1978 werden in den nachfolgenden Jahren die Altbausubstanz Stück für Stück einfühlsam in ihrer ursprünglichen Art saniert, der Zentrumscharakter der Altstadt gewahrt und wichtige Infrastruktureinrichtungen im Kern gebündelt. Die erste Sanierungsmaßnahme bildet das Retzer-Anwesen, welches in seiner historischen Erscheinungsform der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird und neben Wohnungen verschiedene öffentliche Nutzungen wie Bibliothek, Seniorentreff und einen Park erhält. Im Freiraum liegt das Hauptaugenmerk auf der Wahrung und Stärkung des historischen Stadtgrundrisses. Die Innenstadt wird vom Autoverkehr befreit, der Markplatz niveaugleich mit Natursteinpflaster für den fußläufigen Verkehr aufbereitet. Der Stadtmauerrundgang sorgt für touristische Erlebbarkeit der Stadtgeschichte, und die zahlreichen sanierten Türme der Stadtmauer werden in Ferienwohnungen und Veranstaltungsräume umgewandelt. Mit fortschreitender Sanierung können auch private Investitionen angestoßen und das touristische Gastgewerbe angekurbelt werden.

Matthias Weber im Interview

Ehrenamtlicher Bürgermeister der Stadt Freinsheim



Matthias Weber ist seit 1998 Mitglied des Stadtrates und seit 2016 ehrenamtlicher Stadtbürgermeister von Freinsheim. Er studierte Erziehungswissenschaften und arbeitet als pädagogischer Berater.

Vor welchen Herausforderungen stand die Stadt Freinsheim zu Beginn der Altstadtanierung?

Bei vielen Gebäuden im historischen Ortskern gab es in den 1970er Jahren einen starken Sanierungsstau und sie entsprachen nicht mehr modernen Wohnbedürfnissen. Auch die kulturhistorisch bedeutsame Stadtmauer war in miserablen Zustand. In dieser Situation bot die Städtebauförderung eine Chance, obwohl angesichts der hohen Investitionen viel Überzeugungsarbeit erforderlich war.

Wie bewerten Sie die Altstadtanierung heute?

Die Freinsheimer Stadtanierung war letztlich ein erfolgreiches Zusammenwirken von politischen Entscheidungsträgern, die die notwendigen Beschlüsse fassten und die Förderanträge auf den Weg brachten, und engagierten Handwerkern, die die sich bietenden Chancen nutzten, sich weiterbildeten und sich als Spezialisten für die Sanierung historischer Bausubstanz profilierten. Die Altstadtanierung war und ist Motor der gesamten Entwicklung unseres lebenswerten Städtchens. Von ihr gehen zahlreiche Impulse sowohl für private als auch für gewerbliche Investitionen aus. Einzelne Projekte wie die Sanierung des Retzer-Anwesens, des historischen Rat-

hauses und natürlich des Von-Busch-Hofes bilden auch das Fundament für das reichhaltige Kulturangebot – ein für uns zunehmend wichtiger Standortfaktor.

Welche Bedeutung hat die Neugestaltung des öffentlichen Raumes in der Altstadt?

Die Attraktivitätssteigerung durch die Neugestaltung des öffentlichen Raumes führte einerseits zu einer erhöhten Identifikation der Freinsheimerinnen und Freinsheimer mit ihrem Heimatort und andererseits zu einem Anstieg der Gästezahlen. Somit wurden auch private und gewerbliche Investitionen ausgelöst und es folgte eine Revitalisierung der Altstadt.

Wie geht es weiter in Freinsheim?

Seit 2012 wird Freinsheim wieder unterstützt durch das Förderprogramm Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen. Dabei liegt der Fokus noch stärker auf der Förderung privater Investitionen durch Modernisierungsverträge. Außerdem wird weiter in die Infrastruktur investiert und die Sanierung der historischen Stadtmauer vorangetrieben.

Von-Busch-Hof in den 1970er Jahren; © Archiv der Stadt Freinsheim

Von-Busch-Hof 2020; © Elke Metzger

Kulturveranstaltung im Bürgersaal in der 1981 umgebauten Scheune; © Silke Bähr, Freinsheim

Karlsruhe

Wiege der Städtebauförderung

Bundesland

Baden-Württemberg

Kommune

Karlsruhe

Bevölkerung

ca. 300.000

Programm und Förderzeitraum

1971 – 1994 Städtebauliche

Sanierungs- und

Entwicklungsmaßnahmen

Gebietstypus

historischer Stadtkern oder -bereich

Städtebaufördermittel des Bundes*

14,3 Mio. Euro

Besonderheit

Studien- und Modellvorhaben

zur Ausgestaltung des Städtebau-

förderungsgesetzes von 1971



* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Wie kein anderer Ort ist Karlsruhe-Dörfle Abbild deutscher Stadtentwicklungspolitik. Die Karlsruher Altstadt, das sogenannte Dörfle, fällt einer der letzten großen Flächensanierungen in Deutschland zum Opfer. Sie ist zugleich eines der ersten Areale, auf dem zur stadtbildprägenden Blockrandbebauung zurückgekehrt wurde – statt wie vielerorts üblich Wohnblocks in Zeilenbauweise zu errichten.

Aus einer Ansiedlung von Tagelöhnern und Arbeitern für den Schlossbau entwickelt sich seit dem 18. Jahrhundert das Dörfle. Im Gegensatz zur Planstadt Karlsruhe herrschen im Dörfle keine städtebaulichen Vorgaben. Die einfache Bauweise und eine starke Überbevölkerung des Quartiers bringen im Laufe der Zeit Probleme mit sich: Die hygienischen Bedingungen sind schlecht, so fehlen beispielsweise Wasserzugänge in den Häusern. In den 1920er Jahren werden erstmals Konzepte für die Sanierung der Altstadt entwickelt. Nach dem Krieg werden diese wieder aufgegriffen und münden 1959 in der Festlegung des Sanierungsgebietes Dörfle. 1960 fasst der Gemeinderat den Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan „Sanierungsgebiet Altstadt“ und leitet damit eines der größten und schwierigsten Stadtentwicklungsprojekte Karlsruhes ein. Für einen großflächigen Abriss der existierenden Bebauung werden 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner umgesiedelt. Das ursprüngliche Straßenbild beginnt zu verschwinden. So befindet sich heute die neu entstandene vierspurige Fritz-Erler-Straße auf ehemals bebautem Gebiet. Das radikale Vorgehen spiegelt die Epoche der Kahlschlagpolitik wider und provoziert öffentliche Kritik. Was ohne Bürgerbeteiligung als Flächensanierung begann, wird dank eines Wendepunktes in der Stadtentwicklung durch weitgehende Objektsanierungen abgedämpft. Im Zuge dieser Neuorientierung und durch einen internationalen Wettbewerb bleiben die bisher unversehrten Gebäude im östlichen Teil erhalten. Dadurch entwickelt sich das Dörfle zu einem beliebten Wohnquartier und Ausgeviertel in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum.

Die Altstadtsanierung wird 1962 als Studien- und Modellvorhaben anerkannt. Die Erfahrungen zur Beseitigung der Wohnungsnot durch Wiederaufbau, Umnutzung und Sanierung dienen als Grundlage für das Städtebauförderungsgesetz vom 27. Juli 1971, das am 1. August 1971 in Kraft tritt.

Dr. Harald Ringler im Interview

Ehemaliger Leiter des Stadtplanungsamtes der Stadt Karlsruhe



Dr. Harald Ringler war seit 1974 Mitarbeiter in der Stadt- und Stadterneuerungsplanung in Karlsruhe und leitete das dortige Stadtplanungsamt von 2004 bis 2013. Der promovierte Stadtplaner genießt seitdem seinen Ruhestand.

Welche Aspekte machten das Dörfle zum Modellprojekt und zur Grundlage für das Städtebauförderungsgesetz von 1971?

Zu Beginn der Altstadtsanierung in Karlsruhe war man noch weit entfernt von der „Behutsamen Stadterneuerung“. In den 1950er Jahren stand eine Nord-Süd-Verkehrstrasse durch das Dörfle im Mittelpunkt der Sanierung. Der Erhalt und die Sanierung wurden nur für die nördliche und östliche gründerzeitliche Randbebauung angestrebt. 1964 folgte die Anerkennung als Studien- und Modellvorhaben des Bundes; die Erfahrungen flossen in die Formulierung des Städtebauförderungsgesetzes ein. Der Widerstand der Öffentlichkeit gegen großmaßstäbliche Planungen und der 1970 ausgelobte internationale städtebauliche Wettbewerb führten zur Hinwendung zum Erhalt von Bausubstanz und Blockrandbebauung. Das Nutzungskonzept wurde auf die Mischung von Wohnen, öffentlichen Einrichtungen sowie privaten Dienstleistungen und Einzelhandel ausgerichtet. Später folgten Stadthäuser als Reihenhäuser auf schmalen Parzellen.

In den 1920er Jahren wurden bereits erste Konzepte für die Sanierung der Altstadt erarbeitet. Vor welchen Herausforderungen steht die Altstadt heute, 100 Jahre später?

In den 1920er Jahren stand die Verbesserung der Stadthygiene durch die Auflockerung der Bebauung im Vordergrund. Heute gibt es strukturelle Defizite und die zunehmenden Belastungen durch den Klimawandel. Ein Problem der Innenstadt ist, dass sich der Einzelhandelsschwerpunkt stetig nach Westen verschoben hat. Dies bekam auch die östliche Innenstadt zu spüren. Die Förderung von Umnutzungen in den Erdgeschosszonen sowie eine publikumsintensive öffentliche Einrichtung im Gebiet könnten die Attraktivität steigern. Auch bedarf es bei einer großen Anlage des sozialen Wohnungsbaus sowohl architektonisch als auch bautechnisch einer Erneuerung. Der ehemalige Straßendurchbruch (Fritz-Erler-Straße) wirkt weiterhin als Barriere innerhalb der Altstadt. Eine permanente Herausforderung wird die Anpassung an den Klimawandel, die neben der Modernisierung des Quartiers, seiner Bebauung und Freiflächen in der Ertüchtigung für die klimatischen Veränderungen bei Umbau- und Neubaumaßnahmen besteht.

Ausschnitt Luftbild, Stadt Karlsruhe; © Roland Fränkle

Private Gebäudeerneuerung in der Kaiserstraße (vorher); © Stadtarchiv Karlsruhe 8/BA Schlesiger 1980 – A39/91/7/34

Private Gebäudeerneuerung in der Kaiserstraße (nachher); © Presse- und Informationsamt Stadt Karlsruhe, Monika Müller-Gmelin

Leer (Ostfriesland)

Sanierung statt Planierung

Bundesland

Niedersachsen

Kommune

Leer (Ostfriesland)

Bevölkerung

ca. 34.000

Programm und Förderzeitraum

1971 – 2004 Städtebauliche

Sanierungs- und Entwicklungs-

maßnahmen; 2015 – 2019 Städte-

baulicher Denkmalschutz;

seit 2020 Lebendige Zentren

Gebietstypus

historischer Stadtkern oder -bereich

Städtebaufördermittel des Bundes*

13,1 Mio. Euro

Besonderheit

Verhinderung des Altstadtabrisses

zugunsten einer Verkehrsplanung

durch eine Bürgerinitiative



* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Die Bürgerinitiative Altstadtsanierung in Leer ist eine der ersten im norddeutschen Raum, die ihre wichtigsten Ziele – zumindest teilweise – erfolgreich durchsetzen kann.

Sie konstituiert sich 1973 aus dem Heimatverein Leer heraus als Reaktion auf die seit Anfang der 1960er Jahren bestehenden Pläne zur Altstadtsanierung. Die Pläne sehen einen Flächenabriss alter Gebäude vor. In dem Gebiet sollen eine großzügige Westtangente und große moderne Wohnblöcke entstehen. Mit ihrem ersten Flugblatt fordert die Bürgerinitiative 1973 einerseits den Erhalt des stadtbildprägenden Charakters der Altstadt. Andererseits werden eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an den Planungen sowie mehr Transparenz bei den Planungen eingefordert. Dann der große Erfolg: Wesentliche Teile der Westtangente, die im Sinne einer autogerechten Stadt einen ungehinderten Verkehrsfluss bis in die Altstadt ermöglichen soll, werden nicht gebaut. Statt der Flächensanierung sollen künftig die Modernisierung und Erhaltung einzelner Gebäude Vorrang haben. In den folgenden Jahren lässt die Bürgerinitiative alternative Vorschläge erarbeiten, mobilisiert mit unzähligen Flugblättern, Leserbriefen und Diskussionsveranstaltungen die Öffentlichkeit, führt Umfragen durch, sammelt Unterschriften und wendet sich an Politikerinnen und Politiker auf Landes- und Bundesebene. Neben der Gebäudesanierung wird auch der öffentliche Freiraum durch den Ausbau der Fußgängerzone und die Errichtung der Uferpromenade umfassend aufgewertet. Nachdem der erste Teil der Uferpromenade 1989 entsteht, erwirbt die Stadt 1998 das Erbbaurecht am westlichen Nesseufer zurück und lässt bis 2006 eine neue Fußgängerbrücke über den Hafen errichten. Die Skepsis der Bürgerinnen und Bürger gegenüber dem Sanierungsgebiet hält an, bis die Stadt mit Kauf, Bau und Umsetzung von öffentlichen Maßnahmen vorbildhaft vorangeht und private Investitionen anstößt.

Nicht immer kann die Bürgerinitiative ihre Interessen durchsetzen. Sie bewirkt aber, dass große Teile der Altstadt saniert und erhalten werden – und macht der Öffentlichkeit bewusst, dass die Identifikation mit der eigenen Stadt auch von Stadtbild und Geschichte getragen wird. Heute gilt die historische Altstadt von Leer als Kleinod Ostfrieslands – ein Touristenmagnet.

Beatrix Kuhl im Interview

Bürgermeisterin der Stadt Leer (Osfriesland)



Beatrix Kuhl studierte Lehramt (Geschichte, Germanistik, Politik) in Göttingen. Seit 2006 war sie Ratsfrau im Rat der Stadt Leer und von 2011 bis 2014 Fraktionsvorsitzende der CDU/FDP-Gruppe. Seit 2014 ist sie Bürgermeisterin der Stadt Leer.

Die Leerer Bürgerinitiative war damals Teil einer deutschlandweiten Bewegung. Wie aktiv ist die Bürgerschaft in Leer heute?

In den 1970er Jahren setzten sich die Menschen in Leer nicht nur für die Umwelt, sondern auch für den Erhalt alter Bausubstanz ein. Die damals agierenden Personen haben alle Hebel in Bewegung gesetzt und politisch Verantwortliche für ihre Ziele aktivieren können. Mit Erfolg, denn was wäre Leer ohne die Altstadt, ohne die kleinen Gassen, die alten Bürgerhäuser oder die Weberhäuser, die mit öffentlichen Mitteln saniert worden sind? Die Leerer Bürgerinnen und Bürger sind nach wie vor erfreulich aktiv. Viele Menschen melden sich mit ihren Ideen zu Wort, kritisieren und geben Anregungen – auch über die sozialen Medien. Unterstützt werden sie durch partizipative Planungsstrukturen: So war ein Runder Tisch Voraussetzung für das Sanierungsgebiet in unserer Oststadt. Auch in der Weststadt wurde Bürgerengagement in ein beratendes Gremium verantwortlich eingebunden. Aufgrund einer Bürgerinitiative gegen den Bau eines Einkaufszentrums in der Innenstadt wurde 2012 eine Planungswerkstatt eingerichtet, in der viele Menschen mitge-

arbeitet haben. Am Ende stand 2014 ein Planungskonzept, das bis heute die Grundlage für alle Planungen in der Innenstadt ist. Ja, die Bürgerinnen und Bürger nehmen großen Anteil an allem, was in „ihrer“ Stadt passiert, die Erfolge machen sie stark, und es ist wünschenswert, dass sich diese Vorgehensweise auch in Zukunft erhält, denn das ist gelebte Demokratie.

Wie bewerten Sie die Sanierung der Leerer Altstadt aus der Sicht von heute?

Der Erhalt der Altstadt Ende der 1970er Jahre bot für Leer einen großen Anschlag zur Weiterentwicklung. Zahlreiche Sanierungsgelder sorgten für Verschönerungen der Gebäude, Straßen und Gehwege. Das Nebeneinander von Stein und Grün wurde zur Maxime und diese positiven Ergebnisse stärken diese Vorgehensweise. Bis heute fließen Altstadtmittel in die Stadt. Bis heute setzen sich Verwaltung, Politik und Bürgerinnen und Bürger für die Schönheit ihrer Stadt ein. Farbgebung, Bauvorschriften, Erhalt von Gebäuden, Kellern und anderen Details sind die Herausforderungen, um die Altstadt weiter zu entwickeln und zu erhalten.

Wörde vor und nach der Sanierung, 1981 und 2005;
© Archiv Stadt Leer

Bauzustand der Brunnenstraße in den 1980er und 2000er Jahren;
© Archiv Stadt Leer

Bremen

Die Rettung des Ostertorviertels

Bundesland
Freie Hansestadt Bremen
Kommune
Bremen
Bevölkerung
ca. 566.000
Programm und Förderzeitraum
1972 – 1998 Städtebauliche
Sanierungs- und Entwicklungs-
maßnahmen
Gebietstypus
historischer Stadtkern oder -bereich
Städtebaufördermittel des Bundes*
8,8 Mio. Euro
Besonderheit
Eine Bürgerinitiative verhindert
den Abriss des Viertels.

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.



Das Ostertorviertel ist heute ein vitales Viertel und beliebter Wohnstandort. Dank der Städtebauförderung – und einer aktiven Bewohnerschaft – entstand eine Symbiose aus Alt und Neu.

Auch Bremen folgt zunächst dem städtebaulichen Leitbild der autogerechten Stadt: In den 1960er Jahren sieht die Stadt- und Verkehrsplanung einen Abriss des Ostertorviertels zugunsten einer neuen Verkehrsführung vor. Für den östlichen Teil des Tangentenvierecks ist eine etwa 120 Meter breite Schneise durch das Viertel zwischen dem Rembertikreisel und einer neuen Brücke in die Neustadt beabsichtigt. Die Pläne sehen entlang der Tangenten eine Hochbebauung mit bis zu 28 Stockwerken vor. Unter diesen Leitmotiven erarbeitet die Stadt 1971 ein Sanierungskonzept Ostertorviertel, das einen flächenhaften Abriss der historischen Bausubstanz vorsieht. Die Stadtteilbewohnerinnen und -bewohner wehren sich und setzen sich in der Folge gegen den Bau der Mozarttrasse ein. Der Arbeitskreis Ostertorsanierung im SPD-Ortsverein Altstadt engagiert sich besonders. Bereits 1969 führt der Arbeitskreis eine große Befragung im Stadtteil durch. Das Ergebnis: 95 Prozent der Anwohnenden sprechen sich gegen die geplante Mozarttrasse aus. Die Bevölkerung schafft die Wende: Die Flächensanierung scheitert 1973. Statt der früheren Flächensanierung will die Stadt nun den Bestand behutsam sanieren und Baulücken schließen. 1974 schreibt sie einen städtebaulichen Ideenwettbewerb aus mit dem Ziel, den alten Quartierscharakter wiederherzustellen. Durch die mit der Städtebauförderung verbundene öffentliche Mitfinanzierung von Sanierungsarbeiten können viele Hauseigentümerinnen und -eigentümer zu umfangreichen Sanierungsmaßnahmen motiviert werden. Auch die Straßen und Plätze werden dabei saniert. Zwischen 1977 bis 1980 entstehen im Milchquartier im Rahmen der Sanierung neue Wohnbebauungen, die den traditionellen Stil des Bremer Hauses adaptieren und modern interpretieren.

Heute sind nahezu alle Wunden der Abrisspolitik geschlossen. Nur der gigantische Rembertikreisel steht noch als Beispiel für die Verkehrsplanung der 1960er Jahre.

Herbert Wulfekuhl im Interview

Arbeitskreis in der Freien Hansestadt Bremen



Herbert Wulfekuhl begleitete als Ortsamtsleiter Mitte/Östliche Vorstadt von 1972 bis 1987 und Vorsitzender des zuständigen Beirats Mitte den gesamten Planungsprozess. Danach wechselte er bis 2012 in die Leitung der Landeszentrale für politische Bildung Bremen.

Wie konnte damals der Flächenabriss gestoppt werden?

Der Widerstand gegen die Trassenplanung ruhte auf drei Säulen: Er begann mit Ablehnung durch die ansässige Bevölkerung, wuchs durch den Arbeitskreis Ostertorsanierung und triumphierte schließlich mit dem Beirat Mitte und einer umfassenden Medienberichterstattung. Das Schlüsseljahr 1973 begann mit der Reduzierung der Bevölkerungszielzahl auf 600.000 durch die SPD-Mehrheitsfraktion im Landtag aufgrund sinkender Tendenz. Zwei große Betroffenenversammlungen manifestierten den Widerstand. Im Oktober beschloss der SPD-Unterbezirk Bremen, dass keine neuen Trassen mehr durch bestehende Wohn- und Erholungsgebiete gebaut werden dürfen. Hintergrund waren weitere Trassen im Flächennutzungsplan von 1967, die in das Bewusstsein der politischen Kreise gerieten. Der Ölpreisschock im November mit seinen autofreien Sonntagen tat sein Übriges im öffentlichen Bewusstsein. Im Dezember schließlich lehnte die SPD-Mehrheitsfraktion den Bau der Mozarttrasse über Nacht ab, nachdem eine erste Abstimmung nur eine hauchdünne Mehrheit für die Trasse ergeben hatte, die nur mit den Stim-

men der Bremerhavener Abgeordneten zustande gekommen war. Die Zustimmung des Bundes für den Wechsel von der Flächensanierung zur behutsamen Objektsanierung legte den Grundstein für die folgende Entwicklung.

Welchen Wert haben die Aktivitäten des Arbeitskreises Ostertorsanierung für die Entwicklung der Stadt Bremen?

Der erfolgreiche Widerstand gegen die Trassenplanung ist bis heute ein Vorbild für das bürgerliche Engagement gegen als ungerrecht empfundene staatliche Planungen. Das Ostertorviertel gehört seit Abschluss der Sanierung zu den begehrtesten Wohnlagen Bremens. Das hat aber gravierende Folgen für die Miet- und Grundstückspreise. Die Konzentration von kulturellen und kommerziellen Aktivitäten, eingebunden in den sanierten Stadtteil, bildet in Bremen ein Alleinstellungsmerkmal. Das hier historisch vorherrschende Bremer Haus (Souterrain, zwei Vollgeschosse und Dachgeschoss) hat sich in seiner flexiblen Nutzungsart als bewährtes Modell für innenstadtnahes, verdichtetes Wohnen erwiesen.

Geplanter Straßendurchbruch Mozarttrasse, 1964; © Archiv Bremer Zentrum für Baukultur

Titelbild eines Flugblattes des SPD-Ortsvereins Altstadt und des Arbeitskreises Ostertorsanierung, Februar 1974; © Klaus Warwas, Bremen

Auf den Häfen 12–17 im Ostertorviertel, Blick nach Osten 1972/2021; Foto: Wilhelm Kuhlmann / Michael Schnelle; © sbk Zentrum für Medien, Bremen

Luftaufnahme des Ostertorviertels mit östlicher Vorstadt, Rembertikreisel und Wallanlagen; Foto: Gustav Rittstieg; © LHA KO

Same, same – but different!

Hilmar von Lojewski

Beigeordneter und Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr des Deutschen Städtetages

Die 16. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages im Jahr 1971 in München stand unter dem Motto „Rettet unsere Städte jetzt!“. Die Sitzung fand parallel zu den Beratungen des Städtebauförderungsgesetzes in den Ausschüssen des Bundestages und der zweiten Lesung im Parlamentsplenum statt. Das Gesetz war noch nicht verabschiedet, sondern befand sich mitten in der politischen Diskussion. Die Dokumentation der Hauptversammlung zeichnet daher ein sehr spannendes Bild der damaligen Problemlage in unseren Städten und der politischen Lösungsansätze.

Zu Recht darf gefragt werden: Wie passt dieses Motto zum oben stehenden Titel des Textbeitrages? Zuerst zu den Gemeinsamkeiten von damals und heute: Die Analyse der Problemlage ist nahezu identisch. Die Bevölkerungszahlen und der Flächenbedarf pro Kopf wachsen, die Umweltbelastungen steigen, die wachsende Mobilität wird als Belastung für die Stadtsysteme und die Einwohnerinnen und Einwohner wahrgenommen. Im Ergebnis werden eine gemeinwohlorientierte Bodenpolitik sowie die schnellstmögliche Verabschiedung des Städtebauförderungsgesetzes gefordert.

Auf den ersten Blick könnte man viele Forderungen von damals ohne weiteres in die heutige Zeit übertragen. Haben wir in den letzten 50 Jahren tatsächlich so wenige Fortschritte gemacht? Die Antwort hierauf muss differenziert ausfallen. Ja, viele der Probleme bestehen auch in der heutigen Zeit immer noch oder werden

nach einer Phase der Entspannung wieder aktuell. Herausforderungen in der Stadtentwicklung bleiben im Austarieren zwischen Marktwirtschaft und steuernden wie fördernden Eingriffen ein Kontinuum. Und dennoch: Nein, wir haben sehr große Fortschritte in den vergangenen 50 Jahren in der Stadtentwicklung gemacht – auch dank der Unterstützung durch die Städtebauförderung.

Die in dieser Veröffentlichung dargestellten Beispiele zeichnen den Wandel in den letzten 50 Jahren exemplarisch nach. Das Erfolgsrezept der Städtebauförderung in den vergangenen 50 Jahren war stets ihre Flexibilität und Wirtschaftlichkeit. Durch einen breiten inhaltlichen Ansatz konnten viele Herausforderungen vor Ort angegangen werden. Durch den Multiplikatoreffekt trägt die Städtebauförderung gleichermaßen zur Wirtschaftsförderung wie zur Beseitigung städtebaulicher Missstände bei.

Der Wandel der unterschiedlichen Programme und Inhalte sowie die zum Standard gewordenen integrieren Entwicklungskonzepte machen deutlich: Es hat sich viel getan, wenngleich die Problemlagen vor Ort nicht immer zur Zufriedenheit gelöst werden konnten. Und bei allen Erfolgen bleibt dennoch viel zu tun. Wir sind auf die nächsten 50 Jahre im Zeichen sich wandelnder Ansprüche an Wohnen, Arbeiten und Mobilität und mit dem dicken Vorzeichen Nachhaltigkeit und Klimaschutz gespannt.

Abschied von der Charta von Athen

Prof. Dr. Jörg Haspel

bis 2017 Landeskonservator und Leiter des Landesamtes für
Denkmalpflege Berlin, Vorsitzender des Stiftungsrates
Deutsche Stiftung Denkmalschutz, Präsident von ICOMOS Deutschland

Viele Wege führen zum Europäischen Denkmalschutzjahr 1975. Zu den Wegbereitern und Erfolgsgaranten der vom Denkmaljahr markierten Neuorientierung zählt in Deutschland die 1971 für die Bundesrepublik verabschiedete Gesetzgebung zur Städtebauförderung. Sie sollte nicht nur den Blickwinkel von Fachleuten aus Architektur und Planung oder der Kommunalpolitik auf die historische Stadt verändern, sondern sie schärfte auch die Wahrnehmung der Denkmalpflege für die stadträumliche Umgebung von Kunst- und Geschichtszeugnissen und für das städtebauliche Erbe.

Den Perspektivwechsel eingefordert hatten aber nicht zuletzt Bürgerinnen und Bürger, genauer: großstädtische Bürgerinitiativen, die seit den 1960er Jahren in den Medien dem Protest gegen Flächensanierungen und eine autogerechte Neuordnung historischer Quartiere politisches Gehör verschafften. Unter griffigen Veröffentlichungstiteln wie „Die gemordete Stadt“ (Wolf Jobst Siedler, 1964) oder „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ (Alexander Mitscherlich, 1965) lieferten Publizistinnen und Publizisten, Psychologinnen und Psychologen oder Soziologinnen und Soziologen pointiert formulierte und vielzitierte Referenz- und Argumentationsmaterial für zeitgemäße Leitbilder der Stadtentwicklung.

Eingeläutet war damit auch ein Abschied von der „Charta von Athen“, dem Manifest des funktionalistischen Städtebaus, verabschiedet 1933 von dem Congrès International d'Archi-

tecture Moderne (CIAM), erstmals veröffentlicht 1943 und nach dem Zweiten Weltkrieg vorherrschende Doktrin für den Wiederaufbau und Umbau historischer Städte. Ihr modernes Credo hatte nicht nur jede Bezugnahme oder Re-Interpretation von Architekturtraditionen und historischen Bauformen verteufelt, sondern sie hatte im Umgang mit dem Erbe auch die radikale Beseitigung von Verkehrs- und Entwicklungshindernissen sowie den Abriss – statt eine erhaltende Erneuerung – von sanierungsbedürftigen Altbauquartieren verlangt. Eine Generation nach Kapitulation und Befreiung drohten vielerorts in Deutschland Kahlschlagsanierungen und aus dem historischen Zusammenhang gerissene Monumente das architektonische und städtebauliche Erbe selbst dort zunichtezumachen, wo es die Bombardements des Krieges überdauert hatte.

Das Europäische Denkmalschutzjahr 1975 bot in der Bundesrepublik gewissermaßen einen Resonanzboden für die vom Städtebauförderungsgesetz 1971 teils beabsichtigte, teils ermöglichte Wende zu einer bestandsorientierten Stadterneuerungspolitik. Die im Zusammenhang mit dem Denkmalschutzjahr 1975 auf europäischer und nationaler Ebene verabschiedeten Übereinkommen, Erklärungen und Empfehlungen – darunter die Europäische Denkmalschutzcharta des Europarates von 1975 – ebneten den Weg für eine städtebaulich agierende Denkmalpflege und eine historisch reflektierte Stadtplanung.



**„Die Förderung einer
funktionalen Mischung in
lebenswerten Quartieren
wird zum Leitprinzip
innerstädtischer Erneuerung.“**

Prof. Dr. Uwe Altröck



Die Überarbeitung des Gesetzes führt die Möglichkeit des vereinfachten Verfahrens für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen ein.

Novelle des Städtebauförderungsgesetzes



1983

1984



12 Grundsätze der behutsamen Stadterneuerung

Im Zuge der IBA-Altbau werden die „12 Grundsätze der behutsamen Stadterneuerung“ für Berlin formuliert und 1983 beschlossen. Sie fordern eine bewohnerorientierte und sozialverträgliche Erhaltung und Modernisierung von Altbaubeständen.

Die Internationale Bauausstellung IBA Berlin (1978 – 1987) verfolgt zwei Ansätze der Stadtentwicklung: die behutsame Stadterneuerung (IBA-Altbau) und die kritische Rekonstruktion als Stadtreparatur (IBA-Neubau).

IBA Berlin



1987



BauGesetzbuch

Im Jahr 1987 werden die Regelungen zum allgemeinen Städtebaurecht aus dem Bundesbaugesetz (BbauG) und zum besonderen Städtebaurecht aus dem Städtebauförderungsgesetz (StBauG) im Baugesetzbuch (BauGB) zusammengefasst.

1987

1989



IBA Emscher Park

Die Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park im Ruhrgebiet (1988 – 1999) thematisiert als erstes Großprojekt den Strukturwandel einer ganzen Region. Sie setzt modellhafte Lösungsstrategien für den Wandel von der Schwerindustrieregion hin zu einer Wohn-, Kultur- und Freizeitlandschaft mithilfe der Städtebauförderung praktisch um.

Stadterneuerung in den 1980er Jahren

Prof. Dr. Uwe Altrock hat seit 2006 die Professur für Stadterneuerung und Planungstheorie an der Universität Kassel inne. Nach dem Studium der Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin und dem Städtebaureferendariat bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin war er in Forschung und Praxis tätig. Im Anschluss an seine Promotion übernahm er 2002 die Vertretungsprofessur für Quartiersentwicklung an der TU Hamburg-Harburg und war von 2003 bis 2006 Juniorprofessor für Urban Structures an der BTU Cottbus. Er ist unter anderem Mitherausgeber des „Jahrbuchs Stadterneuerung“.

Nach weitreichenden gesellschaftlichen Veränderungen und dem fundamentalen Umbruch in der (west-)deutschen Stadterneuerungspraxis in den 1970er Jahren mit massiver Kritik an den städtebaulichen Leitbildern der Moderne setzt sich in den 1980er Jahren die „Behutsame Stadterneuerung“ immer mehr durch. Deren Prinzipien werden ganz wesentlich durch die Internationale Bauausstellung in Berlin 1984/87 geprägt. Sie setzt sowohl auf eine bestandsorientierte Erneuerung der baulichen Substanz als auch auf Berücksichtigung der Bedürfnisse von Bewohnerinnen und Bewohnern sowie ortsansässigen Betrieben. Deren Schutz und aktive Einbeziehung in die Entwicklung von Erneuerungskonzepten findet in den „12 Grundsätzen der behutsamen Stadterneuerung“ ihren programmatischen Ausdruck, wird aber in verschiedenen Spielarten und mit pragmatisch an die Möglichkeiten vor Ort angepasster Konsequenz in die Praxis umgesetzt.

So setzen sich nach heftigem Widerstand gegen die Abrisspolitik der 1970er Jahre in Städten wie Berlin, München, Frankfurt oder Freiburg allmählich eher kleinteilige Ansätze durch. Diese entwickeln möglichst bezahlbare Konzepte zur Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden, für den Einbau von Zentralheizungen, Bädern und Doppelfenstern, eine an die räumlichen Voraussetzungen der Quartiere angepasste soziale Infrastruktur, Verkehrsberuhigung und Aufwertung von Hof- und Freiflächen. Der traditionelle Baublock gewinnt als Anknüpfungspunkt für Gemeinschaftsbildung und gebäude-

übergreifende Strategien der Aufwertung eine zentrale Bedeutung. Daneben spielen nutzbare öffentliche Räume für das Quartier eine zentrale Rolle.

Dies ist nur möglich durch eine Abkehr von standardisierten Ausstattungsrichtwerten der städtebaulichen Moderne. Die Entwicklung vielfältiger kleinräumiger Qualitäten tritt häufig an die Stelle der Schaffung großer, eher vorstädtisch anmutender Parks, Schulen und Kindergärten. Wichtige Ressourcen für eine wieder zunehmende Attraktivität des Lebens in innerstädtischen Quartieren ergeben sich durch den wirtschaftlichen Strukturwandel: Emittierende Betriebe werden ausgelagert, und so bleibt eine Vielzahl von nachnutzungsfähigen Geschossfabriken, Hallen, Remisen, Nebengebäuden und Freiflächen zurück, die das „Rohmaterial“ für neue Wohn-, Arbeits- und Lebensformen in der Stadt bilden. Die Förderung einer funktionalen Mischung in lebenswerten Quartieren wird zum Leitprinzip innerstädtischer Erneuerung, für das sogar die neue planungsrechtliche Kategorie des „Besonderen Wohngebiets“ geschaffen wird.

Engagement und Mitsprache der Stadtgesellschaft werden nun gefördert, Mieterberatung, Sanierungsbeiräte und Beteiligung tragen dazu bei, dass die Bewohnerinnen und Bewohner vor Ort sich ihre Quartiere neu aneignen. Neue Genossenschaften werden gegründet. In größeren Städten entstehen in ehemals besetzten Häusern neue Wohnformen, in denen Selbsthilfeansätze zur Modernisierung und Instandsetzung gefördert werden. In Erdgeschossen entstehen Kitas, Beratungsstellen, spezialisierte kleine Läden und zahlreiche gastronomische Einrichtungen.

Das städtebauliche Gefüge der historischen Innenstädte wird neben der Bewahrung im Zuge des städtebaulichen Denkmalschutzes durch kleinteilige Stadtreparaturansätze vorsichtig ergänzt. Hinzu treten Versuche einer „Kritischen Rekonstruktion“ durch zeitgenössische Architektur auf vereinfachten historischen Stadtgrundrissen dort, wo sie durch den Zweiten Weltkrieg oder die „zweite Zerstörung“ danach infrage gestellt wurden. Dörfer, Klein- und Mittelstädte profitieren in einigen Regionen von Ansätzen einer „einfachen Sanierung“, die, teilweise ausschließlich von den Ländern gefördert, vor allem eine Aufwertung der öffentlichen Räume und des historischen Erscheinungsbilds zum Ziel haben.

Während das gesellschaftliche Bewusstsein für den Schutz der Umwelt mit Waldsterben, Tschernobyl-Katastrophe und dem Brundtland-Bericht wächst, entstehen auch erste Experimente einer ökologischen Erneuerung mit Blockheizkraftwerken, Grauwassernutzung, Entsiegelung von Hofflächen und Dachbegrünung. Sie bilden den Ausgangspunkt für eine Vielzahl weiterer Versuche zur energetischen Sanierung des baulichen Bestands, die auch heute noch aktuell sind.

Die gesellschaftlichen Umbrüche reichen allerdings noch viel tiefer. So sind die Vorboten der damals bereits international anlaufenden neoliberalen Wende in der Stadtpolitik in Deutschland noch kaum spürbar. Mit dem Skandal um den Wohnungsbaukonzern Neue Heimat gerät das Modell des modernen Wohnens am Stadtrand politisch in die Krise, und die Großwohnsiedlungen werden schließlich ihrerseits zum Schauplatz der Stadterneuerung. Mit der Abschaffung der Wohnungsgemeinnützigkeit wird schließlich zum Ende des Jahrzehnts der Grundstein für eine Entstaatlichung der Stadtpolitik mit weitreichenden Folgen gelegt.

Mit dem Verfall der ostdeutschen Städte kommen dort ganz zögerlich ebenfalls Versuche einer am Erhalt der baulichen Substanz oder wenigstens am Maßstab der historischen Stadt orientierten Erneuerung auf. Die in weiten Teilen dominierende Politik von Abriss und Neubau, der Verfall der historischen Substanz und die erheblichen Umweltprobleme in den Städten haben ihren Anteil an der aufkommenden Protestbewegung, die schließlich die „Wende“ mit auslösen. Die Übertragung des bundesrepublikanischen Systems und der behutsamen Stadterneuerung auf die neuen Länder tragen zwar wesentlich dazu bei, dass auch dort viele historische Stadtkerne gerettet werden können. Trotz erheblicher öffentlicher Fördermittel ist der hohe Zuschussbedarf der behutsamen Stadterneuerung langfristig nicht aufrecht zu erhalten. Mit dem Übergang zu stärker abschreibungs-basierten Finanzierungsmodellen und der späteren bundesweiten Fokussierung der Förderung auf öffentliche Gebäude und Flächen blühen viele innenstadtnahe Quartiere zwar auf, sind jedoch langfristig nicht gegen eine massive Gentrifizierung gefeit.



Alte Hansestadt Lemgo

Kompetitive Altstadtanierung

Bundesland

Nordrhein-Westfalen

Kommune

Lemgo

Bevölkerung

ca. 41.000

Programm und Förderzeitraum

1972 – 1996 Städtebauliche

Sanierungs- und Entwicklungs-

maßnahmen; 2009 – 2019

Städtebaulicher Denkmalschutz;

seit 2020 Lebendige Zentren

Gebietstypus

historischer Stadtkern oder -bereich

Städtebaufördermittel des Bundes*

10,8 Mio. Euro

Besonderheit

1987 Gründungsmitglied der

Arbeitsgemeinschaft Historische

Stadt- und Ortskerne in Nord-

rhein-Westfalen



* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Lemgo beschreitet den Weg der struktur- und gebäudeerhaltenden Stadt-sanierung schon zu Beginn der 1970er Jahre und wendet sich von radikalen Abrisskonzepten ab.

In der ersten Sanierungsphase liegt der Fokus auf dem öffentlichen Raum: Durchgangsverkehr und öffentlicher Parkraum werden weitgehend aus der Innenstadt herausgenommen und eine Fußgängerzone angelegt. Gemeinsam mit dem Sanierungsträger kauft die Stadt markante Baudenkmale im Umfeld von Rathaus und Marktplatz auf und beginnt, sie instand zu setzen und für eine Verwaltungsnutzung herzurichten. Diesem Beispiel folgen private Denkmaleigentümerinnen und -eigentümer. Geschäftshäuser werden instand gesetzt und modernisiert. Zu Beginn der 1980er Jahre richtet die Kommune den Stadterneuerungsprozess stärker auf die Bedeutung des historischen Stadtkerns als Wohnstandort aus. Neben der Erarbeitung von Ortssatzungen werden Wettbewerbe zu einem entscheidenden Instrument für öffentliche und größere private Bauvorhaben.

So gelingt es beispielsweise, im nordwestlichen Altstadtquartier große private Stellplatzflächen und Brachflächen zu erwerben, zusammenzufassen und mit Altenwohnungen und -pflegeheim zu bebauen. Mithilfe eines Realisierungswettbewerbes kann ein Stück Stadtreparatur mit überzeugender städtebaulicher und architektonischer Qualität umgesetzt werden.

Mitte der 1980er Jahre erfasst die Stadt Leerstände, Baulücken und instandsetzungsbedürftige Gebäude systematisch und erarbeitet ein Maßnahmenkonzept. Mit diesem Konzept bewirbt sich die Stadt um Aufnahme in die vom Land initiierte Arbeitsgemeinschaft Historische Stadt- und Ortskerne und wird deren Gründungsmitglied. Bund und Land ermöglichen es in den folgenden Jahren mit einer intensiven Kombinationsförderung aus Modernisierungs- und Städtebauförderung, dank einer intelligenten Verknüpfung von restaurierten historischen Gebäuden und lückenfüllenden Neubauten die Wohnfunktion im Zentrum auszubauen.

Die städtebauliche Erneuerung läuft kontinuierlich ab. Die Alte Hansestadt Lemgo widmet sich ihr bis heute mit gleichbleibender Intensität und Qualität, um sich für stets neue Herausforderungen zu rüsten und sich zukunftsweisend weiterzuentwickeln.

Helmut Strüßmann im Interview

Ehemaliger Bauamtsleiter der Stadt Lemgo



Helmut Strüßmann ist gelernter Maurer, studierte Hochbau in Höxter und Architektur in Hannover. Für die Bauverwaltung der Stadt Lemgo war er von 1980 bis 2014 tätig, zuletzt als Leiter des Geschäftsbereiches Stadtplanung und Bauen.

In den 1980er Jahren entstand eine besondere Entwicklungsdynamik in der Lemgoer Altstadt. Wie begründete sich diese?

Die öffentliche Meinung hatte sich nach den Erfolgen der ersten Sanierungsphase ins Positive gewandelt. Lemgoer konnten sich wieder vorstellen, im historischen Stadtkern zu wohnen. Sie entdeckten seine Standortvorteile: relativ ruhiges Wohnen, fußläufig erreichbare Infrastruktur und attraktive Grün- und Freiräume. Großzügig bemessene Bundes- und Landesmittel unterstützten die Instandsetzung und Modernisierung von Baudenkmälern und erhaltenen Gebäuden. Sie machten diese auch wirtschaftlich interessant und tragbar.

Wie waren seinerzeit die Rahmenbedingungen für Wettbewerbsverfahren – gab es Vorbehalte und Widerstände oder Zuspruch und Akzeptanz?

Zu dieser Zeit gab es eine hohe Akzeptanz für Wettbewerbe in Rat und Verwaltung. Widerstände, wie es sie in den 1970er Jahren gegeben hatte, wurden kaum noch laut. Befördernd wirkten zudem die unterstützende Haltung des Landes und die gewährten Städtebaufördermittel für die Durchführung von Wettbewerben.

Was bestätigt Sie heute, das richtige Instrument gewählt zu haben? Was sind aus Ihrer Sicht Erfolgsfaktoren guter Wettbewerbe?

Die realisierten, gebauten Wettbewerbsergebnisse überzeugen heute – nach mehr als 35 Jahren – immer noch. Nicht nur Architektinnen und Architekten sowie Stadtplanerinnen und Stadtplaner, sondern auch die Nutzerinnen und Nutzer, die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger der Stadt. Erfolgsfaktoren guter Wettbewerbe sind: eine eindeutige, klar umrissene Wettbewerbsaufgabe, erarbeitet auf der Grundlage eines von Rat und Verwaltung getragenen städtebaulichen Gesamtkonzeptes. Und die Überzeugung des Auslobers, durch einen Wettbewerb eine qualitativ bessere Lösung für die Bauaufgabe zu finden.

Altenzentrum Echternstraße; © Erik-Jan Ouwerkerk

Gemeindezentrum St. Johann und Kindergarten Rampendal; © Erik-Jan Ouwerkerk

Stadtbücherei; © Erik-Jan Ouwerkerk

Marktplatz; © Erik-Jan Ouwerkerk

Norderstedt

Die Entstehung einer neuen Stadt

Bundesland
Schleswig-Holstein
Kommune
Norderstedt
Bevölkerung
ca. 81.000
Programm und Förderzeitraum
1971 – 2004 Städtebauliche
Sanierungs- und Entwicklungs-
maßnahmen
Gebietstypus
Stadtzentrum
Städtebaufördermittel des Bundes*
5,1 Mio. Euro
Besonderheit
Stadtneugründung

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.



Die Entwicklungsmaßnahme Norderstedt ist in der Städtebauförderung einzigartig: Sie hat die Schaffung eines neuen Stadtteils zum Ziel, der Mittelpunkt einer erst in den 1970er Jahren gegründeten Stadt werden soll.

Vor den Toren Hamburgs gelegen, wuchsen die Gemeinden Friedrichsgabe, Garstedt, Glashütte und Harksheide in den Nachkriegsjahren erheblich. Um der zunehmenden Zersiedlung entgegenzuwirken und die Entwicklung der konkurrierenden Gemeinden planerisch zu begleiten, wird 1973 das Entwicklungsgebiet Norderstedt festgelegt. Zuvor wird im Zuge einer Gemeindegebietsreform die Stadt Norderstedt im Jahr 1970 gegründet. Ein städtebaulicher Ideenwettbewerb unterfüttert 1977 den Rahmenplan. Dieser legt die Gestaltung des Zentrums, die Struktur der Wohnquartiere, die Anordnung der Grünzüge und die Organisation des Verkehrs fest. Acht Jahre nach der Stadtgründung legt die Kommune den ersten Grundstein: Es entstehen die ersten 245 Wohnungen von Norderstedt-Mitte. Um die angestrebte Mischung von Bau- und Wohnformen zu erreichen, lässt die Stadt bis 1982 südlich angrenzend mehrere Reihenhaushausgruppen errichten. Parallel dazu entstehen die Pläne für das Zentrum. Hierzu lobt die Stadt 1978 einen weiteren Wettbewerb aus. 1981 beginnt der Bau der Rathausallee – das Rückgrat für den gesamten Stadtteil. Im Anschluss entstehen auch hier die ersten Geschosswohnungsbauten. Ab 1983 folgen die ersten Baumaßnahmen von Rathaus und Amtsgericht, Stadtwerken und einer Einkaufspassage. Ein wichtiges Teilstück ist der neue Bahnhofsbereich mit ZOB und U-Bahn-Anschluss.

Die von Beginn an kontinuierliche Anpassung der Pläne, die fortlaufende Überarbeitung der Grundkonzeption und die Teilnahme an verschiedenen Wettbewerben und Forschungsvorhaben zum innovativen Wohnungsbau tragen wesentlich zur Vielfalt der Stadt bei – im Hinblick auf architektonische Konzepte, nachhaltige Bauvorhaben und differenzierte Angebote für unterschiedliche Bewohnergruppen. Norderstedt entwickelt sich zu einer eigenständigen Stadt mit urbanen Qualitäten am Rande Hamburgs. Die Funktionsmischung und die Bildung räumlicher Bezugspunkte tragen zur hohen Wohnqualität bei.

Dr. Christoph Magazowski im Interview

Baudezernent und Zweiter Stadtrat der Stadt Norderstedt



Dr. Christoph Magazowski studierte Finanzwirtschaft und Stadtplanung. Er promovierte an der HafenCity Universität Hamburg. Vor seiner Tätigkeit als Zweiter Stadtrat und Baudezernent der Stadt Norderstedt war er unter anderem als Führungskraft im Bereich Bau- und Projektmanagement einer norddeutschen Kommune tätig.

Wie beschreiben Sie die besondere Entwicklungsdynamik in Norderstedt? Welche Leitprojekte der Städtebauförderung gab es?

In den frühen Jahren wurden die Grundprinzipien der Entwicklung definiert, durch die ein neuer Stadtteil der schleswig-holsteinischen Stadt im menschlichen Maßstab entstehen sollte; Gebäude sollten nicht höher als Bäume werden – eine Reaktion auf die in Deutschland entstandenen Großsiedlungen, die kein Vorbild für die Entwicklung sein sollten. In den 1980er Jahren entstand die zentrale Erschließungsachse, die Rathausallee, mit dem angrenzenden Rathaus, den Stadtwerken, der Nahversorgung, einer Schule und dem Geschosswohnungsbau. In den 1990er Jahren kam mit der U-Bahn-Verlängerung ein neuer Entwicklungsschub hinzu, durch den weitere Wohnquartiere im südlichen Bereich entwickelt wurden, in denen zahlreiche innovative Modellvorhaben entstanden. Modellprojekte wie der Stoltenhof als Beispiel für generationsübergreifendes Wohnen, der ökologisch orientierte Geschosswohnungsbau und die Niedrig-

Energie-Häuser zeigen, wie viel Wert auf zukunftsfähige und innovative Konzepte gelegt wurde.

Welche Protagonisten prägten die Entwicklungsmaßnahmen in Norderstedt?

Die Anwendung des Städtebauförderungsgesetzes löste bei den betroffenen Grundeigentümern zunächst Widerstände aus. In der Folge wurde die Entwicklung des Stadtteils durch umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligungen begleitet. Die Mitwirkung von zahlreichen sehr engagierten Bauträgern, der Entwicklungsgesellschaft sowie Politik und Verwaltung auf kommunaler und Landesebene trug dafür Sorge, dass eine hochwertige, gebaute Umwelt entstanden ist, die auch noch für kommende Generationen lebenswert ist.

Wie einzig ist Norderstedt heute – dominiert ein Kirchturmdenken, oder ist das Gefühl einer Gemeinde präsent?

In der Stadtentwicklung wird die Stadt ganz selbstverständlich als Einheit gesehen. Unabhängig davon spielt der Bezug der Bevölkerung zu „ihrem“ Stadtteil nach wie vor eine nicht unerhebliche Rolle. Diese Identifikation mit dem jeweiligen Stadtteil trägt maßgeblich dazu bei, die Stadt als Heimat zu empfinden und sich mit ihr verbunden zu fühlen.

Rathaus Norderstedt 2020;
© Stadt Norderstedt

zOB Norderstedt-Mitte
2020; © Stadt Norderstedt

Stadtentwicklung
Norderstedt-Mitte in den
1990er Jahren;
© Stadt Norderstedt

Darmstadt Martinsviertel

Stadtanierung statt Flächenabriss

Bundesland

Hessen

Kommune

Darmstadt

Bevölkerung

ca. 162.000

(Martinsviertel: ca. 11.600)

Programm und Förderzeitraum

1972 – 2016 Städtebauliche

Sanierungs- und

Entwicklungsmaßnahmen

Gebietstypus

historischer Stadtkern oder -bereich

Städtebaufördermittel des Bundes*

8 Mio. Euro

Besonderheit

behutsame Stadterneuerung statt

Flächenabriss dank Bürgerinitiative



* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Wie kein anderer Stadtteil Darmstadts ist das Martinsviertel ein Ort der Bewohnerinnen und Bewohner. Die Sanierungsgeschichte des Martinsviertels ist ein Vorbild für eine bürgernahe Stadtentwicklung, die das Bestehende behutsam an veränderte Bedürfnisse anpasst.

Das Martinsviertel wird im Zweiten Weltkrieg weitgehend verschont und kann seine bauliche Charakteristik bewahren. In den 1960er Jahren verliert es 20 Prozent der Bevölkerung, weil es einer zeitgemäßen Wohnqualität nicht mehr gerecht wird. Mit der Ausweisung als Sanierungsgebiet im Jahr 1972 wird das Martinsviertel eines der ältesten und größten Fördergebiete der damaligen Bundesrepublik. Der erste Bebauungsplanentwurf sieht eine Planierung der historischen Bebauung und die Anlegung einer vierspurigen Durchgangsstraße vor. Das Martinsviertel steht auf der Abrissliste. Konsequenterweise beginnt die Stadt, Häuser aufzukaufen, um Flächen für die geplante Trassenführung zu gewinnen. Dieses Vorhaben erregt jedoch von Anfang an Widerstand. 1976 gründet sich eine Bürgerinitiative, aus der ein Jahr später die Wählergemeinschaft Darmstadt hervorgeht. Ihr gelingt es, ins Stadtparlament einzuziehen und dort die Aufgabe der Trassenpläne zu bewirken – stattdessen entscheidet man sich für sozialen Wohnungsbau. Zur gleichen Zeit vollzieht sich ein Paradigmenwechsel in der Planung: Während vorher der Abbruch ganzer Häuserzeilen, die Trennung des Viertels durch eine nicht überquerbare Straßentrasse mit begleitenden neuen Wohnanlagen als städtebauliche Ziele benannt wurden, geht es nun in die entgegengesetzte Richtung. Nach und nach werden Häuser innen und außen grundsaniert und weite Teile des Viertels sowohl im Privatbereich als auch im öffentlichen Raum begrünt. In vielen kleinen und großen Schritten – Verkehrsberuhigungen, neuen Wohn- und Spielstraßen, attraktiven Innenhöfen mit Grün- und Aufenthaltsflächen, Betriebsverlagerungen und etlichen neuen sozialen Infrastruktureinrichtungen – entsteht im Martinsviertel ein ansprechendes und angenehmes Lebensumfeld.

Die Sanierung des Martinsviertels hat in vielen Bereichen neue Maßstäbe gesetzt. Das gilt für die fundierten stadtplanerischen Maßnahmen und Konzepte. Das gilt aber vor allem für den ungewöhnlich hohen Grad an Bürgerbeteiligung im gesamten Prozess.



Dr. Barbara Boczek studierte Architektur und Städtebau. Sie war wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Darmstadt und Lehrbeauftragte an verschiedenen Hochschulen. Nach 15 Jahren Freiberuflichkeit in einem eigenen Architekturbüro war sie von 2010 bis 2016 leitend in der Berner Verwaltung tätig und ist seit 2017 Planungsdezernentin in Darmstadt.

An welchen Stellen ist die Geschichte des Viertels heute noch erfahrbar?

Die Geschichte des gründerzeitlichen Martinsviertels ist heute vielerorts erfahrbar. Alle Gebäude, die mithilfe der Städtebauförderung modernisiert werden konnten, sind auch heute noch in einem guten Zustand. Verkehrsberuhigende Maßnahmen und die Einführung von Tempo-30-Zonen reduzierten den Verkehrslärm wesentlich. Auch die Umgestaltung und Begrünung von öffentlichen Plätzen trugen erheblich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wie der Verbesserung des Klimas im Stadtviertel bei. Die in den privaten Innenhöfen hergerichteten Aufenthalts- und Spielflächen werden weiterhin gerne als wohnungsnahe Begegnungsräume genutzt. Die Erweiterung der sozialen Infrastruktur, etwa durch Kinderspielflächen, Horte, Kindertagesstätten und die Umgestaltung von Schulhöfen zu öffentlich nutzbaren Spielbereichen, stärkte das Viertel als Wohngebiet nachhaltig. Insgesamt hat sich das Martinsviertel von einem Problemviertel mit steigendem Wegzug in den 1960er und 1970er Jahren zu einem der nachgefragtesten, beliebtesten und lebendigsten Stadtviertel entwickelt.

Wie funktioniert das Prinzip der Gemeinschaftsanlagen, und wie schätzen Sie seine Nachhaltigkeit ein?

Das Prinzip der Gemeinschaftsanlagen folgt dem Wohnungseigentumsgesetz: Die Flächen wurden freigeräumt und nach den Wünschen der umliegenden Bewohnerschaft hergerichtet. Dabei wurde das Instrument eines Bodenordnungsverfahrens angewandt: Auf der Grundlage eines Bebauungsplans wurden Umliegungsverfahren durchgeführt. Nach einem bestimmten Schlüssel wurden die Flächen den umliegenden Grundstücken als Eigentumsanteil am Gemeinschaftseigentum zugeteilt und grundbuchrechtlich gesichert. Die bebauten Grundstücke blieben im Einzeleigentum.

Die im Rahmen der Sanierung entstandenen Gemeinschaftsanlagen haben sich bewährt. Die Freiflächen konnten so trotz des großen Baudrucks der letzten Jahre unbebaut bleiben. Die angelegten Begrünungen sind gewachsen und haben für Bevölkerung und Klima enorm an Bedeutung gewonnen. Es ist anzunehmen, dass diese Gemeinschaftsanlagen aufgrund der hohen Qualitäten, der großen Akzeptanz durch die Bewohnerinnen und Bewohner sowie der rechtlichen Absicherung erhalten bleiben.

Arheilger Straße mit im Norden ausgebauter Osttangente, 1979; © Stadtarchiv Darmstadt

Magdalenenblock vor und nach der Sanierung; © Werner Hochrein

Spielplatz Lichtenbergstraße; © Anke Kluß

Berlin

IBA '84/87: Die Innenstadt als Wohnort

Bundesland
Berlin
Kommune
Bundeshauptstadt Berlin
Bevölkerung
ca. 3,7 Mio.
Programm und Förderzeitraum
1971 – 2010 Städtebauliche
Sanierungs- und Entwicklungs-
maßnahmen
Gebietstypus
historischer Stadtkern oder -bereich
Städtebaufördermittel des Bundes*
84 Mio. Euro
Besonderheit
IBA, 12 Grundsätze der behutsamen
Stadterneuerung



* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Am Tiefpunkt der West-Berliner Sanierungspolitik beschließt das Berliner Abgeordnetenhaus Ende 1978 die Gründung der Internationalen Bauausstellung (IBA). Ausschlaggebend ist nicht nur die mangelnde Finanzierbarkeit der 1974 vorgegebenen Sanierung von 50.000 Abrisswohnungen, der nur geringe Realisierungsquoten gegenüberstehen. Auch die Planung der Autobahntangenten mit einem mehrstöckigen Knotenbauwerk auf dem Oranienplatz wird seit 1974 revidiert. Zwar ist der Abriss ganzer Baublocks für die beiden durch Kreuzberg geplanten Trassen gestoppt. Aber Hunderte von Häusern sind dem Verfall überlassen – Sinnbild für den Aufruf des Deutschen Städtetages von 1973 „Rettet unsere Städte jetzt!“ und den im Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 geforderten Erhalt vernachlässigter Altbaubestände.

Wegweiser einer „behutsamen Stadterneuerung“ sind schon 1968 das Projekt Puttbusser Straße und die Stadterneuerung Klausener Platz von 1975 – beide unter der Regie von Gustav Hämer. Beispiel für die „kritische Rekonstruktion“ des historischen Stadtgrundrisses ist der 1971 im Wedding von J.P. Kleihues geplante Modellblock am Vinetaplatz. Behutsame Stadterneuerung und kritische Rekonstruktion werden die für die europäische Städtebaugeschichte bedeutenden Leitbilder der IBA. Ihr Auftrag steht unter dem Motto „Die Innenstadt als Wohnort“ in sechs zentralen Problembereichen West-Berlins: die Kreuzberger Gebiete Luisenstadt und SO 36, die noch kriegszerstörte südliche Friedrichstadt, das südliche Tiergartenviertel sowie Prager Platz und Tegeler Hafen. Unter dem Dach der IBA wird die Arbeitsgruppe Stadterneuerung unter Hämer in den Kreuzberger Sanierungsgebieten, die IBA-Neu unter Kleihues in der südlichen Friedrichstadt und den drei anderen Gebieten tätig. Dort gilt es, Wunden zu kurieren: Für die IBA-Neu heißt das den historischen Stadtgrundriss durch kleinmaßstäbliche Neubauprojekte wieder lesbar zu machen und neu zu interpretieren; für die IBA-Alt, angesichts der verheerenden Folgen der Stadtzerstörung nicht nur städtebauliche Blessuren zu heilen, sondern die „kaputte Stadt zu retten“ und eine Vielzahl von Projekten gemeinsam mit vielen Beteiligten umzusetzen.

Die Bilanz 1990: 7.000 erneuerte Wohnungen, 27 Kindertagesstätten – die meisten im Bestand –, Umbau und Erweiterung von zehn Schulen, 360 grüne Höfe und zahlreiche Gemeinschaftsprojekte.

Erhart Pfothenhauer im Interview

Architekt und Stadtplaner



Erhart Pfothenhauer, Architekt und Stadtplaner, Geschäftsführer planungsgruppe epUrban, war von 1986 bis 2003 bei S.T.E.R.N., Gesellschaft der behutsamen Stadterneuerung mbH, tätig.

Wie startete die IBA-Alt?

Die IBA-Alt wurde 1979 mit einer nach damaligem Verständnis „vorbildlichen Stadtsanierung“ – als Schritt weg von der Kahlschlag-sanierung – beauftragt. In einem auf acht Blöcke begrenzten Gebiet sollte die Hälfte der Gebäude entmietet und mit Neubaustandard modernisiert, die andere aber abgerissen werden. Der Senatsauftrag an die „Arbeitsgruppe Stadterneuerung“ der IBA stieß vor Ort auf heftige Ablehnung. Die Forderungen waren: Kein weiterer Abriss, sofortiger Entmietungsstopp und Grundinstandsetzung der betroffenen Gebäude. Weitere Punkte waren die Zusi- cherung wohnungsbezogener Erneuerungs- maßnahmen, individuell gestaffelte Modernisierungsstandards und Respektie- rung aller Beschlüsse der Hausversammlungen. Die spontane Antwort der IBA darauf war, selbst Hand anzulegen und halbver- fallene Gebäude winterfest zu machen. Dies sowie ihre klare Position gegen die Fort- führung der Kahlschlagsanierung schufen Vertrauen und legten die Basis für die „12 Grundsätze der behutsamen Stadterneu- erung“, die 1982 politisch beschlossen wurden.

War Beteiligung die Voraussetzung für die Stadterneuerung?

Jede Beteiligung setzt eine Notlage voraus, die Dinge zu bewegen, und – bei jenen, die planen – die Notwendigkeit, Kooperationsbereitschaft zu wecken. Diese meist konträren Interessen sind konfliktträchtig. Doch in der damaligen Situation mit über 80 Hausbesetzungen war Zusammenarbeit die einzig mögliche Antwort. Sache der IBA war es, dies als Chance für veränderte Stadterneuerungs- strategien und die Umsetzung von Projekt- ideen in gemeinsame Vorhaben zu begrei- fen.

Die IBA-Strategie in wenigen Wor- ten?

Ihr Arbeitsprogramm lautete in wenigen Leitsätzen: umfassende Betroffe- nenbeteiligung, bewohner- und nutzer- orientierte Erneuerung der „Kreuzberger Mischung“ sowie Ausbau der sozialen Infrastruktur. Stadterneuerung musste beim einzelnen Block und bei jedem Haus beginnen. Jede Entscheidung war mit zahl- reichen Beteiligten in Hausversammlungen zu erörtern mit dem Ziel grundstücks-, ja wohnungsscharfer Vereinbarungen. Diese Arbeitsweise kennzeichnet das, was wir bis heute als sozial orientierte, kleinteilige und behutsame Stadterneuerung begreifen.

Drei IBA-Projekte:

Ökoprojekt Block 6 mit Grauwasseraufbereitungs- anlage; © Erik-Jan Ouwerkerk

Selbstbauexperiment Wohnregal mit vorgehäng- tem Stahlgerüst in der Admiralstraße; © Erik-Jan Ouwerkerk

Kindertagesstätte in der Dresdener Straße nach dem Umbau eines Parkhauses mit Dachgarten und überdachtem Innenhof; © Erik-Jan Ouwerkerk

Von Nähe und Distanz

Dr. Sonja Bееck

seit 2013 Büro für museale und urbane Szenografie chezweitz GmbH;
2003 bis 2010 Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Stiftung Bauhaus
Dessau für die IBA STADTUMBAU 2010

Sachverhalte sind kontextabhängig. Man muss immer die genaueren zeitlichen wie örtlichen Umstände beachten, um sie vollends zu verstehen und – wenn möglich – auf andere Probleme anzuwenden. Die Übertragbarkeit von Problemlösungen ist immer wesentliches Kennzeichen von IBA gewesen. Die Antworten auf die Fragen also, ob eine IBA während ihrer Laufzeit als erfolgreich gilt (Nahbetrachtung) und wie ihr Erfolg im Laufe ihrer Rezeptionsgeschichte (Fernbetrachtung) eingeschätzt wird, müssen nicht deckungsgleich sein.

Wie verhält sich das beispielsweise für die IBA 1984/87? Berlin war damals ein Sonderfall von Stadt, der sich aber vielleicht gerade dadurch zu einem nachwirkenden Exempel eignete. Denn hier war einiges möglich, was andernorts undenkbar schien: Es gab unter anderem zentrale Randgebiete, in denen sich eine besondere Mischung von Minderheiten heftig gegen eine sinnlos gewordene „Kahlschlagsanierung“ wehrte. Dem bis dato herrschenden Vorrang raumfressender Mobilität wurde die Wiederentdeckung der urbanen, kleinräumlichen Sozialität entgegengesetzt.

Berlin, die alte Frontstadt, war ein Subventionsgebiet par excellence und zugleich herrschte am Ende der 1970er Jahre politische Ratlosigkeit (Erstarrung des Sozialstaates) und Aufbruchstimmung (ökologische Bewegungen). Berlin Anfang der 1980er Jahre, insbesondere die IBA, markierte einen Bewusstseinspunkt in der planerischen Problemlage top down vs.

bottom up. Als die Idee einer IBA in den späten 1970er Jahren plötzlich in Berlin (wieder) auftauchte, avancierte sie zu einem Katalysator für die sich wandelnden Ideen von Stadt. Die behutsame Stadterneuerung und die kritische Rekonstruktion wurden durch die IBA zu neuen Paradigmen in der Stadtentwicklung.

Die IBA 1984/87 wirkt aber, aus der Nähe betrachtet, manches Mal als ein kaum zu entwirrendes Knäuel von Ideen, Strömungen, Widersprüchen und Ergebnissen. Einiges von dem, was anfänglich intendiert war, verschwand über die Zeit, vieles, was heute kanonisch überliefert wird, war damals alles andere als klar und eindeutig. Mit der Brille der beiden Distanzen scheint eine Lehre insgesamt aus einer IBA zu sein: Es ist ihre Rezeptionsgeschichte, die die jeweilige IBA entscheidend prägt. Und dergestalt ist eine vielgestaltige und vielleicht auch zunächst unübersichtliche Basiserzählung wie in Berlin 1980 nicht unbedingt von Nachteil.

Die IBA 1984/87 war und ist gerade aufgrund ihrer kritischen Entwicklung erfolgreich. Sie ist vor allem eine nicht zu unterschätzende Diskursbeschleunigerin. Das erkennt man vor allem daran, dass ihre Bedeutung mit der Zeit zu- und nicht abnahm. Sie hat vieles richtig und vermutlich ebenso vieles falsch gemacht, sie ist aber vor allem ein Beweis für die Kraft des kritischen Diskurses, der mit der Zeit durch Diversität immer stärker an paradigmatischem Einfluss gewinnt.

Ruhrgebiet – vom Problemfall zum Vorreiter

Prof. Dr. Jörg Dettmar

seit 2001 Professur für Entwerfen und Freiraumplanung der TU Darmstadt,
von 1995 bis 2000 Bereichsleitung bei der IBA Emscher Park

Mitte der 1980er Jahre waren die Konsequenzen des fortschreitenden Strukturwandels im Ruhrgebiet deutlich sichtbar. Die alte Industrieregion hatte ein schlechtes Image. Trotz staatlicher Abfederungen befand sich die Region in einer Abwärtsspirale. Eine schonungslose Analyse war die Basis für die Entwicklung eines neuen Ansatzes, bei dem die ökologischen, städtebaulichen und kulturellen Probleme der Emscherzone in den Fokus genommen wurden. Letztlich war es der Denkprozess weniger Personen, vor allem von Karl Ganser und Christoph Zöpel im damaligen Stadtentwicklungsministerium Nordrhein-Westfalen. Im Kern ging es um die Verbesserung der „weichen Standortfaktoren“.

Die Internationale Bauausstellung (IBA) wurde als informelles Instrument genutzt, erstmals auf eine regionale Ebene bezogen und nicht nur auf Architektur und Städtebau, sondern auch auf „Landschaft“ ausgerichtet. Es gelang, Fördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen für einen Zeitraum von zehn Jahren auf rund 120 IBA-Projekte in der Emscherzone zu konzentrieren. Dies alles geschah ohne klassischen Masterplan, sondern mit der Strategie von Einzelprojekten, die später als „perspektivischer Inkrementalismus“ bekannt wurde.

Die IBA ist im Ruhrgebiet neue Wege gegangen. Bei vielen Themen war man im nationalen aber auch internationalen Vergleich seiner Zeit voraus. Das gilt zum Beispiel für das Modell der informellen regionalen Zusammenarbeit und

den Aufbau eines 450 Quadratkilometer großen Emscher Landschaftsparks. Es gilt auch für die Bewahrung des industriellen Erbes als „Industriekultur und Industrienatur“, beispielhaft gezeigt bei der Umwandlung des Hüttenwerks zum Landschaftspark Duisburg-Nord. Diese IBA ist vor allem in der Fachwelt als Vorbild aufgenommen worden. Sie hat sicher dazu beigetragen, dass das Format IBA in den letzten 20 Jahren in Deutschland so viel Anwendung gefunden hat.

Die IBA Emscher Park hat das Ruhrgebiet als spannenden Ort im nationalen und internationalen Bewusstsein verankert. Dies wirkt auch über 20 Jahre später nach. Immer noch sind die wichtigsten Bilder und Geschichten jene, die während dieser Zeit geprägt wurden. Gleichzeitig ist das Ruhrgebiet auch heute noch eine Krisenregion. Hat also der Ansatz zur Verbesserung der „weichen Standortfaktoren“ versagt? Die IBA hat von Anfang an auf die mittlere und lange Perspektive gesetzt. Sie war kein klassisches Strukturprogramm, dessen Erfolg in der Anzahl der geschaffenen Arbeitsplätze gemessen werden kann. Sie hat die Lebensqualität vieler Ruhrgebietsbürgerinnen und -bürger nachhaltig verbessert. Das lässt sich gut beobachten, wenn man im Emscher Landschaftspark unterwegs ist. Vor 20 Jahren war das Ruhrgebiet Vorreiter für innovative Strategien der Nachhaltigkeit. Innovation ist aber kein Selbstläufer, auch nicht in der Metropole Ruhr.

Zur Begleitung der Städtebauförderung durch die Gesetzgebung

Prof. Dr. Michael Krautzberger

Ministerialdirektor a. D., Bonn

Das Städtebaurecht ist so alt wie die Städte. Die Regelungen wuchsen seit dem Spätmittelalter über Jahrhunderte von städtischen Regelungen über Ländergesetze hin zu einer Bundesregelung: Und das Bundesbaugesetz (BBauG) – seit 1987: Baugesetzbuch (BauGB) – regelte im deutschen Rechtsraum erstmals umfassend das Bau- und Planungsrecht („Städtebaurecht“). Vor Gründung der Bundesrepublik Deutschland waren die Materien – von wenigen Ausnahmen abgesehen – im Landesrecht geregelt. Im 19. Jahrhundert entfaltete sich eine intensive Gesetzgebung zum öffentlichen Baurecht. Das Grundgesetz enthielt eine Ermächtigung für eine bundeseinheitliche Regelung: Die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes für das Städtebaurecht und damit für das Baugesetzbuch ergibt sich aus Art. 74 Nr. 18 GG. Der Bund hat nach Maßgabe des Art. 72 GG (konkurrierende Gesetzgebung) das Gesetzgebungsrecht für das Bodenrecht.

Das BBauG vom 29. Juni 1960 nahm für das Städtebaurecht Weichenstellungen vor, die bis heute gelten: das Prinzip der Bauleitplanung nach Inhalt und Verfahren, die Unterscheidungen zwischen den Gebieten mit (qualifizierten) Bebauungsplänen (Innenbereich und Außenbereich) und die Regelungen über die Bodenordnung, die Enteignung und die Erschließung.

Bereits bei der Erarbeitung des BBauG von 1960 wurde erkannt, dass der Städtebau bei der Sanierung überalteter Baugebiete, bei der Entwicklung in den Randzonen der Verdichtungsgebiete und beim Neubau vor Aufgaben

stand, deren Lösung eines über das BBauG hinausgehenden Instrumentariums bedarf. Schon bald nach Inkrafttreten des BBauG wurde daher mit den Vorarbeiten für ein Städtebauförderungsrecht begonnen. Nach einem langwierigen Gesetzgebungsverfahren wurden die Sonderregelungen für städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen im Städtebauförderungsgesetz (StBauFG) vom 27. Juli 1971 zusammengefasst. Das Gesetz trat am 1. August 1971 in Kraft. Es enthielt Sonderregelungen, die neben dem BBauG zur Anwendung kamen, darunter besondere Bestimmungen für die Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen, für das Bodenrecht in den förmlich festgelegten Gebieten, für die Förderung und Finanzierung der Maßnahmen sowie für besondere abgaben- und steuerrechtliche Vorschriften.

Das StBauFG hat ein Sonderrecht geschaffen: In sachlicher Hinsicht war es beschränkt auf städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen. Die Anwendung des Gesetzes war damit räumlich und zeitlich auf deren Vorbereitung und Durchführung begrenzt. Jedoch enthielt das StBauFG innerhalb des so begrenzten Anwendungsbereiches keine abschließende bodenrechtliche Regelung, so dass im Anwendungsbereich des Gesetzes auch sonstige bodenrechtliche Vorschriften anderer Gesetze – soweit im StBauFG nicht ausdrücklich ausgeschlossen – Anwendung fanden. Dies galt vor allem für das BBauG, das bei Sanierungs- und Entwick-

lungsmaßnahmen neben den Vorschriften des StBauFG anzuwenden war, jedoch mitunter erheblich modifiziert oder in Teilbereichen ausgeschlossen wurde. Dieses „Nebeneinander“ begründete in der Folge die rechtspolitische Absicht, BBauG und StBauFG zusammenzufassen.

Die Regierungserklärung der zweiten Regierung Helmut Kohl im Frühjahr 1983 gab den Anstoß für die neue Gesetzgebung, die auf ein einheitliches Städtebaurecht des Bundes zielte. Die Forderung, durch Verschlinkung des Baurechts zur Entbürokratisierung beizutragen, hielt sich als Grundton auch bei allen späteren Novellen bis hin zur Novelle 2007. Das ist nur zu verständlich, verbinden sich mit dem Bauen doch in besonderem Maße vielfältige Regelungen, Planungs- und Genehmigungserfordernisse sowie Behördenzuständigkeiten.

Mit dem Beitritt der DDR zur Bundesrepublik Deutschland galt das BauGB auch in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie in Berlin (Ost), allerdings mit einer Reihe von übergangsweise geltenden Modifizierungen, die sich aus dem Neuaufbau einer kommunal verantworteten, rechtsstaatlichen städtebaulichen Planung erklären. Diese Regelungen waren gemäß dem Einigungsvertrag 1990 im damaligen § 246 a BauGB zusammengefasst. Später zeigte sich, dass wesentliche Elemente dieser Sonderregelungen auch in die westdeutschen Länder übernommen werden konnten. Insgesamt zeigte sich rasch, dass die

Strukturen des im BauGB kodifizierten Bauplanungsrechts der Struktur deutscher Städte, den Traditionen des Planens, Erschließens und Bauens, aber auch der Ausbildung von Planern und Architekten in einem Maße entsprachen, das einer unkomplizierten Übernahme des BauGB den Weg bereitete und schon 1993 in einem ersten Schritt, endgültig dann 1998 die Sonderregelungen für die östlichen Länder insgesamt entbehrlich machte. Dies hing sicher maßgeblich auch mit dem nicht überall einfachen, aber doch kraftvollen und auf breiten Konsens der Bevölkerung gestützten Wiederaufbau der in Deutschland so traditionsreichen kommunalen Selbstverwaltung zusammen, zu deren Kernaufgaben stets auch die Städtebaupolitik gehörte.

Im Städtebau spiegeln sich die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wirklichkeiten und Veränderungen sowie das Wertverständnis zur baulichen und kulturellen Umwelt wider. Ein „Stillstand“ wird deshalb bei der Gesetzgebung nicht zu erwarten sein. Die Vernetzungen in die allgemeine Rechtsentwicklung prägen das Städtebaurecht. Neuerdings ist es auch zunehmend europarechtlich dirigiert. Fragen, die sich bei der Gesetzgebung wiederholt stellen, betreffen die Lösung der Bodenfrage sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit. Die Fragen werden auf der Tagesordnung bleiben, weil sich gerade in ihnen die veränderten gesellschaftlichen Anforderungen an das Recht stellen.



„Die Zeit raste, alles war aufregend, und die fachlichen Diskurse waren von einer riesigen gegenseitigen Neugier geprägt.“

Dr. Marta Doehler-Behzadi





Mit der Einführung beider Programme werden 1993 der Bau neuer Wohnungen und die Erschließung neuer Wohnbauflächen gefördert, um die damals vermutete hohe Nachfrage nach Wohnungen zu decken.

Programm Entwicklung von Wohngebieten in Ostdeutschland/ Erschließung von Wohngebieten in Ostdeutschland



1991

1993

1993



Programm Städtebauliche Planungs- leistungen

Das Programm soll auf Planungsebene die Grundvoraussetzungen für die Entwicklung und Stärkung von Gewerbe und Industrie schaffen.

Programm Städtebauliche Weiterentwicklung großer Neubau- gebiete in den neuen Bundesländern und Berlin (Ost)

1993 startet das Programm mit zunächst elf Modellprojekten im Rahmen des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) mit dem Ziel, die Wohn- und Lebensqualität in den großen Plattenbausiedlungen durch Ausbau der sozialen Infrastruktur und des Wohnumfeldes zu verbessern.

Gegenseitiges Entdecken

Die 1990er Jahre waren eine große und gegenseitige Stadtentdeckung in Ost und West. Gleich nach dem Mauerfall konnten die einen endlich in den Westen Deutschlands reisen und sich all das anschauen, wovon sie schon gehört und gelesen hatten: die IBA-Bauten in Berlin, die Postmoderne in Stuttgart, den Wiederaufbau am Frankfurter Römer, den Strukturwandel im Ruhrgebiet. Und übrigens entdeckten sie auch an vielen Stellen die bemerkenswerte Banalität der 1960er, 1970er und 1980er Jahre, die ja in den Architekturmagazinen immer ausgeblendet war. Aus der Gegenrichtung kamen die Fachkolleginnen und -kollegen in die ostdeutschen Städte und bestaunten, in welch großem Ausmaß und in welch schlechter Verfassung historische Bausubstanz in den Städten und Dörfern erhalten geblieben war. Im Gespräch wurde schnell klar, dass der Sanierungsstau und die ausgebliebene Modernisierung nicht nur eine große Last, sondern auch einen wahren Schatz bedeuten konnte. Später kamen freilich die alten und neuen Landlords der historischen Objekte, die ganz in der Logik des Immobilienmarktes den „Schatz“ für sich anders auslegten.

Es begann eine wahrlich euphorische Zeit des Austausches mit privaten Besuchen, Ad-hoc-Fachdiskussionen und denkwürdigen großen Veranstaltungen der Fachverbände und in den Kommunen – man denke nur an die Erste Leipziger Volksbaukonferenz im Januar 1990, die im Übrigen solidarisch von der Berliner Senatsbauverwaltung gefördert wurde. Die Zeit raste, alles war aufregend, und die fachlichen Diskurse waren

Dr. Marta Doehler-Behzadi ist seit 2014 Geschäftsführerin der IBA Thüringen GmbH. Nach dem Studium der Stadtplanung an der Hochschule für Architektur und Bauwesen (HAB) Weimar mit anschließendem Forschungsstudium arbeitete sie seit 1984 zunächst mehrere Jahre für den Chefarchitekten der Stadt Leipzig. Anschließend war sie viele Jahre als freiberufliche Stadtplanerin in Leipzig tätig. Von 2007 bis 2014 leitete sie das Referat Baukultur und Städtebaulicher Denkmalschutz im Bundesbauministerium.

von einer riesigen gegenseitigen Neugier geprägt. Wie oft wurde der gute Rat ausgesprochen: Wiederholt nicht unsere Fehler! Im Zuge der Wiedervereinigung wurden bald die impulsiven Ausdrucksformen einer selbstbestimmten Baupolitik von unten von ordentlichen Weiterbildungsangeboten für das Handwerkszeug in den nunmehr geltenden Vorschriften und Verfahren der Bau- und Raumordnung abgelöst. Parlamentarische Entscheidungswege ersetzten die gerade erst etablierten Runden Tische, die Diskussionen um einen eigenständigen Weg dauerten nur wenige Wochen, und eine neue Verfassung oder gar Nationalhymne hatte man offenbar niemals ernsthaft ins Auge gefasst. Die Menschen in Ost und West folgten ganz augenscheinlich sehr rasch und mehrheitlich dem alten Leitspruch von Konrad Adenauer: Keine Experimente! Man kann es vielleicht so beschreiben: Es gab keine zweite Volksbaukonferenz in Leipzig, aber doch die Gründung der Architektenkammer und des Architektenversorgungswerks in Sachsen. Was ja schließlich auch nicht unwichtig war.

Von Beginn an gab es eine gute Basis für das gegenseitige Gespräch. Sie stützte sich auf Professionalität auf beiden Seiten, auf Respekt und überdies auf ein weitgehend geteiltes Verständnis von der Priorität der Innenstädte und einer erneuernden und wertschätzenden Stadtentwicklung im Bestand. In den alten Ländern war diese Haltung seit Mitte der 1970er Jahre gereift und zur Grundlage des Städtebaus bis in die Baugesetzgebung hinein geworden. Das Jubiläum 50 Jahre Städtebauförderung ist beredter Ausdruck dessen. Und wie war das in der DDR? Wenig wahrgenommen von der dominierenden Lesart einer offiziell gescheiterten Wirtschafts- und Baupolitik gründeten die 1990er Jahre des wiedervereinigten Deutschlands auch in den neuen Ländern auf einer jahrelangen kritischen Reflexion der Realität. In Gesprächen unter Freunden und auch den Arbeitskollegen hatte man kein Blatt vor den Mund genommen. Kabarett, Malerei und vor allem die Literatur boten immer wieder Diskussionsanlässe, die trotz einer fehlenden bis feindlichen Medienöffentlichkeit enorme Intensität und Wirkung erzielten. Das ist heute im Zeitalter des Informationsüberflusses kaum noch vorstellbar. Der Roman „Franziska Linkerhand“ von Brigitte Reimann ist vielleicht das bekannteste Beispiel. Die Schriftstellerin beschreibt die Diskrepanz zwischen der dominierenden Bauproduktion in den Neubaugebieten

und der städtebaulichen Misere in den Innenstädten aus Sicht einer jungen Architektin. Wenn man so will, ein literarischer Ausdruck des längst anstehenden Wandels. Zum Ende der 1980er Jahre war das allgemeine kritische Räsonieren laut geworden und bis in offizielle Strukturen von Partei und Staat vorgedrungen. Selbst die offizielle Baupolitik der DDR hat an ihrem Ende den Übergang zur „intensiv erweiterten Reproduktion“ und innerstädtischen Rekonstruktion verkündet, aber der überfällige Richtungswechsel wurde angesichts von ökonomischer Schwäche und Mangelwirtschaft faktisch nicht mehr oder in höchst unvollkommener Weise vollzogen. Ein paradigmatischer Wandel, wie er sich zum Beispiel beim Leipziger Innenstadtettbewerb von 1987 gezeigt hat, wurde hier in Plänen, Konzepten und Entwürfen sichtbar – aber eben nicht in die Realität umgesetzt.

Die ersten Schritte in das wiedervereinigte Deutschland und damit auch in eine behutsame, bestandsorientierte und in die Innenstädte gerichtete Stadtentwicklung hatten belastbare Grundlagen. Am Institut für Städtebau und Architektur (ISA) der Bauakademie der DDR hatte die bauhistorische Forschung stets eine gewisse Rolle gespielt, von der Untersuchung von Fußgängerzonen in den 1970er Jahren über eine systematische Typisierung von Altbauquartieren bis hin zum bestaunten Einsatz von Computertechnik in den 1980ern. Obwohl stets eingebunden in die offiziellen staatlichen Aufgaben hatten einige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Kontakte in die Szene der Bürgerinitiativen, wo sich kritische Städtebaudiskussionen Bahn brachen. Der politische Umbruch in der DDR hatte seine Ursachen auch wesentlich im miserablen Zustand der Altstädte, in teilweise desaströsen Umweltbedingungen und dem trotz unaufhörlichem Neubau in Plattenquartieren weiter anhaltenden Wohnungsmangel. „Ist Leipzig noch zu retten?“, fragte das DDR-Fernsehen 1989 auf den Straßen von Leipzig und im Büro des Chefarchitekten. Die Reportage, die am 6. November 1989 ausgestrahlt wurde, berichtete in bis dahin ungekannter Offenheit und Öffentlichkeit vom erbärmlichen Zustand der Stadt. Der Chefarchitekt Dietmar Fischer antwortete auf die kritischen Nachfragen offen und ehrlich. Auf die Frage der Journalistin, warum er das alles erst heute sage, antwortet er: „Sie machen ja diesen Film auch erst heute!“ Spätestens in diesem Moment wurde klar: Alles wird anders.



Meißen

Modellhafte Altstadtrettung

Bundesland

Freistaat Sachsen

Kommune

Meißen

Bevölkerung

ca. 28.000

Programm und Förderzeitraum

1991 – 1994 Modellstadtprogramm

zur Förderung der städtebau-

lichen Erneuerung; 1995 – 2019

Städtebaulicher Denkmalschutz;

1995 – 2019 Städtebauliche

Sanierungs- und Entwicklungs-

maßnahmen; seit 2020 Lebendige

Zentren

Gebietstypus

historischer Stadtkern oder -bereich

Städtebaufördermittel des Bundes*

36,2 Mio. Euro

Besonderheit

seit 1991 Mitglied der Arbeits-

gemeinschaft Historischer Städte



„Besuchen Sie Meißen, solange es noch steht!“ ist 1987 der plakative Hilferuf gegen den Altstadtverfall. Seit der politischen und ökonomischen Wende hat sich das Stadtbild von Meißen enorm gewandelt. Was damals noch von Zerfall und Abbruch bedroht ist, erwacht durch die Städtebauförderung des Bundes, des Freistaates Sachsen und der Stadt Meißen in relativ kurzer Zeit wieder zu pulsierendem Leben.

Der Mauerfall am 9. November 1989 gibt das Signal, die altherwürdige, von Verfall und Einsturz bedrohte Altstadt zu retten – darunter Schätze der Baukultur aus der Gründerzeit, wertvolle Jugendstilfassaden, Wohnraum, der gebraucht wird. Noch im Dezember 1989 beraten das DDR-Bauministerium und das Bundesbauministerium über künftige Kooperationsfelder. Im Januar 1990 wird Meißen zusammen mit vier weiteren Kommunen in das Modellstadtprogramm zur Förderung der städtebaulichen Erneuerung aufgenommen. Planerische Voraussetzung ist der von der damaligen Stadtverordnetenversammlung zügig verabschiedete Rahmenplan zur historischen Altstadt, die Sanierungssatzung wird 1991 beschlossen. Die Grundlage für die Altstadt-sanierung bildet die Instandsetzung der Infrastruktur. Gas- und Wasserleitungen, Abwasserkanäle, Telefonleitungen und vieles andere mehr werden ausgetauscht beziehungsweise neu gebaut. Seit 1995 ist die Stadt im Besitz einer Kläranlage. Zwischen 1994 und 2010 verwandeln sich marode Quartiere in wohnliche Schmuckstücke, neue Sitzgelegenheiten werden angelegt, Bäume gepflanzt und attraktiver Freiraum geschaffen. Liebevoll und individuell aufgewertete Geschäfts- und Wohnhäuser werden zu Blickfängen in der Altstadt. Besonderes Augenmerk liegt auf der Sanierung des historischen Rathauses aus dem 15. Jahrhundert. Mit seiner Länge von 40 Metern ist der Ratssaal einer der größten seiner Zeit.

1995 wird Meißen in das Programm Städtebaulicher Denkmalschutz aufgenommen. Seit 1991 ist Meißen Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte, einem Wissensnetzwerk, dem neben Bamberg, Regensburg und Lübeck auch Görlitz und Stralsund angehören.

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Georg Krause im Interview

Ehemaliger Mitarbeiter des Hochbauamtes Meißen



Georg Krause studierte Architektur in Dresden. Er arbeitete seit den 1970er Jahren als Architekt an der Bauakademie Berlin und für das Diakonische Werk der Evangelischen Kirchen in der DDR. Von 1990 bis zu seinem Ruhestand war er für das Hochbauamt der Stadt Meißen tätig.

Sie waren fast 17 Jahre als Architekt im Hochbauamt der Stadt Meißen tätig und haben die städtebauliche Entwicklung miterlebt und mitgestaltet. Welche Chancen und Herausforderungen brachten Mauerfall und Wiedervereinigung für die vom Zerfall bedrohte Stadt Meißen?

Die seit 1987 bestehende Städtepartnerschaft mit Fellbach in Baden-Württemberg und die guten Kenntnisse über die realen Verhältnisse im Sozialismus machten den Einstieg in das Modellstadtprogramm noch vor Ende der DDR für Meißen möglich. Kriegsverluste und Umsiedler stellten hohe Forderungen an den Wohnungsbau; Lösungsansätze ergaben sich aus der Industrialisierung des Bauwesens und der Enteignung privater Bauunternehmen. Meißens Bausubstanz konnte unter diesen Prämissen nicht gerettet werden. Versuche, mit adaptierter Elementbauweise gegenzusteuern, scheiterten. Das Ergebnis war eine sehr bedenkliche Umzugswelle in Städte mit Neubaugebieten. Durch das Torpedieren von Ersatzneubauten konnte der Abriss des historischen Bestandes verhindert werden. Der sich anschließende Revitalisierungsprozess

folgte einer „sanften“, städtebaulich begründeten Konzeption, da das historische Erbe als besonders wertvoll anerkannt wurde.

Wie profitierte Meißen vom Modellstadtprogramm? Die Aufbruchsstimmung Anfang der 1990er Jahre wurde durch die Mittel des Modellstadtprogramms und die Möglichkeit, Planungs- und Architekturbüros sowie neue Baubetriebe zu gründen, gefördert. Das Programm war durch die materielle Absicherung und Hilfestellungen bei der Abwicklung, Antragstellung und bei Fachfragen eine große Hilfe. Betroffene mussten nur den Eigenanteil aufbringen. Es war ein Kernstück des „ZusammenwachSENS dessen, was zusammen gehört“.

Wie bewerten Sie den Sanierungsstand in der Meißener Altstadt heute? Gegenstand städtebaulicher Sanierung ist die Beseitigung grober Mängel im Stadtgefüge, von denen in Meißen keine Rede mehr sein kann. Gewaltige Bauleistungen wurden im Sanierungsgebiet „Historische Altstadt“ erbracht. Mit der gewonnenen Erfahrung wurden weitere Sanierungsgebiete ausgewiesen und entwickelt. Das Ziel der lebendigen Stadt ist andauernd und wird Aufgabe verantwortlichen Städtebaus bleiben.

Protestplakat von 1987;
© Grafik: Claus-Dirk Langer

Kleiner Markt 10 und
Marktgasse; © Stadtarchiv
Meißen

Kleinmarkt 2019;
© Robin Geyer

Barlachstadt Güstrow

Modellstadt für Stadtsanierung

Bundesland

Mecklenburg-Vorpommern

Kommune

Güstrow

Bevölkerung

ca. 30.500

Programm und Förderzeitraum

1991 – 1994 Modellstadtprogramm

zur Förderung der städtebaulichen

Erneuerung; 1991 – 2019 Städte-

baulicher Denkmalschutz;

2000 – 2008 Städtebauliche

Sanierungs- und Entwicklungsmaß-

nahmen; 2008 – 2019 Aktive Stadt-

und Ortsteilzentren (im Nordosten

der Altstadt); seit 2020 Lebendige

Zentren

(weitere: Deutsche Stiftung

Denkmalschutz, Landeskultur-

programm Gemeindeverkehrsfinan-

zierungsgesetz, Konjunkturpaket II,

Zukunftsinvestitionsprogramm

des Landes mv, Landesprogramm

Städtebauförderung,

EFRE Europäischer Fonds für

regionale Entwicklung)

Gebietstypus

historischer Stadtkern oder -bereich

Städtebaufördermittel des Bundes*

40 Mio. Euro

Besonderheit

1996 Leitbild Umweltgerechte Stadt;

1997 Aufnahme in das ExWoSt-

Forschungsfeld „Städte der Zukunft“;

2000 EXPO (Außenstandort);

2001 CIVITAS (Bürgerorientierte

Kommune)

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.



Im Juni 1991 wird die Altstadt von Güstrow in das Modellstadtprogramm zur Förderung der städtebaulichen Erneuerung und im selben Jahr in das Programm Städtebaulicher Denkmalschutz aufgenommen. Der Sanierungsdruck ist enorm. Als Folge jahrzehntelanger Vernachlässigung ist der Verfall der Güstrower Altstadt zur Wendezeit unübersehbar: 1991 haben von den ca. 650 Hauptwohngebäuden in der Altstadt 14 Prozent deutliche Schäden, 16 Prozent sind vom Verfall bedroht und 20 Prozent nicht bewohnbar. Zahlreiche Wohnungen haben kein Innen-wc, werden mit Kohle beheizt und haben undichte Fenster und Dächer.

Von 1991 bis 1993 erarbeitet die Kommune die Städtebauliche Rahmenplanung Altstadt, die der Stadtrat 1995 beschließt. 1997 wird das Sanierungsgebiet Altstadt förmlich festgelegt. Mit der Rückbesinnung auf ihre natürlichen Potenziale – historische Altstadt, umgeben von Wasser und Grün – findet die Stadt Güstrow schon in den frühen 1990er Jahren langfristige Entwicklungsziele, die bis heute gelten. Sie verfolgt konsequent das Ziel, das baukulturelle Erbe zu bewahren, stärkt dabei das Zentrum und das innerstädtische Wohnen.

Als erste investive Maßnahme von höchster Priorität erfolgt die Wiederherstellung des Bürgerparks mit den öffentlichen Einrichtungen in den Wallanlagen. Die Güstrower erschließen sich diesen Bereich – 40 Jahre lang von der Sowjetischen Armee besetzt und unzugänglich – wieder als Stadtraum mit Parkanlage, Bibliothek und Kreisverwaltung.

Schritt für Schritt werden öffentliche und private Gebäude saniert und wieder bewohnbar und nutzbar gemacht. Ungeklärte Eigentumsverhältnisse und fehlende öffentliche oder private Finanzkraft erschweren jedoch die Sanierung. Noch zur Jahrtausendwende stehen 40 Prozent der Wohnungen in der Altstadt leer. Nur noch 2.200 Menschen wohnen hier – ein Tiefstand. Durch den weiteren Mitteleinsatz aus unterschiedlichen Städtebauförderprogrammen, aber auch durch das Engagement vieler Privatleute und der Wohnungsunternehmen, können die Attraktivität als Wohnstandort und die Zentrumsfunktion der Altstadt seit der Jahrtausendwende stetig verbessert werden.

Arne Schuldt im Interview

Bürgermeister der Barlachstadt Güstrow



Arne Schuldt ist seit 2004 parteiloser Bürgermeister der Barlachstadt. Den Schwerpunkt seiner Tätigkeit legt der gebürtige Güstrower auf die Stadtsanierung. Schon während des Studiums in Wismar brachte er sich praktisch mit Freiwilligenarbeit in die Sanierung ein. Sein politisches Engagement begann in der Wendezeit mit dem Neuen Forum.

Was macht Güstrow aus Ihrer Sicht so besonders?

Güstrow war immerhin 200 Jahre die Landeshauptstadt von Mecklenburg. Dass man das heute auch noch sehen kann, ist schon sehr erstaunlich! Für Güstrow ist so besonders, dass man die mittelalterliche Stadt noch deutlich ablesen kann. Man kann die Stadtpläne von vor über 500 Jahren, die man bei uns im Museum anschauen kann, heute so in der Stadt wiederfinden. Natürlich hat sich das eine oder andere Haus geändert, aber nicht der Straßenverlauf. Man kann die Stadtmauer erleben. Das Renaissance-Schloss ist einzigartig, weil es nicht mehr umgebaut wurde. Man kann die Schlossfreiheit, die Domfreiheit, die bürgerliche Stadt sehen. Da Güstrow auf drei Sandhügeln erbaut wurde und ringsherum Sumpf war, ist immer alles, was neu entstand, hinter dem Sumpf entstanden, sodass diese mittelalterliche runde Stadt mit all ihren Elementen, mit allen Baustilen von der Gotik bis heute da ist.

Worin sehen Sie die Erfolge der Altstadtsanierung?

Insbesondere die Rückkehr der Menschen in die Altstadt freut mich sehr. Ich habe immer gesagt, das Stadtzentrum ist das Herz. Es kann nicht sein, dass nur noch das Rathaus und die Kirchen stehen und der Rest ist entweder verschwunden oder spielt sich in Eigenheimgebieten, Plattenbausiedlungen oder auf der grünen Wiese vor den Toren der Stadt ab. Das ist eine völlig ungesunde Entwicklung, die irgendwann zu großen Problemen führt. Wir müssen wieder ins Zentrum zurück. Heute hat die Altstadt wieder circa 2.000 Wohnungen und circa 3.150 Einwohnerinnen und Einwohner.

Wo steht Güstrow heute? Was sind die aktuellen Herausforderungen?

Inzwischen sind fast 140 Mio. Euro Fördermittel und ein Vielfaches an privatem Kapital in die Altstadtsanierung geflossen. Die Sanierungserfolge können sich sehen lassen. Aber es bleibt auch noch viel zu tun. Insbesondere die Sanierung des öffentlichen Raumes (Markt, Franz-Parr-Platz, Grün- und Wasserflächen, Stellplatzanlagen) werden Aufgaben der nächsten zehn Jahre sein.

Projekt Am Berge vor und nach der Sanierung;
© Barlachstadt Güstrow / Erik-Jan Ouwerkerk

Wallanlagen 1991 und 2008; © Barlachstadt Güstrow

Leinefelde

Pionierin des Stadtumbaus

Bundesland

Freistaat Thüringen

Kommune

Leinefelde-Worbis

Bevölkerung

ca. 20.000

(Stadtteil Leinefelde: ca. 9.500)

Programm und Förderzeitraum

1993 – 2004 Städtebauliche

Weiterentwicklung großer Neubauge-

gebiete; 1999 – 2019 Soziale Stadt;

2002 – 2019 Stadtumbau;

seit 2020 Sozialer Zusammenhalt

(weitere: 1993 – 2010 Thüringer

Landesprogramm zur Wohnumfeld-

verbesserung; 2006 / 2012 – 2020

EFRE Europäischer Fonds für

regionale Entwicklung)

Gebietstypus

Wohnsiedlung der 1960er bis

1980er Jahre

Städtebaufördermittel des Bundes*

5,45 Mio. Euro

Besonderheit

mutige Transformation von

Plattenbauten in Stadtvillen als

Verbindung von Rückbau und

Aufwertung;

1. Preis beim Bundeswettbewerb

Stadtumbau Ost (2002),

Deutscher Städtebaupreis (2003),

Europäischer Städtebaupreis (2004),

World Habitat Award (2007)

sowie Nationaler Preis für Stadt-

entwicklung und Baukultur (2009)



Leinefelde steht für die Bedeutung der vorbereitenden Rahmenplanung und die Durchführung von Wettbewerben zugunsten einer erfolgreichen Stadtentwicklung.

Als das ehemalige Dorf Leinefelde seit den 1960er Jahren zu einem bedeutenden Industriestandort heranwächst, entstehen für die rasant anwachsende Bevölkerung Arbeitersiedlungen im industriellen Wohnungsbau, so auch die Wohnsiedlung Südstadt. Mit der politischen Wende 1989/90 bricht ein Großteil der Arbeitsplätze weg. Besonders die Südstadt verzeichnet daraufhin beträchtliche Bevölkerungsrückgänge und hohe Wohnungsleerstände. Zudem entwickeln sich soziale Problemlagen sowie eine Negativwahrnehmung des Stadtteils. In den 1990er Jahren beginnt ein weitreichender integrierter Anpassungsprozess für die Südstadt. Im Jahr 1993 gelingt daraufhin die Aufnahme in das Programm zur Städtebaulichen Weiterentwicklung großer Neubaugebiete. Der für diesen Zweck erstellte Rahmenplan stellt die notwendigen Weichen und sieht einen Wohnungsrückbau von 50 Prozent vor. Mit diesem Schritt gilt Leinefelde als Rückbaupionier, da hier bereits lange vor Beginn des Stadtumbauprogramms nicht bedarfsgerechte Wohnblöcke abgerissen werden. Ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Umsetzung der Umbauplanungen stellt neben der Kooperation zwischen öffentlichen Akteurinnen und Akteuren und den Wohnungsbaugesellschaften die Teilnahme an Wettbewerben und Großveranstaltungen wie der EXPO 2000 dar. Die konstruktive Zusammenarbeit und Abstimmung der verschiedenen Interessen wird maßgeblich durch die kommunale Steuerung der Fördermittelausgabe ermöglicht. Die Südstadt wird zur nachhaltigen Stabilisierung gezielt auf ein Kerngebiet entlang zweier zentraler Achsen zurückgebaut. Es erfolgen Investitionen in die soziale und kulturelle Infrastruktur und die Anlegung eines grünen Bandes zur Neuordnung des Freiraumsystems. Durch den Umbau von Plattenbaugebäuden entstehen neue städtebauliche und architektonische Qualitäten. Dank der frühzeitigen Maßnahmen können das Image des Stadtgebietes deutlich verbessert und eine positive Zukunftsperspektive formuliert werden. Seit 1999 werden das Gesamtkonzept sowie mehrere Teilprojekte des Stadtumbaus in der Südstadt mit einer Vielzahl von Preisen und Auszeichnungen bedacht.

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Gerd Reinhardt im Interview

Ehemaliger Bürgermeister von Leinefelde



Gerd Reinhardt war von 1990 bis 2016 Bürgermeister von Leinefelde, seit 2004 der Gesamtstadt Leinefelde-Worbis. Davor war er Lehrer für Mathematik und Physik.

Sie haben Leinefelde-Südstadt während Ihrer Amtszeit stark geprägt. Wie blicken Sie auf diese dynamische Zeit zurück?

Es war eine unglaublich spannende, ja dramatische Zeit. Eine Analyse hatte offenbart, dass die Hälfte aller Wohnungen nicht mehr vermietbar sein würde. Das bedeutete, der Stadtumbau würde unter Schrumpfbedingungen stattfinden müssen. Außerdem wären die Interessen aller Stadtumbauakteure unmittelbar betroffen. Dafür gab es weder Vorbilder noch Erfahrungen. Mir wurde klar: Der Transformationsprozess kann nur gelingen, wenn die Stadt ihn steuert. So legte ein Rahmenplan selbstbindend fest, welche Quartiere aufzuwerten sind. In alle anderen durfte nicht mehr investiert werden. Und Rückbau ist wertvoller als Abriss. Dafür bei den Wohnungseigentümern Akzeptanz zu erreichen gelang durch die geschickte Vergabe von Fördermitteln, bei der die Stadt das letzte Wort hatte. Schnell war erkennbar, dass dem öffentlichen Raum eine zentrale Rolle bei der Aufwertung der Südstadt zukam. Hier die notwendige Balance zu finden und die Finanzierung durch die Stadt zu sichern war ein Kraftakt.

Wie hat sich die Wohnungsnachfrage durch die Stadtumbaumaßnahmen in der Südstadt entwickelt?

Von Anfang an wurde der Stadtumbau von den Bewohnerinnen und Bewohnern aufmerksam verfolgt. Individuelle Grundrisse und modernisierte Gebäude mit hoher Architekturqualität, dazu die Aufwertung des Wohnumfeldes und der sozialen Infrastruktur trugen wesentlich zur Stabilisierung der Wohnungsnachfrage bei.

Welche Lösungsansätze für eine nachhaltige Entwicklung sollten weiterverfolgt werden?

Der Stadtumbau verlief unter dem Motto „Umbau zum Stadterhalt“. Die aufgewerteten Plattenbauten sind unter ökonomischen wie auch ökologischen Gesichtspunkten wertvoll und unverzichtbar. Weitere grundlegende Eingriffe in die Gebäudestruktur erfolgten bereits: Aufzüge wurden angebaut und Garagen zur privaten Nutzung im unmittelbaren Wohnumfeld errichtet. Mietergärten, attraktive Konzepte für Rückbauflächen, bauliche Verdichtungen für Alten- und Pflegeeinrichtungen, für Mehrgenerationenwohnen sowie Wohnen kombiniert mit gewerblicher Nutzung sollten weiterverfolgt werden. Mehr Beachtung muss dem Freizeitangebot im öffentlichen Raum geschenkt werden. Schade, dass nach wie vor ausgezeichnete Lösungsansätze zu wenig nachgefragt werden.

Sanierung und Umbau von Wohnblocks im Dichterviertel; © Stadt Leinefelde-Worbis

Abriss von Plattenbauten in der Heine- und Herderstraße; © Stadt Leinefelde-Worbis

Rückbau von Plattenbauten in der Herschelstraße; © Stadt Leinefelde-Worbis

Stadt villen nach dem Umbau; © Brigitta Winkler / Stadt Leinefelde-Worbis

Cottbus Sachsenhof-Madlow

Neues Leben in alter Platte

Bundesland

Brandenburg

Kommune

Cottbus/Chósebez

Bevölkerung

ca. 100.000

Programm und Förderzeitraum

1991 – 1994 Modellstadtprogramm zur Förderung der städtebaulichen Erneuerung; seit 1991 Brandenburger Landesprogramm zur Wohnraumförderung; 1997 – 2004 Städtebauliche Weiterentwicklung großer Neubaugebiete; 1999 – 2019 Soziale Stadt; 2002 – 2019 Stadtumbau Ost; seit 2020 Sozialer Zusammenhalt

Gebietstypus

Großwohnsiedlung der 1970er und 1980er Jahre

Städtebaufördermittel des Bundes*

3,2 Mio. Euro

Besonderheit

Teil der IBA Fürst-Pückler-Land



Sachsenhof-Madlow – der Cottbuser Stadtteil im Süden der Stadt, einst mit rund 12.000 Wohnungen die größte Großwohnsiedlung im Osten, steht symbolisch für den erfolgreichen Stadtumbau in Cottbus/Chósebez. Hier wird eindrucksvoll deutlich, dass Stadtumbau nicht nur mit Abriss gleichzusetzen ist, sondern eine Steigerung der städtebaulichen und sozialräumlichen Qualitäten erfolgreich unterstützen kann. Mithilfe des Um- und Rückbaukonzeptes Ende der 1990er Jahre und dem Einsatz von Fördermitteln aus dem Programm Soziale Stadt erfolgen erste Maßnahmen, um auf den tiefgreifenden Wandel der Siedlung zu reagieren. 2001 folgt die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet. Der partielle Rückbau von über 6.000 Wohnungen, der Umbau von Wohneinheiten sowie die nachhaltige Aufwertung des Wohnumfeldes verbessern nicht nur die Nutzungsqualitäten, sondern auch die äußere Wahrnehmung des Stadtteils. Es entsteht eine lokale und zukunftsweisende Identität, die gleichermaßen Atmosphäre und Zugehörigkeit stiftet. Dafür gestaltet die Stadt den Boulevard Gelsenkirchener Allee neu. Es entsteht eine barrierefreie Lauf- und Verweilzone mit neuem Bürgerpark und einem markanten Zelt-dach über einem vielfältig nutzbaren Platz, das für den Stadtteil inzwischen zum Symbol geworden ist.

Der Stadtumbau in Sachsenhof-Madlow wird von einer integrierten Strategie aus sozialen und kleinräumig-baulichen Ansätzen getragen. Eigene Koordinierungs- und Lenkungsgruppen sowie ein Bürgerbeirat begleiten und koordinieren den Prozess und sind zum Teil noch heute aktiv. Inzwischen ist die Entwicklung in Sachsenhof wie auch in der Stadt insgesamt positiv und stabil. Mit dem Strukturwandelprozess eröffnen sich neue Perspektiven und mit der steigenden Nachfrage auch eine Wiederaktivierung von Bauflächen in integrierter Lage.

Der Stadtumbau in Sachsenhof-Madlow ist in den Jahren 2000 bis 2010 Teil der Internationalen Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land. Zudem zählt der Umbau eines Hochhauses zu Stadtvillen in der Theodor-Storm-Straße zu den Pilotprojekten in den neuen Ländern, die neue Wege für den ressourcenschonenden Umgang mit nicht mehr nachgefragten Plattenbauten aufzeigen und bis heute Modellcharakter haben.

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Dr. Ralf Fischer im Interview

Ehemaliger Leiter des Quartiersmanagements Cottbus Sachsendorf-Madlow



Dr. Ralf Fischer hat von 2002 bis 2010 das Quartiersmanagement in Sachsendorf-Madlow geleitet, das 2017 reaktiviert wurde. Seit 2010 ist er als Stadtteilmanager in Cottbus-Sandow aktiv und wichtige kommunikative Schnittstelle zwischen der Stadt Cottbus und der Bürgerschaft, den Beteiligten und Vereinen vor Ort.

Welchen Beitrag hat das Quartiersmanagement zum Stadtumbau von Sachsendorf-Madlow geleistet?

Das interdisziplinär zusammengesetzte Team des Stadtteilmanagements war für Bürgerinnen und Bürger, Gewerbetreibende, Existenzgründende und Vereine gleichermaßen Informationsstelle zur Stadtteilentwicklung und Koordinationsstelle für die Projektarbeit. Die Bewohnerschaft wurde durch das Quartiersmanagement laufend über aktuelle Planungs- und Baugeschehen informiert. Diverse Projekte wurden unterstützt, die Bürgerbeteiligung organisiert und eine Vielzahl von Abstimmungsrunden und Gremien betreut. Tägliche Bürgersprechstunden im Wohngebiet, wechselnde Ausstellungen im Stadteilladen sowie eine kontinuierliche intensive Pressearbeit konnten somit ermöglicht werden.

Welche Vorteile haben Sie aus der Kombination verschiedener Förderprogramme gezogen?

Cottbus nutzte die Möglichkeit, die Programme Stadtumbau Ost und Soziale Stadt miteinander zu verknüpfen und von der Festlegung des Stadtteils als städtebauliche Sanierungsmaß-

nahme zu profitieren. Nur ein abgestimmtes städtebauliches, sozialplanerisches und wohnungswirtschaftliches Vorgehen führt schließlich zu einer nachhaltigen Gebietsstabilisierung. Durch die Kombination wurden wohnungswirtschaftliche und städtebauliche Aspekte in einen sozialen Kontext eingebettet, um zum Beispiel auch die Belange sozial- und einkommensschwacher Haushalte im Stadtumbau berücksichtigen zu können. Zudem haben sich durch die integrierte Vorgehensweise wichtige Netzwerke und eine ganze Reihe von Initiativen und Aktivitäten gegründet, die zur Stabilisierung des Stadtteils beigetragen haben und die zum Teil bis heute bestehen. Die Entscheidung der Stadt und des Landes, im größten Cottbuser Wohngebiet verschiedene Förderprogramme zu bündeln, war vor allem ausschlaggebend für die Tempobeschleunigung bei der Erneuerung von Sachsendorf-Madlow.

Zeltdach an der Gelsenkirchener Allee;
© dsk GmbH, Büro Cottbus

Luftbild Sachsendorf vor dem Rückbau 2003;
© dsk GmbH, Büro Cottbus

Rückbau in der Brechtstraße;
© Stadt Cottbus / Chósebuz

Aus Abrisstteilen neu errichtete Stadtvillen;
© Stadt Cottbus / Chósebuz

Schönebeck – Bad Salzelmen

Neues Profil für den Kurort

Bundesland

Sachsen-Anhalt

Kommune

Schönebeck (Elbe)

Bevölkerung

ca. 31.200

(Stadtteil Bad Salzelmen: ca. 5.000)

Programm und Förderzeitraum

1992 – 2010 Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen; Gemeinschaftsaufgabe der regionalen Wirtschaftsstruktur; 2003 Kommunales Investitionsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt

Gebietstypus

historischer Stadtkern oder -bereich

Städtebaufördermittel des Bundes*

11,1 Mio. Euro

Besonderheit

In den Kurpark integriert ist das Grädierwerk, das mit einst 1.800 Metern Länge größte jemals errichtete Grädierwerk. Heute sind davon noch etwa 300 Meter erhalten, die vorwiegend der Freiluft-Inhalation und als Besuchermagnet dienen.

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.



In einem vergleichsweise knappen Zeitraum von 18 Jahren hat die Stadtsanierung Schönebeck – Bad Salzelmen ihre wesentlichen Ziele erreicht. Dank einer konsequenten Sanierungs- und Entwicklungspolitik, guter Organisation und der engagierten Mitwirkung privater Eigentümer präsentiert sich der Ortsteil heute als hochwertiger Kurstandort und beliebtes Wohnquartier.

Durch die ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen der Vorwendezeit sind große Teile der Altbausubstanz dem Verfall preisgegeben. Die mangelhafte Ausstattung mit Beherbergungs- und Gastronomieangeboten wird dem Kurort nicht gerecht. Mit dem Sanierungsgebiet Bad Salzelmen initiiert die Stadt Schönebeck (Elbe) das erste förmlich festgelegte Sanierungsgebiet, das 1991 zusammen mit Gebieten aus 16 anderen Städten und Gemeinden des Sachsen-Anhalts in das Programm Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen aufgenommen wird.

Die Sanierung läuft seit 1992 zügig und gut organisiert ab. Ausgehend vom zentralen Marktplatzbereich werden Straßen, Wege und zentrale Plätze altstadtgerecht umgestaltet sowie eine Fußgängerzone errichtet. Im Rahmen einer grundlegenden Erneuerung des Verkehrssystems folgen verkehrsberuhigende Maßnahmen. Die Stadt gestaltet Grün- und Freiflächen um und legt Spielplätze an. Private Wohn- und Geschäftsgebäude werden modernisiert und instand gesetzt, Baulücken geschlossen.

Als wichtige öffentliche Baumaßnahmen werden das Kurhaus und der ehemalige Kinosaal modernisiert und durch Nachnutzung als Innovations- und Gründerzentrum wiederbelebt. Bei den Gestaltungsmaßnahmen an Straßen, Wegen und Plätzen legt die Stadt besonderen Wert auf die Erhaltung des historischen Stadtbildes. Auch bei Neubauten achtet sie darauf, dass diese sich in ihrer Kubatur, Gestaltung und Formensprache den historischen Strukturen anpassen. Besonders hervorzuheben ist das Konzept einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit, verbunden mit einem Beratungs- und Informationsangebot des Sanierungsträgers. Der Ortskern von Bad Salzelmen mit angrenzendem Kurareal präsentiert sich inzwischen als beliebter Kur- und Wohnstandort. Die erfolgreiche Sanierung ist der gemeinsame Erfolg des kommunalen und privaten Engagements.

Guido Schmidt im Interview

Baudezernent der Gemeinde Schönebeck (Elbe)



Guido Schmidt studierte Bauwesen in Dresden und war von 1991 an als Fachingenieur beratend in verschiedenen Ingenieur- und Architekturbüros tätig. Seit 2009 ist er Dezernent für Stadtentwicklung und Bau der Stadt Schönebeck (Elbe).

Womit konnten Sie einen Anreiz für private Modernisierungsvorhaben setzen?

Der vergleichsweise gute Erhaltungszustand der Bausubstanz und die hochwertige Wohnlage haben das private Engagement im Umfeld des Kurparks begünstigt. Dabei kam das umfassende Sanierungsverfahren in Betracht, bei dem die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften des Baugesetzbuches Anwendung finden. Auf dieser Grundlage hat die Stadt Schönebeck den Eigentümern eine vorzeitige Ablösung des Ausgleichsbetrages angeboten und dafür in Abstimmung mit dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Verfahrensabschlüsse gewährt. So konnten die Einnahmen aus der vorzeitigen Ablösung für Maßnahmen im Sanierungsgebiet eingesetzt werden.

Wie wurde das Informations- und Beratungsangebot für Bewohnerinnen und Bewohner gestaltet?

Nach Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen und Aufnahme in das Bund-Länder-Programm Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen beschloss der Rat die Sanierungssatzung für „Schönebeck – Salz- elmen“. Die breite Akzeptanz der Stadtsanie-

rung und die engagierte Mitwirkung der privaten Eigentümer sind nicht zuletzt auf die umfassende Kommunikation zurückzuführen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde eine Bürgerversammlung durchgeführt und die Ergebnisse der Voruntersuchungen, die Inhalte und Ziele des Rahmenplans sowie seiner 1. Fortschreibung vorgestellt und diskutiert. Es wurden regelmäßig Flyer und Broschüren verteilt. Die regionale Presse hat den Fortgang der Sanierung mit zahllosen Berichten begleitet, ein Pressespiegel war auf der städtischen Homepage jederzeit einsehbar.

Welche Synergieeffekte haben die Maßnahmen in Bad Salz- elmen für die Stadt Schönebeck?

Parallel zur Stadtsanierung wurden zahlreiche Entwicklungs- und Sanierungsmaßnahmen umgesetzt. Als moderne Neubauten entstanden die Reha-Klinik und das Solebad, Gradierwerk, Soleturm, Lindenbad, das historische Verwaltungsgebäude und nicht zuletzt der Kurpark selbst. Zahlreiche private Eigentümer haben mit ihren behutsamen Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen dazu beigetragen, das historische Ortsbild zu erhalten und zeitgemäßen Wohnraum zu schaffen.

Dammstraße vor und nach der Sanierung;
© Stadt Schönebeck

Heinrich-Heine-Straße,
Zustand 1992 und 2021;
© Stadt Schönebeck

Länderpatenschaften für funktionsfähige Verwaltungsstrukturen

Prof. Dr. Horst Gräf

Staatssekretär a. D. im Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen
und Verkehr des Landes Brandenburg

Mit dem Fall der Mauer im Herbst 1989, der Wiederbelebung der Demokratie und dem Kurswechsel vom staatlich implementierten industriellen Städtebau der DDR zur kommunalen Stadtentwicklungspolitik begann das „goldene Jahrzehnt“ der Städtebauförderung in den neuen Ländern. Nach Dominanz von stadträumlich weitgehend isolierten industriellen Großwohnsiedlungen, Kahlschlagsanierungen und Verfall der historischen Innenstädte in der DDR wurden behutsame Stadterneuerung, Stadtumbau und integrierte Stadtentwicklungspolitik zu Schlüsselthemen der Städtebauförderung im Aufbau Ost.

Zum Jahreswechsel 1989/1990 startete das Bauministerium der Übergangsregierung Modrow in Abstimmung mit dem Bundesbauministerium die Sanierung der historischen Innenstädte in einem „Modellstadtprogramm“. Nach den Kommunalwahlen vom 6. Mai 1990 und dem Gesetz über die Selbstverwaltung der Gemeinden und Landkreise vom 17. Mai 1990 wurden die Verfahren, Instrumente und Organisationsformen der Stadtentwicklungspolitik und Stadtplanung weitgehend nach west-deutschem Modell umgebaut. Mit der Bauplanungs- und Zulassungsverordnung vom 20. Juni 1990 wurde der Vorhaben- und Erschließungsplan als neues baurechtliches Instrument eingeführt und die städtebauliche Entwicklung und Investitionstätigkeit geordnet.

Auf dem Weg zur Einheit wurden Regierungsbevollmächtigte eingesetzt, um die ehemaligen

Bezirkstage aufzulösen, neue Verwaltungsstrukturen aufzubauen sowie die Kommunalaufsicht bis hin zur Länderbildung zu organisieren. Im Anschluss an Ländereinführungsgesetz und Einigungsvertrag benannte der Ministerrat für das jeweilige neue Land einen Regierungsbevollmächtigten zum Landessprecher, der die Bildung einer funktionsfähigen Landesregierung vorbereiten sollte. Sie wurden unterstützt von der Bundesregierung, der im Einigungsvertrag vereinbarten Amtshilfe eines Partnerlandes und dem Einsatz von Aufbauhelfern.

In Brandenburg war seit Jahresbeginn 1990 eine Verbindungsstelle der Landesregierung Nordrhein-Westfalen zur Organisation der personellen, materiellen und konzeptionellen Aufbauhilfe eingerichtet worden. Im Oktober 1990 lagen die Vorschläge zur Ressortgliederung der künftigen Landesregierung sowie zu Anzahl, Profil und Stellenbedarf der Abteilungen in den Ministerien vor. In Anlehnung an die nordrhein-westfälische Kabinettsstruktur wurde das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr in der Brandenburger Landesregierung gegründet. Ein zweistufiger Verwaltungsaufbau bei Verzicht auf die Mittelinstanz wurde gewählt – auch um in der Praxis der Städtebauförderung eine direkte Verzahnung von Stadtentwicklungs- und Landesentwicklungspolitik und das Spannungsverhältnis zwischen der hoch verdichteten Metropole und der extrem dünn besiedelten Kulturlandschaft Brandenburgs abzusichern.

Der Beginn der Städtebauförderung in den neuen Ländern

Michael Bräuer

Architekt und Stadtplaner, 1990 Staatssekretär im Ministerium für
Bauwesen der DDR, seit 1993 Mitglied der Expertengruppe Städtebau-
licher Denkmalschutz

Das Modellstadtprogramm war eine erste gemeinsame Aktion der Bauministerien der Bundesrepublik und der DDR nach dem Fall der Mauer. Reagiert wurde damit auf die unübersehbar marode Situation der alten Innenstädte und historisch bedeutsamer Stadtbereiche, die von der Stadtbevölkerung als Verlust ihrer Identität nicht mehr mitgetragen wurde und ein wesentliches Moment des friedlichen Umbruchs darstellte.

Bei ersten Begegnungen von Vertretern der beiden Ministerien im Dezember 1989 als Thema definiert, wurde es am 5. Januar 1990 durch die beiden Minister in Berlin beschlossen. In einem ersten Umgriff wurden die alte Kulturstadt Weimar, die alte Bischofsstadt Meißen, die alte Industriestadt Brandenburg an der Havel und die alte Hansestadt Stralsund ausgewählt. Sie sollten Vorreiterinnen des anstehenden Sanierungsprozesses sein und auf die anderen Städte beispielhaft ausstrahlen. Bald stellte sich heraus, dass damit zufällig jeweils eine Stadt aus den wieder einzurichtenden Ländern ausgewählt worden war, mit Ausnahme Sachsen-Anhalts. So wurde im März 1990 das schwer beschädigte Halberstadt hinzugefügt.

Diesem zunächst einmal erfolgreichen Ansatz mit fünf, später elf Modellkommunen und fünf Dörfern standen Statistiken gegenüber. Das Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie und das Institut für Denkmalpflege der DDR führten eine Liste der Städte – marode, aber materiell noch vorhanden – von regionaler

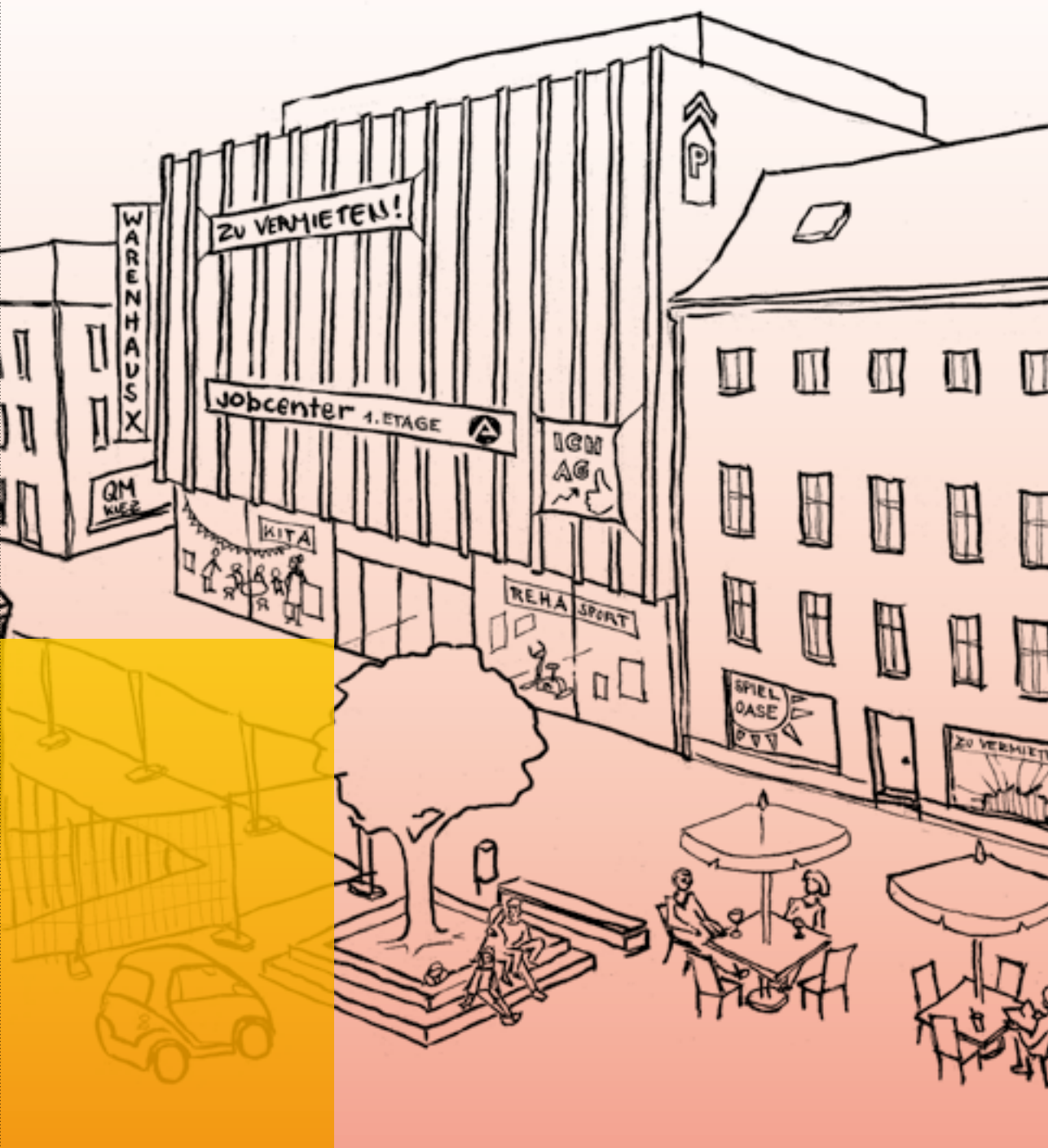
und europaweit kulturhistorischer Bedeutung mit über 200 Positionen. Das Bauministerium der DDR hatte noch 1990 in einer ersten Übersicht eine Liste für ein Sofortprogramm für rund 600 Maßnahmen der Stadt- und Dorferneuerung aufgestellt. Beide Übersichten definierten die Aufgabe, die in Verantwortung der nach den Wahlen vom 24. Oktober 1990 neu gebildeten östlichen Länder zu lösen war.

Es wurde sehr schnell deutlich, dass diese umfangreiche Aufgabe so nicht annähernd erfolgreich anzugehen war. Es spricht für die Aufgeschlossenheit der in dieser Zeit politisch Verantwortung Tragenden auf der Ebene des Bundes und der Länder, dass man sich auf ein gemeinsames Vorgehen einigen konnte. So konnte als deutliche Reaktion am 28. Mai 1991 in Neuruppin das Bund-Länder-Sonderförderprogramm Städtebaulicher Denkmalschutz verkündet werden. Die mit seiner Gründung eingesetzte Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz, in der das pragmatische Zusammenwirken von Stadtplanung und Denkmalschutz personell verortet war, hat seitdem das „lernende Programm“ über viele Phasen beratend und steuernd begleitet. Es wird als erfolgreichstes Programm nach der Wiedervereinigung benannt.



**„Kreativ gestaltete Baulücken
in perforierten Städten,
Debatten über ‚geschenktes
Land‘, große Investitions-
programme in die Sanierung
und den Rückbau von Stadt-
kernen, Stadtteilen und
Wohnungsbeständen wurden
gestartet.“**

Frauke Burgdorff



Im Zuge der Warenhauskrise wird seit 1999 ein Sonderprogramm in mehreren Ländern initiiert, um die Multifunktionalität und kulturelle Identität von Stadtzentren im Bewusstsein der Menschen zu verankern.

Ab in die Mitte!
Die City-Offensive



1999



Programm
Soziale Stadt

Das Programm Soziale Stadt – Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf ist darauf ausgerichtet, dem Sozialen mehr Aufmerksamkeit in der Stadtentwicklungspolitik einzuräumen. Im Fokus stehen die Entwicklung von Bürgerbewusstsein für den Stadtteil und die Schaffung stabiler nachbarschaftlicher Netzwerke.

Die internationale Diskussion zur nachhaltigen Stadtentwicklung baut auf den Ergebnissen der Rio-Konferenz 1992 auf. Der „Weltbericht für die Zukunft der Städte – URBAN 21“ zeigt Wege für eine nachhaltige Stadtentwicklung auf.

URBAN 21
Weltkonferenz zur
Zukunft der
Städte in Berlin



2000



Expertenkommission-
Wohnungs-
wirtschaftlicher
Strukturwandel
in den neuen
Ländern

Die aufgrund erster alarmierenden Wohnungsmarktstudien einberufende Expertenkommission beziffert in ihrem Bericht den Leerstand in Ostdeutschland auf ca. 1 Million Wohnungen.

Als Reaktion auf den voranschreitenden Strukturwandel auch in Westdeutschland wurde 2002 das ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West mit 16 Modellprojekten gestartet. Auf dieser Grundlage wird 2004 die Städtebauförderung um das Programm Stadtumbau West erweitert.

Stadtumbau
West



2002



Stadtumbau
Ost – für lebens-
werte Städte
und attraktives
Wohnen

Das Programm Stadtumbau Ost wird eingeführt, um städtebaulichen Funktionsverlusten aufgrund des enormen Bevölkerungsrückgangs und hohen Leerstands zu begegnen. Vorausgegangen war ein Bundeswettbewerb, bei dem 260 Städte integrierte Stadtentwicklungskonzepte erarbeiteten.

2004

Die Leipzig-Charta fordert eine integrierte Stadtentwicklungspolitik, die zentrale städtische Politikfelder räumlich, sachlich und zeitlich aufeinander abstimmt. Sie setzt einen wesentlichen Impuls für die 2007 gestartete Initiative zur Nationalen Stadtentwicklungspolitik.

Leipzig-Charta
Integrierte
Stadtentwicklung

Mit dem Investitionspakt zur energetischen Sanierung sozialer Infrastruktur der Kommunen werden Städte und Gemeinden mit besonders schwieriger Haushaltslage unterstützt.

Energie-
einsparverordnung
(EnEV)



2006 – 2010

2007

2008

2008

2009



Modellvorhaben in der Sozialen Stadt

Seit 2006 werden im Programm Soziale Stadt Modellvorhaben durchgeführt, welche im sozial-integrativen Bereich angesiedelt sind und Engagement und Zusammenarbeit lokaler Akteuren und Akteure anstreben.

Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Das Zentrenprogramm unterstützt mit seinem integrierten Ansatz die Angebots- und Funktionsvielfalt der Innenstädte und Ortszentren.

Städtebaulicher Denkmalschutz (West)

Das Förderprogramm Städtebaulicher Denkmalschutz, welches bereits 1991 in den neuen Ländern aufgelegt wurde, wird auf die alten Länder ausgedehnt. Das Programm wird auf stadtbildprägende Stadterweiterungs- und Gründerzeitgebiete, auf Siedlungen der 1920er und 1930er Jahre und der Nachkriegszeit sowie auf Industrie- und Gewerbeflächen erweitert.

Die ganze Stadt stärken!

Nach dem Wiederaufbau der zerstörten Städte hatte sich die Stadtpolitik auf Teilräume und einzelne städtische Funktionen konzentriert. Nach der Jahrtausendwende aber hat sie ihren Zugriff erweitert. Die Kernstadt rückte in den Fokus und damit der gesamte Stadtraum mit Ausnahme von Suburbia, und es sollten alle Dimensionen städtischer Entwicklung koordiniert bearbeitet werden. Die Leipzig-Charta von 2007 formuliert, dass „wirtschaftliche Prosperität“, „sozialer Ausgleich“, „gesunde Umwelt“ sowie „kulturelle und bauliche Qualitäten“ „gleichzeitig und gleichgewichtig“ zu entwickeln seien. Unter dem neuen Leitbild der „nachhaltigen europäischen Stadt“ soll die Entwicklung der ganzen Stadt umfassend gesteuert werden.

Im Wechsel der Leitbilder werden die jeweils vergessenen Seiten der so komplexen wie widersprüchlichen Wirklichkeit von Stadt thematisiert. Die Leipzig-Charta zeichnet geradezu das Gegenbild zur Charta von Athen: hier enge Verflechtung von Arbeiten und Wohnen, Erholung und Verkehr, dort strikte Trennung der Funktionen; hier Straßen und Plätze als Orte der Begegnung, dort die Dominanz des Verkehrs im öffentlichen Raum; hier Geschichtsvergessenheit, dort die Pflege der Stadt als gebautes Gedächtnis der Gesellschaft.

Aber der Wechsel der Leitbilder wird nicht nur von den Lernprozessen der Stadtplanenden vorangetrieben, sondern mehr noch von realen Entwicklungen. Die Charta von Athen war eine Antwort auf die Zwänge der Industriegesellschaft und der Automobilisierung. Ein vw-Werk passte nicht in die klein-

Prof. Dr. Walter Siebel hat in Frankfurt Soziologie studiert und 1974 an der TU Darmstadt promoviert. Von 1975 bis 2004 war er Professor für Soziologie an der Universität Oldenburg und leitete dort die Arbeitsgruppe Stadtforschung. Siebel war von 1989 bis 1995 wissenschaftlicher Direktor der IBA Emscher Park, 1995 erhielt er den Fritz-Schumacher-Preis, 2004 den Schader-Preis. Letzte Buchveröffentlichungen: Die europäische Stadt (2004); Stadtpolitik (2009, et al.); Polarisierte Städte (2013, et al.); Die Kultur der Stadt (2015).

teilige Struktur der europäischen Stadt, und die Verkehrsplanung orientierte sich an der Wasserwirtschaft, die die Qualitäten einer Stadt danach bemisst, wie schnell man hinein, hindurch und wieder herauskommt. Auch die Leipzig-Charta war eine Antwort auf geänderte Bedingungen der Stadtentwicklung. Neue, nichtfamiliale Lebensweisen, die Entgrenzung von Arbeit und Freizeit, Dienstleistungs- und Wissensökonomie, die Kultur- und Kreativwirtschaft, Bildungsexpansion und Zuwanderung begünstigen die Städte. Auch der Wandel der Rolle der Frau stärkt die Nachfrage nach Stadt. Immer mehr Frauen führen ein berufsorientiertes Leben und benötigen dementsprechend Entlastung von außerberuflichen Verpflichtungen. Die Stadt mit ihrer Fülle an Güterangeboten, Dienstleistungen und Infrastrukturen ist eine Form der Vergesellschaftung der Hausarbeit. In der Stadt zu leben macht es leichter, Beruf und Familie zu vereinbaren.

Aber was man die Renaissance der europäischen Stadt genannt hat, hat seine Schattenseiten. Die neue Attraktivität der Stadt bedroht ihre ärmeren Bewohnerinnen und Bewohner gleich doppelt: Von unten drängen Migrantinnen und Migranten sowie Bildungswandernde in ihre Wohnquartiere, von oben kaufkräftige Gentrifizierer. Zwischen Arm und Reich und zwischen den verschiedenen Milieus der Stadt wachsen die Distanzen. Es droht die Spaltung der Stadtgesellschaft. Die Renaissance der Stadt wird auch, so scheint es, den innerstädtischen Einzelhandel nicht retten. Schon seit Langem zeigen sich im Stadtkern Leerstände und Brachen, Niedergang und Scheitern. Die europäische Stadt könnte ihre Gründungsfunktion verlieren, die Rolle als zentraler Markort.

Um diesen Entwicklungen wie auch dem Klimawandel zu begegnen, fördert der Bund eine „integrierte Stadtentwicklung“. Sie soll die Aktivitäten aller staatlichen Ebenen und aller relevanten Ressorts koordinieren und mit privaten Beteiligten abstimmen. Nach diesen Kriterien sind zahlreiche Stadtentwicklungskonzepte entstanden. Zusätzlich wurden Sonderprogramme aufgelegt: gegen die Spaltung der Stadtgesellschaft (Soziale Stadt) und den Niedergang der Innenstädte (auf der Landesebene: Ab in die Mitte), für den Klimaschutz (Energetische Sanierung) und das Bewahren der historischen Stadt als eines steinernen Geschichtsbuches (Städtebaulicher Denkmalschutz). Was könnte da noch fehlen?

Die Charta von Athen hatte die Stadt in einzelne Funktionen zerlegt und wieder neu zusammengesetzt als Maschine zur effizienten Versorgung der Bewohner. Die Leipzig-Charta dagegen betont ökologische Nachhaltigkeit, sozialen Ausgleich, Vielfalt und das dichte Neben- und Miteinander in der urbanen Stadt. Beide Leitbilder thematisieren unverzichtbare urbane Qualitäten: Eine urbane Stadt muss funktionieren und sie muss Sicherheit, Vielfalt, Integration und Nachhaltigkeit gewährleisten. Aber gegenüber der technischen Rationalität der Stadt als Maschine hat dieses Bild Züge einer biedermeierlichen Idylle. Wo bleiben die Bahnhofs- und Hafenviertel, in denen der brave Bürger seinen weniger öffentlichkeitstauglichen Neigungen nachgehen kann?

In beiden Leitbildern fehlt ein Wesensmerkmal der urbanen Stadt: ihre Widersprüchlichkeit und Ambivalenz, die Tatsache, dass Urbanität auch eine „Nachseite“ besitzt. Die Maler und Dichter der Großstadt haben eben diese Seite herausgestellt: Ein Kleinkrimineller ist der Held in Döblins „Berlin Alexanderplatz“, und es sind „Kokotten“, nicht ökologisch verantwortungsbewusste Familien auf Fahrrädern, die Kirchners „Straßenszenen“ bevölkern. Die urbane Stadt braucht „die passive Phantasie unausgefüllter Räume“, in denen all das nicht gilt, was die ordentliche Stadt ausfüllt. Das sind Räume der Überraschung, des Befremdens und eben auch des abweichenden Verhaltens. Auch kulturell produktive Aktivitäten und gesellschaftliche Innovationen sind zunächst einmal abweichende Verhaltensweisen. Die Räume, die das ermöglichen, bilden sich in den Restflächen des Strukturwandels oder in der „Zone des Übergangs“ am Rand der City. Restflächen und Übergangsräume lassen sich nicht planen, es sind flüchtige Räume und sie entstehen eher zufällig. Wohl auch deshalb fehlen sie in den Leitbildern der Planung. Aber die Stadtpolitik kann zulassen, dass sie entstehen, und manches dafür tun, dass sie nicht allzu schnell wieder aufgesogen werden von der ordentlichen Stadt.



Lüneburg

Neues Leben für die Militärbrache

Bundesland

Niedersachsen

Kommune

Lüneburg

Bevölkerung

ca. 77.000

Programm und Förderzeitraum

2008 – 2015 Stadtumbau West

Gebietstypus

 ehemalige Militärbrache; heute
mischgenutztes Gebiet mit Wohnen,
Gewerbe und Kultur

Städtebaufördermittel des Bundes*

1,8 Mio. Euro

Besonderheit

 architektonische Wechselwirkung
zwischen Erhalt und Neubau,
sowohl von Gebäuden als auch von
Infrastruktur; Neuschaffung einer
Mischnutzung mit Gewerbe, Kultur,
Wohnen und Gemeinbedarfsnutzung
bei gleichzeitiger Sichtbarkeit der
historischen Nutzung


Das Speicherquartier der Hansestadt Lüneburg zeigt, wie Umnutzung, Umbau und Neubau ohne Verlust der baulichen Charakteristik eines Viertels gelingen können. Wo früher für Soldaten Brot gebacken wurde, ist heute ein außergewöhnlicher Kultur- und Gemeinschaftsort inmitten eines lebendigen Viertels entstanden.

2007 erkennt das Städtebauliche Entwicklungskonzept das Potenzial des ehemaligen Areals der Standortverwaltung und findet eine intelligente Antwort auf die Zäsuren durch Lärmbelastung aufgrund der unmittelbaren Nähe zu Bahngleisen, mangelhafte innere Erschließung, die stadträumliche Insel-lage sowie den für eine Umnutzung nur bedingt geeigneten Gebäudebestand. Mit der Aufnahme des neun Hektar großen Sanierungsgebietes 2008 in das Programm Stadtumbau West lässt die Stadt ungenutzte Gebäude und Lagerhallen abbrechen, Flächen entsiegeln, Gleise rückbauen und eine Erschließungsstraße anlegen. Zwei der fünf Speicherhäuser, die ehemalige Heeresbäckerei und Teile der Gleise bleiben als Zeitzeugen erhalten und werden modernisiert. Wohnungen, Büros, ein Café und eine Berufsfachschule halten Einzug in die alten und neuen Gebäude. Besonders gelungen und ebenfalls mit Mitteln der Städtebauförderung realisiert ist die Umwandlung der ursprünglichen Heeresbäckerei zur KulturBäckerei – zugleich Gemeinbedarfs-einrichtung für das Viertel und überregionaler Anziehungspunkt. Damit aus dem Backsteinbau ein modernes Kreativzentrum werden kann, braucht es rund fünf Jahre Diskussionen und Planung: 2012 erkennt die Hansestadt Lüneburg ihrer Tochter, der Lüneburger Wohnungsbau GmbH, ein Erbbaurecht an dem Grundstück zu und veräußert das Gebäude zu einem symbolischen Preis von einem Euro. Das Wohnungsunternehmen saniert das Gebäude mithilfe der Städtebauförderung und lässt es umbauen. Heute ist die Sparkassenstiftung Lüneburg Betreiberin des Hauses. In Kooperation mit der Sparkasse Lüneburg unterstützt die Sparkassenstiftung den laufenden Betrieb finanziell, die Nutzerinnen und Nutzer profitieren von günstigen Mieten des Nonprofit-Projekts. Als letzte Programmmaßnahme wird Ende 2016 der Vorplatz der KulturBäckerei fertiggestellt. Anlässlich des Tages der Städtebauförderung 2015 werden Bevölkerung und Kulturschaffende zur Platzgestaltung befragt, um einen vielfältigen Freiraum zu entwerfen.

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Heike Gundermann im Interview

Stadtbaurätin der Hansestadt Lüneburg



Heike Gundermann ist gelernte Maurerin und Bauingenieurin. Nach ihrem Hochbaudiplom hat sie sich auf Altstadtsanierung spezialisiert und wurde mit 28 Jahren Bauamtsleiterin in ihrer Heimatstadt Arnstadt. Seit 1996 ist sie Stadtbaurätin der Hansestadt Lüneburg.

Im Zuge der Umbaumaßnahmen wurden zwei der auffälligen Speichergebäude erhalten. Wie umstritten war diese Entscheidung?

Die Entscheidung, zwei der fünf Speichergebäude auf dem Gelände zu erhalten, wurde seinerzeit sehr kontrovers diskutiert. Sowohl innerhalb der Verwaltung als auch in Politik und Öffentlichkeit.

Die ehemalige Standortverwaltung diente zuvor als sogenanntes Heeresverpflegungslager mit Bahnanschluss und war Teil der Aufrüstungspolitik der Nationalsozialisten. Es gab daher viele Stimmen, die forderten, hier alles dem Erdboden gleichzumachen. Mein Ansatz war es jedoch, die Geschichte dieses Ortes und auch einen Teil der Geschichte Lüneburgs als Garnisonsstadt weiterhin erlebbar zu machen und gleichzeitig zu verdeutlichen, dass sich hier etwas zum Guten gewendet hat. Ich bin nach wie vor sehr froh darüber, dass hier mit dem Erhalt zweier ehemaliger Speichergebäude am Ende ein Kompromiss gefunden wurde.

Als abschließende Maßnahme wurde mit intensiver Bürgerbeteiligung der Vorplatz der Kulturbäckerei gestaltet. Was ist die Besonderheit dieses Platzes, und was macht ihn zum Ort der Begegnung?

Zum Tag der Städtebauförderung 2015 stellten wir in der damals schon sanierten Kulturbäckerei zwei unterschiedliche Planungsansätze für den Vorplatz vor und ließen die Besucherinnen und Besucher abstimmen, welche Planung verwirklicht werden soll. Wichtig war den meisten, dass der Platz nicht starr und statisch wirken sollte, sondern dynamisch und lebendig. Und dass es eine Bühne geben sollte bzw. die Möglichkeit, eine solche bei Bedarf zu errichten. Ich denke, dass uns die Umsetzung dieses Wunsches mit den geschwungenen Beeten, den halbrunden Bänken, dem Erhalt der wunderschönen großen Bäume und dem Bau einer Bühne gelungen ist. Die Nähe zum Café und zur Kulturbäckerei und die Tatsache, dass der Platz den Anfangs- (oder auch End-) punkt des Grünzuges bildet, der sich durch das Quartier zieht, sorgen dafür, dass hier viele unterschiedliche Menschen aus unterschiedlichen Gründen zusammenkommen und gerne auch verweilen.

Speichergebäude vor und während der Sanierung bzw. vor Abriss, Blickrichtung Norden; © Kay-Uwe Rosseburg

Bereits saniertes Speichergebäude und noch unsaniertes Speichergebäude, Blickrichtung Norden; © Kay-Uwe Rosseburg

Kulturbäckerei mit Vorplatz, sanierte Speichergebäude, anschließende Wohnbebauung, Blickrichtung Norden; © Hansestadt Lüneburg, Stadtsanierung

Dortmund Scharnhorst-Ost

Sozial, engagiert und nachhaltig

Bundesland

Nordrhein-Westfalen

Kommune

Dortmund

Bevölkerung

ca. 600.000

Programm und Förderzeitraum

 1994 – 2011 Stadtteile mit
 besonderem Erneuerungsbedarf
 (seit 1999 Soziale Stadt)

Gebietstypus

Großwohnsiedlung

Städtebaufördermittel des Bundes*

2,7 Mio. Euro

Besonderheit

Bundespreis 2010 „Soziale Stadt“

* In der Regel tragen Bund,
 Länder und Kommunen je ein Drittel
 der förderfähigen Kosten.



Scharnhorst-Ost ist Modellstadt der Zukunft. Der Dortmunder Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf macht die Regenwasserbewirtschaftung zu seinem Leitbild für eine bewohnergetragene Stadteilerneuerung. Ausgehend vom Wunsch einer Bürgerinitiative, wird von 1998 bis 2008 das Modellprojekt „Neuer Umgang mit Regenwasser“ in Kooperation des Landes Nordrhein-Westfalen mit der Stadt Dortmund und der Bewohnerschaft umgesetzt – verbunden mit einer Vielzahl von Erneuerungsmaßnahmen im Wohnumfeld und an Schulen. Damit setzt der Stadtteil Maßstäbe und macht deutlich, dass Stadtentwicklung da am erfolgreichsten ist, wo ökologische, soziale und ökonomische Ziele gleichzeitig angegangen werden.

Die Großwohnsiedlung Scharnhorst-Ost ist ein Erbe der Stadtentwicklungspolitik der 1960er und 1970er Jahre. Als der Strukturwandel in Dortmund einsetzt, entsteht am nordöstlichen Stadtrand ein neuer Stadtteil mit über 5.000 Wohnungen auf der „grünen Wiese“. Doch schon zehn Jahre später setzen die ersten Probleme ein. Der hohe Anteil an Sozialwohnungen bedingt eine Konzentration benachteiligter Bevölkerungsgruppen. Zusätzlich stellt der starke Zuzug von Spätaussiedlern ab Mitte der 1980er Jahre eine besondere Anforderung an die Integrationsarbeit. Verbunden mit wachsender Arbeitslosigkeit, Armut, einer unzureichenden Gestaltung von Freizeitangeboten und dem Wohnumfeld sowie einem hohen Sanierungsstau an den Wohngebäuden führen diese Entwicklungen letztlich zu einer negativen Wahrnehmung des Stadtteils. Als Reaktion setzen seit 1994 ein bewohnergetragenes integriertes Handlungskonzept und das Förderprogramm Soziale Stadt darauf, die Sozialstruktur zu stabilisieren, die lokale Ökonomie inklusive Beschäftigung zu fördern, die Gemeinwesenarbeit mit Kindern und Jugendlichen auszubauen, stadtteilbezogene Gesundheitsförderung sowie die Wohnsituation und das Wohnumfeld zu verbessern. Das geschieht gemeinsam mit den Quartiersbewohnerinnen und -bewohnern und anderen lokalen Beteiligten.

Die Programmmaßnahmen münden in eine erfolgreiche Kooperation zwischen den Wohnungsgesellschaften vor Ort und der Stadt Dortmund, die 2010 mit dem Bundespreis „Soziale Stadt“ ausgezeichnet wird.

Susanne Linnebach im Interview

Leiterin des Amtes für Stadterneuerung der Stadt Dortmund



Susanne Linnebach hat Raumplanung an der **TU Dortmund** studiert. Seit 2002 arbeitet sie bei der **Stadt Dortmund** und hat dabei ihre Leidenschaft für das Thema **Stadterneuerung** entdeckt. Sie leitet seit 2019 das **Amt für Stadterneuerung**. Parallel übt sie einen Lehrauftrag an der **TU Dortmund** im Fachbereich **Architektur und Bauingenieurwesen** zum Thema **Informelle Planung** aus.

Welche Handlungsempfehlungen ziehen Sie aus der Stadterneuerung in Scharnhorst-Ost, insbesondere mit dem Blick auf das Projekt „Leben in Scharnhorst ist bunt – Wohnungswirtschaftliches Quartiersmanagement“? Aus unserer Erfahrung ist wichtig, projektbezogene Kooperationen zu etablieren und Vertrauen zwischen den Akteuren aufzubauen. Die Wohnungswirtschaft war, strategisch gesehen, eine zentrale Partnerin, um Scharnhorst-Ost für die Menschen lebenswerter zu machen. Rückblickend haben wir gemeinsam gelernt, die verschiedenen Belange der Beteiligten wahrzunehmen, zu verstehen und anschließend in passgenaue, konkrete Maßnahmen zu fassen. Es braucht dabei gute Quartierskonzepte, ein unternehmerisches Standortinteresse und eine auf lange Sicht angelegte Unternehmenskultur, die über die reine Qualität des Wohnungsbestands hinaus ausgelegt ist. Ins Quartier zu investieren war in der Wohnungswirtschaft bis dahin unüblich. Zusammen mit der Kommune wurde sie in Scharnhorst-Ost eine treibende Kraft

vor Ort und hat die Quartierentwicklung auch zu ihrem Thema gemacht. Diese Vorgehensweise war ein echter Mehrwert für Menschen, Quartier, für Eigentümerinnen und Eigentümer. Auch wenn die Zusammenarbeit etwas zäh begann, sind die verschiedenen Partnerinnen und Partner vor Ort letztlich über viele Jahre zusammengewachsen – und die Kooperation hält bis heute an.

Die Besonderheit der Stadterneuerung in Scharnhorst-Ost ist der ökologische Aspekt. Wie passen Regenwasserbewirtschaftung, Wohnumfeldgestaltung und Quartiersmanagement zusammen?

Im Rahmen des Modellprojektes „Neuer Umgang mit Regenwasser“ von Bund und Land haben sowohl die Kommune als auch Kirchengemeinden und Wohnungsgesellschaften das Regenwasser auf ihren Grundstücken vom städtischen Kanalnetz abgekoppelt: Offene Wasserläufe, Teichanlagen und Wasserspielplätze machten das Element Wasser in Scharnhorst-Ost erlebbar. Auf diese Weise wurden das Wohnumfeld aufgewertet und gleichzeitig die Nebenkosten für die Mieterinnen und Mieter in der Siedlung gesenkt. Der „offene“ Umgang mit dem Regenwasser bot dem Quartiersmanagement wiederum einen Ansatz, um pädagogische Umwelt- und Naturprojekte im Quartier anzustoßen – so schließt sich der Kreis.

Der Wasserspielplatz wird aus Regenwasser gespeist und befindet sich auf einer Fläche, die ursprünglich als reine Abstandsgrünfläche angelegt war (2003); © Stadt Dortmund, Amt für Stadterneuerung

Einweihung des Kirchplatzes, auf dem kreativ mit Regenwasser umgegangen wird (2003); © Stadt Dortmund, Amt für Stadterneuerung

2007 umgestalteter Innenhof des Spar- und Bauvereins mit Teich als Regenwasser-sammler und Spiel- und Aufenthaltsbereich; © Stadt Dortmund, Amt für Stadterneuerung

Schwedt/Oder

Vorreiterin im Stadtumbau Ost

Bundesland

Brandenburg

Kommune

Schwedt/Oder

Bevölkerung

ca. 31.000

Programm und Förderzeitraum

1993 – 2001 Städtebauliche

Weiterentwicklung großer Neubau-

gebiete; 1999 – 2019 Soziale Stadt;

2002 – 2019 Stadtumbau Ost;

seit 2020 Wachstum und

nachhaltige Erneuerung sowie

Sozialer Zusammenhalt

Gebietstypus

Großwohnsiedlung

Städtebaufördermittel des Bundes*

25,8 Mio. Euro

Besonderheit

Doppelstrategie: Gleichzeitigkeit
von Abriss und Aufwertung



* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Schwedt/Oder ist eine durch DDR-Wohnungsbestände geprägte Stadt, der es beispielhaft gelungen ist, die Herausforderungen eines mit starker Schrumpfung einhergehenden Strukturwandels zu bewältigen. Mit einer gesamtstädtischen Doppelstrategie aus Rückbau und Aufwertung gilt Schwedt/Oder als Modell für eine aktive und erfolgreiche Stadtumbaupolitik.

Das äußere Erscheinungsbild der Stadt unterliegt seit Beginn der 1960er Jahre einer grundlegenden Veränderung. Die ländlich strukturierte Kleinstadt entwickelt sich als Musterstadt der sozialistischen Stadtentwicklung zur modernen Industriestadt. Mit der weiteren industriellen Entwicklung ab den 1970er Jahren setzt die extensive Stadterweiterung im Bereich der Oberen Talsandterrasse in Großplattenbauweise ein. Die Zahl der Wohnungen steigt zwischen den Jahren 1960 und 1989 von 4.000 auf 22.000. In den 1990er Jahren hat Schwedt mit starker Abwanderung zu kämpfen. Sie führt zu massivem Leerstand in den Plattenwohnsiedlungen. Seit 1997 setzt sich die Stadtverwaltung konzeptionell mit dem Wohnungsleerstand und seinen städtebaulichen sozialen Folgen auseinander. So wird als erstes und maßgebliches Konzept 1999 ein Rahmenplan für die Wohngebiete der Oberen Talsandterrasse beschlossen. Die Stadtverwaltung erarbeitet gemeinsam mit dem kommunalen Wohnungsunternehmen und der örtlichen Wohnungsbaugenossenschaft Strategien, um die Wohngebiete zukünftigen Erfordernissen anzupassen und dem Wohnungsleerstand entgegenzuwirken. Im Mittelpunkt steht das Ziel, das Wohnungsangebot bedarfsgerecht zu gestalten. Ergänzt werden die Maßnahmen durch Modernisierung und Instandsetzung, Wohnumfeldverbesserung und Funktionsergänzungen. Dieser Prozess vollzieht sich binnen 15 Jahren.

Die Stadt widmet sich frühzeitig den Herausforderungen des Struktur- und demografischen Wandels im Rahmen von integrierten Stadtentwicklungskonzepten und spezifischen Stadtumbaukonzepten. Das ermöglicht es ihr jetzt, sich langfristig mit den prognostizierten Aufgaben und Prioritäten auseinanderzusetzen sowie zentrale Zielvorstellungen zu benennen. Neben dem Förderprogramm Stadtumbau Ost leistet unter anderem das Programm Soziale Stadt dazu einen erheblichen Beitrag.

Jürgen Polzehl im Interview

Bürgermeister der Stadt Schwedt/Oder



Der Diplomverfahrenstechniker **Jürgen Polzehl** ist seit 1989 in der Stadtverwaltung Schwedt/Oder tätig, zunächst in der Wirtschaftsförderung, seit 2002 als 1. Beigeordneter im Wirtschafts- und Baudezernat, seit 2005 als Bürgermeister der Stadt Schwedt/Oder.

Welche Strategie hat Schwedt beim Stadtumbau verfolgt?

Mit dem ersten Jahrzehnt des Stadtumbaus in Schwedt wurde eine Doppelstrategie verfolgt. Einerseits wurden ca. 7.000 Wohneinheiten in Plattenbauten abgerissen, während andererseits zugleich 4.500 Wohnungen saniert wurden bzw. neu entstanden. Der flächenhafte Rückbau und die gleichzeitige Aufwertung von Wohnquartieren mit Sanierung und Neubau gehörten zusammen. Aus stadtplanerischer Sicht war vorgesehen, sich aus den Randbereichen der Stadt zurückzuziehen, also ein Rückbau von außen nach innen. Schwedt sollte einen neuen, maßgeschneiderten Mantel bekommen.

Wie gelang es, Akzeptanz bei der Bevölkerung zu erreichen?

Mit Mut, einem schlüssigen Konzept und auch mit der Kraft des Faktischen. Der rapide Bevölkerungsschwund hat uns gezwungen, den Schwedterinnen und Schwedtern die Karten offen auf den Tisch zu legen und mit ihnen über den Abriss zu reden. Eine surreale Vorstellung und eigentlich undenkbar. Aber wir hatten keine Alternative. Je besser die Bürgerinnen und Bürger einbezogen werden, desto mehr wachsen Akzeptanz und Ver-

trauen. Heute hat der Stadtumbau seinen Schrecken verloren. Die Kunst des Schrumpfens besteht darin, den Menschen zugleich eine Perspektive aufzuzeigen. Mit Pilotprojekten konnten wir überzeugen. Wir haben kleine Quartiere mit neuen Wohngrundrissen errichtet, die der Nachfrage und dem Bedarf entsprachen und sich am demografischen Wandel orientierten. Doch das alles gelang nur, weil der Stadtumbau großzügig von Fördermitteln flankiert wurde.

Wo steht Schwedt heute? Die Nationalparkstadt verfügt heute über eine sehr hohe Wohn- und Lebensqualität. Die Einwohnerzahl hat sich stabilisiert, die weitere Stadtentwicklung kann verlässlich geplant werden. Die Schwedter Großindustrie ist die Basis, auf der die sehr gute kommunale Infrastruktur mit vielfältigen Angeboten verlässlich steht und ausgebaut wird. Und der Nationalpark vor den Toren der Stadt ermöglicht eine ganz neue Entwicklungsrichtung und bietet viel Potenzial für den Tourismus und die Gewinnung von Neubürgerinnen und -bürgern.

Blick aus der Vogelperspektive auf das Stadtumbaugebiet der oberen Talsandterrasse im Jahr 1999; © Stadt Schwedt/Oder

Künstlerisch gestaltetes Plattenbausegment auf einer ehemaligen Abrissfläche im Jahr 2009; © Stadt Schwedt/Oder

Blick auf neu gestaltete Grünanlagen und modernisierte Gebäude; © Stadt Schwedt/Oder

Das neu gestaltete Külz-Viertel im Jahr 2004; © Stadt Schwedt/Oder

Iphofen

Klimaschutz im Denkmalschutz

Bundesland

Bayern

Kommune

Iphofen

Bevölkerung

ca. 4.700

Programm und Förderzeitraum

1979 – 1985 Bayerisches Städte-

bauförderungsprogramm;

1986 – 1990 und 1994 – 2008

Städtebauliche Sanierungs- und

Entwicklungsmaßnahmen;

1991 – 1993 Bayerisches Städte-

bauförderungsprogramm;

2009 – 2019 Städtebaulicher

Denkmalschutz; seit 2020 Lebendige

Zentren

Gebietstypus

historischer Stadtkern oder -bereich

Städtebaufördermittel des Bundes*

5,9 Mio. Euro

Besonderheit

energetische Altstadtsanierung



Das Kleinod Iphofen profiliert sich als Klimaschutzkommune mit starkem Bezug zum Denkmalschutz. Der 2012 erarbeitete Energienutzungsplan ist dafür beispielgebend.

Die Altstadt von Iphofen ist ein bedeutendes städtebauliches Gesamtensemble mit 130 Einzeldenkmälern und wird seit knapp 40 Jahren kontinuierlich saniert – behutsam, initiativ und engagiert. Dabei ist eine gut eingespielte baukulturelle Dynamik entstanden, die Stadt und Bürgerinnen und Bürger gemeinsam tragen. Bereits in den 1980er Jahren beginnt die Gemeinde mit Sanierungsmaßnahmen und stellt eine Gestaltungssatzung auf, die auch heute noch Gültigkeit besitzt. Auf der konzeptionellen Ebene steht die städtebauliche Betrachtungsweise im Vordergrund. So werden quartiersbezogene Sanierungskonzepte entwickelt, denen eine dafür erstellte historisch-energetische Gebäudetypologie zugrunde liegt. Der Energienutzungsplan bietet unter anderem Antworten darauf, wie Energie denkmalverträglich eingespart werden kann, welche Infrastrukturen genutzt beziehungsweise ausgebaut werden können oder welche erneuerbaren Potenziale zur Verfügung stehen. Im Gegensatz zu den üblichen Verfahren werden die hohe bauliche Dichte der historischen Quartiere ebenso berücksichtigt wie die unterschiedlichen regionalen Baumaterialien. Die städtebauliche Situation im Ortszentrum ist ein wichtiges Kriterium für die energetische Betrachtung.

Die Stadt Iphofen baut nach diesem Prinzip die Themen Nachhaltigkeit und Klimaschutz neben dem Tourismus zu einem neuen Standortprofil aus. Bei den Fragen der Energieeffizienz stehen dabei der Erhalt und der Schutz des historischen Stadtkerns im Vordergrund. Durch die einfache Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen der jeweiligen Bauteilsanierung und Diskussionen zu diesem Themenfeld werden auch die baukulturellen Qualitätskriterien einer historischen Innenstadt in den Zusammenhang gestellt und den Bürgerinnen und Bürgern bewusst gemacht. Iphofen ist beispielgebend dafür, wie eine Gemeinde durch kontinuierliche, hochwertige Stadtsanierung auf der Grundlage eines soliden, praxistauglichen städtebaulichen Konzeptes dem Verfall eines historischen Zentrums entgegenwirken kann.

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Josef Mend • Dieter Lenzer im Interview

Bürgermeister der Stadt Iphofen



Josef Mend war von 1990 bis 2020 Bürgermeister der Stadt Iphofen. In der Altstadt gebürtig und ansässig, hat er 50 Jahre Städtebauförderung beruflich immer begleitet und geschätzt.

Was können Städte tun, um private Sanierungsmaßnahmen anzuregen?

Stadtsanierungen brauchen beispielgebende Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen, vorbildliche Denkmalpflege und neue Architektur sowie kluges und konsequentes politisches Handeln. Um Private zu motivieren, muss die Stadt mit all ihren Projekten selbst Vorbild sein. Die Ziele der Sanierung müssen für alle nachvollziehbar sein. Weiterhin muss der Bauherr kompetent, individuell, verlässlich und zügig vom Stadtplaner und den beteiligten Behörden beraten werden. Eine ständige Anpassung an den Wandel (baulich, technisch, klimatisch) darf der Bauherr erwarten. Zustimmungen und rechtliche Genehmigungen sind von allen schnell zu erteilen. Die städtebaulichen und denkmalpflegerischen Mehrkosten müssen durch eine Förderung mitgetragen werden. Das kommunale Förderprogramm und die Kostenersatzung sind elementare Bausteine. Kommunale Eigenanteile dürfen dabei kein politisches Streitthema sein und müssen auch bei Finanznot bereitgestellt werden. Weitere Förderquellen und die steuerlichen Möglichkeiten sind zu nutzen. Hilfe bei der Förderung, Koordinierung von Beratungs-

terminen und Abstimmung mit Behörden durch die eigene Verwaltung sind unverzichtbar.

Dieter Lenzer ist seit Mai 2020 Bürgermeister der Stadt Iphofen. Er ist seit 2002 als Stadtrat eingebunden, unter anderem als Jurymitglied im Wettbewerb zur Auszeichnung beispielgebender Sanierungen und Neubauten.

Die energetische Altstadtsanierung hat in Iphofen einen besonderen Stellenwert. Welche Maßnahmen wurden aus dem Energienutzungsplan umgesetzt?

Es sind viele kleine Schritte. Denkmalschutz und Klimaschutz ergänzen sich. Beispiele sind die Ertüchtigung von Fenstern, die historischen Kaldächer als Klimapuffer und die Optimierung der Wärmeerzeugung. Wir betreiben ein Nahwärmenetz, dessen Energie mit Hackschnitzeln aus dem Stadtwald erzeugt wird. Alle städtischen Gebäude rund um den historischen Marktplatz werden mit dieser regenerativen Energieform versorgt. Dem Stadtwald tut die Durchforstung im Sinne der Nachhaltigkeit auch gut. Durch eine Erweiterung wurden zwischenzeitlich auch die privaten Anwesen rund um den Marktplatz angeschlossen. Es werden bis zu 900 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr eingespart.

Verlegung des Nahwärmenetzes am Marktplatz;
© Richard Schober

Luftaufnahme der Altstadt Iphofen; © Hajo Dietz

Marktplatz Iphofen mit Barockrathaus und Dienstleistungszentrum;
© Bjoern Göttlicher

Magdeburg Neu Olvenstedt

Jede zweite Wohnung verschwindet

Bundesland

Sachsen-Anhalt

Kommune

Magdeburg

Bevölkerung

ca. 240.000

(Neu Olvenstedt: ca. 11.300)

Programm und Förderzeitraum

1993 – 2002 Städtebauliche

Weiterentwicklung großer Neubau-

gebiete; 2002 – 2019 Soziale Stadt,

Stadtumbau Ost (seit 2017 Stadtum-

bau); seit 2020 Wachstum und

nachhaltige Erneuerung

Gebietstypus

Großwohnsiedlung

Städtebaufördermittel des Bundes*

13 Mio. Euro

Besonderheit

Kunst im öffentlichen Raum sowie

besondere stadtplanerische Qualität

durch das wissenschaftlich begleitete

Modellprojekt „Experimental-

wohnkomplex“ Neu Olvenstedt



Magdeburg betreibt seit 2001 Stadtumbau, und Neu Olvenstedt steht exemplarisch für die Gestaltung von Schrumpfungsprozessen. Die jüngste Magdeburger Großwohnsiedlung entsteht ab Anfang der 1980er Jahre als konzeptionelles Modellvorhaben für den komplexen Wohnungsbau der DDR und ist als „Experimentalwohnkomplex“ parallel zum Partnerprojekt in Gorki (damals UdSSR) projektiert. Bis 1990 entstehen hier auf gut 330 Hektar mehr als 12.700 Wohnungen mit sehr guter baulicher wie sozialer Infrastruktur und Anbindung an die Kernstadt. Doch schon unmittelbar nach Fertigstellung der Siedlung ziehen vor allem junge und gut ausgebildete Menschen fort. Mit der Aufnahme in das Stadtumbauprogramm wird auf den Wohnungsleerstand und das negative Image des Stadtteils reagiert. Der Fokus der Förderung in Neu Olvenstedt liegt seitdem auf Abriss-, Rückbau- und Umbauvorhaben. Zwischen 2001 und 2011 nimmt die Stadt über 6.000 Wohnungen vom Markt – nahezu jede zweite Wohnung wird hier abgerissen. Vor allem in den Randbereichen baut die Stadt Wohnungen und Infrastrukturen zurück. Gleichzeitig verfolgt sie das Ziel, die Kernbereiche zu sanieren und den Gebäudebestand umzubauen.

Zur Organisation des Stadtumbauprozesses unterzeichnen ansässige Wohnungsunternehmen, Versorgungsträger und Stadt 2008 eine gemeinsame Quartiersvereinbarung, die sie kontinuierlich fortschreiben. Ein Stadtteilmanagement vernetzt seit 2011 Akteurinnen und Akteure im Stadtteil. Es unterstützt unter anderem die Moderation der stadtteilbezogenen Projektentwicklung, begleitet Beteiligungsformate und entwickelt die Quartiersvereinbarung weiter. Organisation und Koordination von Öffentlichkeitsarbeit sowie Projektberatung sind mit den Rückbaumaßnahmen im Förderprogramm Stadtumbau (bis 2017 Stadtumbau Ost) angesiedelt. Die Bevölkerungszahl Magdeburgs hat sich in den letzten Jahren stabilisiert. Zunehmend fragen Kaufwillige Flächen für den Einfamilienhausbau nach. Die mit dem Rückbau in Neu Olvenstedt entstandenen gut erschlossenen Brachflächen erfahren so eine Wiedernutzung. Dies sowie Stadtteilprojekte wie „Kunst Neu Olvenstedt“ (KNO) und das Modellprojekt Mapping Olvenstedt (www.mapping-olvenstedt.de) wirken sich stabilisierend und imagefördernd für die Großsiedlung aus.

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Stefan Köder im Interview

Stadtteilmanager im Büro für Stadtteilarbeit Neu Olvenstedt, Internationaler Bund (IB)



Stefan Köder hat Architektur, Stadt- und Landschaftsplanung sowie Soziologie studiert und war für Urban Design / City Plan Services Sydney sowie als Knowledge Ambassador und Communication Manager im ReBlock-Projekt Magdeburg tätig. Seit 2011 leitet Stefan Köder das Büro für Stadtteilarbeit Neu Olvenstedt.

Wie kann eine Umnutzung der Abrissflächen gestaltet werden? Die Wiedernutzung von Brachflächen wurde durch temporäre Zwischen- oder Umnutzungen angestoßen. Bei der Implementierung neuer Nutzungen war es wichtig, auch bezüglich der Identität des Ortes, ressourcenschonenden Bauens und nachbarschaftlicher Integration, vorhandene Infrastruktur möglichst zu erhalten und durch neue Nutzungen zu ergänzen.

Welche Empfehlungen würden Sie aus Ihren Erfahrungen mit dem Stadtumbau für die resiliente Stadt aussprechen? Öffentliche Räume und direktdemokratische Prozesse sind für eine resiliente und lebendige Stadt bedeutsam. Dafür lohnt es sich, alle Menschen und Beteiligte vor Ort mitzunehmen. In Neu Olvenstedt haben wir besonders darauf geachtet, auch sozial benachteiligten Gruppen Gehör zu verschaffen. Denn die wahre Expertise haben immer die Menschen vor Ort. Beteiligung, Empowerment, Umweltschutz und Demokratie müssen auf Stadtteilebene stattfinden.

Wie wirkt sich die Quartiersvereinbarung positiv auf den Stadtteil aus? Ein Austausch auf Augenhöhe fördert Vertrauen und Zusammenhalt. Die Quartiersvereinbarung sollte immer auch von sozialen Komponenten und Teiligungsformaten flankiert werden. In Neu Olvenstedt ist eine ausgewogene und befruchtende Mischung von Bestand und Neubau mit städtebaulichen Qualitäten entstanden – auch nicht sanierte Gebäude haben ihre Berechtigung für eine gute Durchmischung im Stadtteil.

Welche Besonderheiten gibt es im Stadtteil? Hervorzuheben sind die lokalen Projekte wie das ReBlock-Projekt, Neues Bauen, Kunst Neu Olvenstedt oder #OlvenstedtFuerAlle. Der partizipative Ansatz der Projekte ist wichtig und erfolgreich, gerade im Hinblick auf eine resiliente Stadt. Die „Bunte Wand“ am Apfelbrunnen, das große partizipative Wandbild am Orienta-Supermarkt, Beteiligungen auf Stadtteilfesten und in Diskussionsprozessen sowie die Translokation freifallender Kunstwerke an neue Standorte zeugen von einem partizipativen Prozess.

Kunst findet neues Zuhause: Wiederanbringung von Olvenstedts Hauszeichen des Künstlers Frank Borisch an der Wilhelm-Weitling-Schule im Rahmen des Projektes KNO 2019; © Juliana Thiemer

Stadtteilmanager Stefan Köder organisierte 2014 beim landesweiten studentischen Planer*innen-Treffen mit dem Thema „Baukultur am Rand“ einen Stadtteilrundgang durch die Großwohnsiedlung zum Stadtumbau; © Marco Papritz, Volksstimme

Jugendaktionstag vom Projekt OlvenFun – Musik verbindet, 2020; © Christoph Simon

Marktplatz Olven1 mit der zentralen Brunnen-skulptur „Der Wasserläufer“ (1992, Bronze, ursprünglich teilweise farbig und vergoldet, Blattgold, Blattsilber, Acryl, Naturstein, Künstler: Klaus Friedrich Messerschmidt); © Erik-Jan Ouwerkerk

Fachlich fundiert, umfassend erörtert, politisch beschlossen

Karl Jasper

Ministerialrat a.D., 2009 bis 2019 Vorsitzender der Fachkommission
Städtebau der Bauministerkonferenz

Ausdruck der gemeindlichen Planungshoheit ist die gerechte Abwägung öffentlicher und privater Interessen an der Entwicklung des Plangebietes. Unsere Städte und im Besonderen die Stadtkerne sind gebaute Zeugnisse eines stetigen Abwägungsprozesses, der nicht nur von den Ratsgremien gestaltet wurde, sondern der auf einem breiten gesellschaftlichen Konsens für die geordnete Entwicklung aus dem Bestand heraus beruhte. Angesichts der unterschiedlichen Herausforderungen für die weitere städtebauliche Entwicklung gilt es, diesem Konsens eine Plattform zu bieten.

Dafür haben sich unterhalb der normativen Wirkung kommunaler Satzungen „integrierte Stadtentwicklungskonzepte“ etabliert, die für einen bestimmten Zeitraum Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen in öffentlicher und privater Verantwortung festgeschrieben. Idealerweise ist ein integriertes Stadtentwicklungskonzept für ein Stadterneuerungsgebiet „fachlich fundiert erarbeitet, mit allen erörtert und vom Rat politisch beschlossen“. Bund und Länder haben sich darauf verständigt, die Finanzhilfen der Städtebauförderung von der Vorlage integrierter Stadtentwicklungskonzepte abhängig zu machen. Damit wird auch der Gesetzesentwicklung Rechnung getragen, die im besonderen Städtebaurecht den unterschiedlichen städtebaulichen Anforderungen unterschiedliche gesetzliche Instrumentarien zur Verfügung stellt.

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept ist das Dokument, in dem sich neben den notwendigen Beiträgen der Stadtplanung und aller öffentlichen Träger gerade die Beiträge finden, mit denen Eigentümerstandortgemeinschaften, Vereine und zivilgesellschaftliche Initiativen die Lebensqualität ihres Stadt- oder Ortskerns, ihres Quartiers oder großer Brachen mitgestalten und stärken. Dabei geht es wie in allen Städten und Gemeinden darum, das Alleinstellungsmerkmal des Gebietes herauszuarbeiten, da damit Stadtidentität begründet wird. Deshalb gehören in ein integriertes Stadtentwicklungskonzept Aussagen über den Bestand an Denkmälern und erhaltenswerter Bausubstanz, über Identität stiftende Orte und Veranstaltungen und darüber, wie mit aktiver Beteiligung der Bevölkerung die Alleinstellungsmerkmale weiterentwickelt werden sollen.

Bei der Erarbeitung von urbanen Profilen geht es um historische und städtebauliche Besonderheiten, Nutzungsstrukturen, Entwicklungschancen und -bedarfe sowie sonstige Charakteristika der Stadt und des Erneuerungsgebietes. Selbstverständlich sind für Stadtentwicklungskonzepte auch die soziale Kohäsion, die ökonomischen Perspektiven und die Stadtökologie mit Blick auf Klimawandel und Energiewende relevant. Durch ihren kooperativen Ansatz erweitern integrierte Stadtentwicklungskonzepte das System der hoheitlichen Planung und bieten Chancen für bürgerschaftliches Engagement und Partizipation sowie für privates Investment.

Wichtige Weichenstellungen für eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung

Frauke Burgdorff

Stadtbaurätin der Stadt Aachen, zuvor unter anderem Vorständin der Montag Stiftung Urbane Räume

Der sozio-ökonomische Kompass wies gerade am Anfang der Dekade in Richtung Schrumpfung, Diversität und demografischer Wandel. Kreativ gestaltete Baulücken in perforierten Städten, Debatten über „geschenktes Land“, große Investitionsprogramme in die Sanierung und den Rückbau von Gebäuden, Stadtteilen und Wohnungsbeständen wurden gestartet – hier natürlich insbesondere der Stadtumbau Ost.

Das Programm Soziale Stadt hat in den 2000er Jahren seine volle Wirkung entfalten können und ist mit seinen wichtigen Erfolgen, die sich heute zum Beispiel in Bremen-Tenever, in der Dortmunder Nordstadt oder in Aachen Ost bewundern lassen, wirksam geworden. Diese Wirkung konnte es auch deshalb entfalten, weil Teilhabe, Partizipation und Mitwirkung gelebte Praxis waren und über die Parks, Spielplätze und öffentlichen Einrichtungen hinaus die sozialen Strukturen vor Ort gestärkt werden konnten.

Interessanterweise hat sich parallel dazu eine Kultur des Protestes in der Stadtentwicklung etabliert, die sicher auch durch den Richtungswechsel von Wachstumseuphorie auf Schrumpfungserwartung begleitet wurde. Stuttgart 21 ist zum Synonym für dieses Misstrauen und für die Ablehnung großer Projekte in unseren Städten geworden. Die internetbasierten Medien haben darüber hinaus den Protestierenden eine neue Möglichkeit eröffnet, Debatten wirkmächtig und mit geringem Aufwand selbst zu organisieren und damit eine sehr große Reichweite zu erlangen.

Diese damals „neuen Medien“ wurden allerdings nicht nur für den ablehnenden Protest genutzt, sondern auch für die kreativen und fordernden Projekte, die im Umfeld und im Nachgang der Finanz- und Immobilienkrise 2008 entstanden sind und die am Ausgang der Dekade den Grundstein für eine neue Welle gemeinwohlorientierter Immobilienentwicklung gelegt haben. Das Projekt ExRotaprint ist einer der Leitsterne für diesen Wandel, der sich dann in den 2010er Jahren vor allem in Berlin etabliert hat.

Leider wurde das historische Fenster einer zurückhaltenden Bodenmarktsentwicklung nur in sehr wenigen Fällen dafür genutzt, das kommunale Grundvermögen als Basis für eine dauerhaft gemeinwohlorientierte Strategie weiter auszubauen. Trotzdem haben sich die öffentlichen Hände am Ausgang der Dekade neu justiert und den Auftrag erneut angenommen, sich aktiver als in den vorangegangenen beiden Jahrzehnten als Rahmen setzende und Leitplanken formulierende Instanz aufzustellen. Kennzeichnend dafür war unter anderem die in vielen Prozessen eingeführte „Phase o“, die als fachlicher und partizipativer Dialograum den ersten komplexen Planungs- und Bauprozessen vorgeschaltet wurde.

Rückblick auf einen Paradigmenwechsel

Prof. Dr. Iris Reuther

Senatsbaudirektorin der Freien Hansestadt Bremen, in den 1990er und 2000er Jahren freie Architektin und Stadtplanerin in Leipzig, später Professorin für Stadt- und Regionalplanung an der Universität Kassel

Um das Jahr 2000 wurden in den ostdeutschen Städten die Folgen eines harten wirtschaftlichen Strukturwandels durch negative Bevölkerungssalden, Nutzungsverluste auf großen Industriearealen und wachsende Leerstände in den historischen Innenstädten, gründerzeitlichen Wohngebieten und Siedlungen der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts immer deutlicher sichtbar und statistisch belegbar.

Die ins Leben gerufene Expertenkommission „Wohnungswirtschaftlicher Strukturwandel in den neuen Bundesländern“ setzte mit bemerkenswerter Offenheit eine notwendige Veränderung der Entwicklungsperspektive in den Städten auf die Agenda. In den kommunalen Planungsbehörden, aber auch in der freien „Architekten- und Planerszene“ fand eine kontroverse und innovative Auseinandersetzung mit den offensichtlich gewordenen neuen Phänomenen der Stadtentwicklung statt. Begriffe wie die „perforierte Stadt“ oder „das letzte Drittel“ prägten die fachlichen Debatten.

Eine erste systematische Auseinandersetzung mit den schrumpfenden Städten in Ostdeutschland als Teil eines weltweit stattfindenden Strukturwandels in altindustriellen Regionen wurde mit dem Projekt „shrinking Cities“ der Kulturstiftung des Bundes initiiert. Das Land Sachsen-Anhalt griff diese Erkenntnisse und Debatten auf und rief die IBA Stadtumbau 2010 ins Leben. In der Lausitz wurde mit der IBA See ein strategisch-konzeptionelles Format für die Bewältigung des

Strukturwandels in der Braunkohleregion der Lausitz gefunden.

Im Rahmen des 2001/02 vom Bund initiierten Wettbewerbs Stadtumbau Ost wurden in fast allen Städten der fünf neuen Länder innerhalb weniger Monate integrierte Stadtentwicklungskonzepte als Grundlage für Stadtumbauegebiete erarbeitet und politisch beschlossen.

In den historischen Stadtzentren und Gründerzeitgebieten fand eine Vergewisserung zu kulturellen Werten der Wohnungs- und Gebäudebestände statt. Die sozialen und wirtschaftlichen Folgen für Akteurinnen und Akteure, Unternehmen sowie die Bewohnerinnen und Bewohner oder Raumpioniere der Zwischennutzung mussten in Kommunikations- und Beteiligungsprozessen aufgegriffen und konnten mit den neuen Programmen der Städtebauförderung abgefedert werden.

Im Ergebnis dieser Entwicklungen und Aktivitäten wurde deutlich, dass fortschreibbare integrierte Stadtentwicklungskonzepte mit strategischen und räumlichen Aussagen für die verschiedenen Handlungsfelder der Stadtentwicklung sowie flexible Instrumente für investive und konsumtive Maßnahmen im Umgang mit Programmkulissen in Quartieren mit besonderem Entwicklungsbedarf zielführend sind. Diese Erkenntnisse wurden 2007 in der Leipzig-Charta zur nachhaltigen Entwicklung der europäischen Stadt aufgegriffen.

Herantasten an ein neues Thema

Stefan Schwarz

Sprecher des Städtenetzes Soziale Stadt NRW und Leiter des Fachbereiches Stadterneuerung und Bodenmanagement der Stadt Essen

Mit dem Schlagwort „Überforderte Nachbarschaften“ ging es Anfang der 1990er Jahre los. Nicht nur die Wohnungswirtschaft beklagte zunehmende Verwahrlosungstendenzen in ihren Beständen. Der rasante Strukturwandel in den altindustrialisierten Regionen ging einher mit wachsender sozialer Ungleichheit in den Städten, die immer mehr Aufmerksamkeit erzeugte, nach und nach erkennbar als ein bundesweites Problem. Kritisiert wurde auch die unzureichende Einbindung der Bürgerschaft in die Stadtteilentwicklung, insbesondere der mangelhafte Zugang der strukturell Benachteiligten.

Das Programm Soziale Stadt war zunächst vor allem ein Herantasten an ein neues Thema: den gebündelten Mitteleinsatz – gebietsbezogen – in Verbindung mit sozialen Fragestellungen (Sozialraumorientierung) zu denken und diesen Aspekt neben die bis dahin angestrebten Leuchtturmprojekte des Städtebaus zu stellen. Dieses neue verlockende Förderangebot für Quartiere gab es seit Ende 1993 unter anderem bereits in Nordrhein-Westfalen, von 1999 an dann bundesweit.

Nun konnten mit gesetzlichem Auftrag das Quartiersmanagement, integrierte Gesamtkonzepte, eine unglaubliche Vielzahl von Projekten gestartet werden, die zum Beispiel Platz- und Freiraumgestaltung, Wohn- und Beschäftigungsprojekte, zivilgesellschaftliches Engagement, Aktivierung von örtlichen Netzwerken, Integration, Kultur und Bildung zusammengebracht haben.

Stadtteilkonferenzen erhielten einen eigenen Stellenwert, Quartiersmanagerinnen und -manager hatten einen überbordenden Terminkalender, neue Infrastrukturtypen sind entstanden. Nachhaltigkeit im Dreiklang „ökologisch, wirtschaftlich und sozial“ zu denken, wurde Standard. Mithilfe des neuartigen Verfügungsfonds konnten zahlreiche Förderlücken geschlossen sowie die lokale Öffentlichkeit und das bürgerschaftliche Engagement gestärkt werden. Spätestens die Bundesmodellprojekte haben die Soziale Stadt dann aus dem Hinterzimmer der Städtebauförderung in einen breiten gesellschaftlichen Konsens gebracht. Als die Bundesregierung 2011 die Mittelansätze deutlich kürzen wollte, gab es quer zu den zahlreichen mit der Planung befassten Berufsgruppen und Verbänden eine richtige Bewegung für die Fortsetzung und Aufstockung des Programms, womit es wohl im Mainstream angekommen war.

Mit fortgesetztem Wissens- und Erfahrungsaustausch in dem Städtendorf Soziale Stadt NRW, begleitet durch die Bundestransferstelle, konnten das „lernende Programm“ fortentwickelt und in Eigenverantwortung neue fachliche Standards gesetzt werden. Integrierte Konzepte, komplexe Abstimmungsprozesse, Selbstevaluation, Good Governance sind selbstverständliche Bausteine geworden. Der Bundespreis „Soziale Stadt“ hat zudem eine Leistungsschau gebracht und auch die nötige Würdigung für diese Arbeit.



„Gesellschaften verändern sich, Wanderungsbewegungen kommen und gehen, und während Technologien, Wirtschaft und Wissenschaft relativ schnellen Innovationszyklen unterliegen, lassen sich Städte nicht in gleichem Tempo umbauen und anpassen.“

Anja Bierwirth





Das Förderprogramm Investitions-
pakt Soziale Integration im
Quartier schafft durch Investi-
tionen in die soziale Infrastruktur
mehr Räume für Bildung und
Begegnung in Kommunen.

Investitionspakt Soziale Integration im Quartier



2017

2017

2019



Programm Zukunft Stadtgrün

Das Programm Zukunft Stadtgrün startet, um die urbanen Grün- und Freiräume so zu entwickeln, dass sie mehr Lebensqualität und Gesundheit in den Städten bieten.

Förderprogramm Smart Cities made in Germany

Um Kommunen im Prozess der digitalen Transformation zu unterstützen, wird 2019 das Smart Cities-Programm aufgelegt. Anhand von ausgewählten Modellprojekten werden Erfahrungen und Know-how in die Breite der kommunalen Landschaft getragen.

Balanceakte im Krisenmodus: Die Städtebauförderung in ihrem fünften Jahrzehnt

Die Städtebauförderung feiert ihren 50. Geburtstag in einem Jahr der Pandemie. Damit endet ihre fünfte Dekade, die mit den Nachwehen der Finanzkrise eingeläutet wurde, genau wie sie begann: mit einer Krise. Und von Krisen und Krisendiskursen war die Dekade auch bestimmt: Klimakrise. Wohnkrise. Migrationskrise. Demokratiekrise. Krise der EU. Zuletzt die Coronakrise. Es verging ein Jahrzehnt, in dem gesellschaftliche Verwerfungen und globale Interdependenzen, ungleich verteilter Wohlstand und profitorientierte Ausbeutung der Umwelt sichtbarer wurden denn je.

Alle diese Krisen waren nicht nur durchweg von internationaler Reichweite. Sie waren von der Finanzialisierung der Wohnungswirtschaft über Starkregenereignisse, Mangel an bezahlbarem Wohnraum, den Niedergang des stationären Einzelhandels bis hin zu den Anschlägen in den Innenstädten von Hanau und Halle/Saale auch ungemein lokal in ihrer Wirkung. In Deutschland trafen sie auf eine zunehmend in Arm und Reich polarisierte Gesellschaft und wachsende Disparitäten zwischen gesellschaftlich und ökonomisch wachsenden Regionen und peripherisierten Räumen, die wir in Großstädten wie im ländlichen Raum finden können.

Entsprechend uneinheitlich sind auch die Herausforderungen, die sich auf lokaler Ebene zeigen: Während manche Kommunen infolge demografischer und wirtschaftlicher Schrumpfung mit Desinvestition, Leerstand und dem Erhalt von Daseinsvorsorge kämpfen, müssen andere die Dynamiken von

Prof. Dr. Barbara Schöning ist seit 2012 Professorin für Stadtplanung und seit 2013 Direktorin des Instituts für Europäische Urbanistik an der Bauhaus-Universität Weimar. Zuvor lehrte sie an der TU Darmstadt sowie der TU Berlin, wo sie 2009 promovierte. Soziale Wohnungsversorgung, Stadtentwicklung und Planung im Kontext gesellschaftlicher Transformation stehen im Fokus ihrer Forschung. Sie ist unter anderem Mitherausgeberin der Reihen „Interdisziplinäre Wohnungsforschung“ sowie „Stadt, Raum und Gesellschaft“.

Boden- und Immobilienpreisen abfedern, bezahlbare Wohnungen sichern und Segregation entgegenwirken, soziale Infrastrukturen bauen, Grün- und Freiräume erhalten und das Verkehrsaufkommen reduzieren. Erschwerend kommt hinzu, dass die Privatisierung öffentlicher Daseinsvorsorge und Liegenschaften seit den 1990er Jahren die Möglichkeiten beschnitten hat, in Krisenzeiten steuernd und proaktiv im Sinne des Gemeinwohls zu reagieren. Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse für alle Menschen in Deutschland an allen Orten – ein raumordnerisches Postulat und „soziale[s] Integrationsversprechen der bundesrepublikanischen Gesellschaft“ (Claudia Neu) – scheint unter diesen Bedingungen ein nur mühsam erreichbares Ziel zu sein.

Das gilt umso mehr, als Städte und Gemeinden sich mit diesen Herausforderungen vor dem Hintergrund ganz eigener Dauerkrisen konfrontiert sehen. In vielen deutschen Kommunen ist das Geld zu knapp, nur mühsam können Straßen oder Schulen erhalten und Grünflächen gepflegt, Kultur, Jugendarbeit oder Sport in angemessenem Umfang gefördert werden. Über Jahrzehnte wurde Personal auch im Bau- und Wohnungswesen eingespart und fehlt angesichts der drängenden Aufgaben. Dabei trifft die kommunale Finanzkrise Städte und Gemeinden allerdings durchaus uneinheitlich.

Schon Anfang der 2010er Jahre zeichneten sich die Herausforderungen und Disparitäten der räumlichen Entwicklung ab. Die Städtebauförderung reagierte darauf mit neuen Programmen: So war das Jahrzehnt von einer neuen Aufmerksamkeit auch für kleinere Städte und periphere Räume geprägt, die sich in der Städtebauförderung sowie in flankierender Forschungsförderung zeigte. Explizit wurden auch kleinere Kommunen – wachsend wie schrumpfend – adressiert, städtebauliche Aufgaben anzugehen, nach Möglichkeit in überörtlicher Zusammenarbeit. Auch blieb angesichts der fortschreitenden sozialräumlichen Polarisierung in den Städten das Programm Soziale Stadt ein unverzichtbares Instrument, um stadträumliche Entwicklung und sozialräumliche Integration als kooperative Aufgabe in benachteiligten Quartieren weiter zu fördern. War noch Anfang der 2010er Jahre erheblicher (fach)politischer Druck notwendig, um dieses Programm und insbesondere die Förderung nicht-investiver Maßnahmen zu sichern, wurde deren Anerkennung nicht zuletzt mit der Schaffung einer ressort-

übergreifenden Strategie für sozialintegrative Projekte wie Bildungs- oder Jugendarbeit deutlich. Und um die chronisch klammen Kassen der Kommunen bei Bau und Sanierung sozialer Infrastrukturen der Bildung und Gemeinschaft zu unterstützen, wurde ein Investitionspakt zwischen Bund und Ländern aufgelegt. Daneben schuf der Bund Möglichkeiten zur Förderung herausragender Einzelmaßnahmen und reagierte – wenn auch eher spät und sektoral – auf die drängenden Fragen des Klimawandels und der Digitalisierung der Lebenswelt.

50 Jahre Städtebauförderung sind ein Grund zu feiern – das zeigen auch die Anstrengungen der 2010er Jahre, die gesellschaftlichen Herausforderungen und Disparitäten zu adressieren und finanzielle Ressourcen von Bund, Land und Kommune hierfür zu bündeln. Leitbildwandel in Städtebau und Planung, Umbau des Wohlfahrtsstaates in der Bundesrepublik samt postsozialistischer Transformation, Verschlinkungsprozesse in der Verwaltung, Dauerkrise öffentlicher Haushalte und unzählige Namensänderungen des zuständigen Bundesministeriums – die Städtebauförderung hat all dies überlebt. Mehr noch, sie hat gesellschaftliche Transformationsprozesse abgefedert, wo sie sich als städtebauliche Missstände vor Ort zeigten, und fachliche Innovationen prozessual und räumlich lokal wirksam werden lassen. Wie ihre jüngste Reform zeigt, blieb die Städtebauförderung dabei strukturell wandlungsfähig.

Allein: Die Städtebauförderung kann all dieses und ist deshalb ein international herausragendes Instrument der Planungskultur in Deutschland. Aber: Sie bleibt für jene Städte und Gemeinden unerreichbar, die sich im Wettbewerb um die chronisch überzeichneten Mittel nicht durchsetzen, denen es an Ressourcen mangelt, die Antragsverfahren zu stemmen oder die Eigenmittel aufzubringen. Und sie kann eine unzureichende Grundausstattung nicht kompensieren, die es bräuchte, um beispielsweise präventiv zu wirken, also ehe ein städtebaulicher oder funktionaler Missstand entsteht und zum Förderungstatbestand wird. Ebenso kann sie nicht wirken ohne den kommunalpolitischen Willen, proaktiv und integriert Stadtentwicklung im Sinne des Gemeinwohls zu gestalten, wie es die Neue Leipzig-Charta proklamiert. Nie war zusätzlich zu einer fokussierten Städtebauförderung im Angesicht der Krisen dieser Dekade beides nötiger als heute, um gleichwertige Lebensverhältnisse in Deutschland zu schaffen.



Mittleres Werratal

Stark durch Kooperation

Bundesland

Hessen

Kommune

8 Kommunen im

Werra-Meißner-Kreis

Bevölkerung

ca. 48.000 in 43 Ortsteilen

Programm und Förderzeitraum

2005 – 2015 Stadtumbau West;

Stadtumbau in Hessen

Gebietstypus

Kleinstädte und Dörfer

Städtebaufördermittel des Bundes*

3,1 Mio. Euro

Besonderheit
interkommunale Kooperation von
acht Kommunen

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Die hessische Kreisstadt Eschwege und ihre Nachbargemeinden haben sich das Ziel gesetzt, ihre Bedeutung als soziales und kulturelles Zentrum zwischen den Oberzentren Eisenach, Kassel und Göttingen weiter auszubauen.

Als Fundament für die Bewältigungsstrategie des demografischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels haben sich die ehemalige Modellstadt Eschwege sowie sieben weitere Kleinstädte und Gemeinden zur Interkommunalen Kooperation Mittleres Werratal zusammengeschlossen. Im Rahmen des Städtebauförderprogramms Stadtumbau West werden zwischen 2005 und 2015 Maßnahmen gefördert, welche darauf zielen, den Tourismus zu stärken, die regionale Wirtschaft zu fördern und den Wohnungsmarkt an den demografischen Wandel anzupassen.

Mit Schlüsselmaßnahmen wie dem Alten E-Werk als Veranstaltungsort oder dem kooperativen Wohnprojekt Stadthaus Brühl 6 bekommen innerstädtische Denkmäler neuen Aufwind mit überregionaler Ausstrahlung.

So werden in Eschwege künftig Ältere und Pflegebedürftige besser in die Gemeinschaft integriert. Zu diesem Zweck schließen sich 2006 drei Träger zusammen und rufen das Projekt Stadthaus Brühl 6 ins Leben. Das denkmalgeschützte Fachwerkhaus Brühl 6 befindet sich in der Eschweger Innenstadt direkt am Markplatz, dessen Wohnumfeld überwiegend von ortsbildbestimmenden Gebäuden in traditioneller Fachwerkbauweise geprägt ist. Die leer stehende und sanierungsbedürftige Anlage setzt sich aus einem Vorderhaus aus dem späten 18. Jahrhundert, einem ehemaligen Scheunengebäude und einem großzügigen Gartenbereich zusammen. Hier entstehen bis 2012 einerseits eine Wohnanlage für Menschen mit einer psychischen Erkrankung und hinzukommendem Pflegebedarf und andererseits ein öffentlicher Begegnungsraum, der das kooperative Wohnen in der Innenstadt unterstützt. Unter den Anforderungen der Barrierefreiheit und des behutsamen Stadtumbaus wird der Bestand modernisiert und durch einen Neubau ergänzt. Durch behutsames Einfügen der neuen Gebäudeteile sollen der Bestand aktiviert werden und ein attraktives, charakteristisches Ensemble entstehen. Die architektonische Verbindung aus Alt und Neu bildet mit ihrer offenen und transparenten Gestaltung eine einladende und kommunikative Anlage.

Alexander Heppe im Interview

Bürgermeister der Stadt Eschwege



Der Jurist **Alexander Heppe** führt die Kreisstadt Eschwege seit 2009 als Bürgermeister. Er ist Präsidiumsmitglied des Hessischen Städtetages, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Nord im Hessischen Städtetag und Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtwerke Eschwege.

Was war der Anlass für die Gründung der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft (KAG) Interkommunale Kooperation Werratal?

Die Vorbemerkungen zum Entwicklungskonzept der Region Mittleres Werratal (2008) beginnen mit dem Satz: „Die Kommunen Bad Sooden-Allendorf, Berkatal, Meinhard, Meißner, Wanfried, Wehretal und Weißenborn bilden gemeinsam mit der Kreisstadt Eschwege, dem funktionalen und räumlichen Zentrum, die Region Mittleres Werratal. Mit insgesamt etwa 47.000 Einwohnern bilden sie den Kern des Werra-Meißner-Kreises. Sowohl wirtschaftliche Strukturbrüche als auch negative demografische Entwicklungen im Werra-Meißner-Kreis stellen alle Beteiligten der acht Kommunen vor die Herausforderung, die aktuelle Situation zu analysieren, Konzepte im Lichte der neuen Rahmenbedingungen zu entwickeln und wichtige Einzelprojekte zur Funktions- und Attraktivitätssteigerung anzugehen.“ Das gilt uneingeschränkt auch noch heute.

Welche Erfolge lassen sich bisher durch die KAG für die Region Mittleres Werratal ablesen?

Mithilfe der Förderungen ist es den Städten und Gemeinden

gelingen, wichtige Projekte in den Fördergebieten umzusetzen, die Attraktivität der Innerortslagen konnte gesteigert werden, die Lebensqualität konnte gehoben werden. Auch zogen vor allem in Eschwege, der Kreisstadt und dem Hauptversorgungs- und Dienstleistungszentrum der Region, die realisierten Stadtumbauprojekte eine Vielzahl von Parallelinvestitionen durch Anlieger und Geschäftsleute nach sich. Insgesamt ist die Kommunale Arbeitsgemeinschaft deutlich vorangekommen. Die düsteren Prognosen bezüglich der Entwicklung der Region aus der Zeit zu Beginn des Prozesses konnten zwar nicht gänzlich umgekehrt, aber doch zumindest spürbar abgemildert werden. Die Region Mittleres Werratal geht gestärkt in das neue Jahrzehnt.

Mitglieder der KAG Mittleres Werratal bekommen im April 2016 erste Pläne für ein Projekt in Wanfried vorgestellt; © BIG Städtebau, Martin Ruppert

Kooperatives Wohnprojekt Stadthaus Brühl 6; © BIG Städtebau, Martin Ruppert

Altes E-Werk als neuer Veranstaltungsort; © BIG Städtebau, Martin Ruppert

Kiel

Neues Leben am Wasser

Bundesland

Schleswig-Holstein

Kommune

Landeshauptstadt Kiel

Bevölkerung

ca. 248.000

Programm und Förderzeitraum

 2010 – 2019 Aktive Stadt- und
Ortsteilzentren; seit 2020 Lebendige
Zentren

Gebietstypus

Stadtzentrum

Städtebaufördermittel des Bundes*

10,6 Mio. Euro

Besonderheit

 Durch das Zentrenprogramm
konnten zahlreiche private
Maßnahmen angestoßen werden.


* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Das Holstenfleet ist das neue alte Herzstück der Stadt Kiel. Anfang des 19. Jahrhunderts fällt die historische Wasserverbindung um die Kieler Altstadt zum großen Teil der Stadtentwicklung zum Opfer, wird damals verkleinert, zugeschüttet und überbaut. Einen weiteren radikalen Umbau erlebt die Innenstadt durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges. Sie wird im Sinne der funktionsgetrennten und autogerechten Stadt wiederaufgebaut, vorrangig mit gewerblichen Gebäuden. Ein halbes Jahrhundert später leidet die Vitalität der Innenstadt. Die Wohnfunktion ist nur schwach ausgeprägt, es mangelt an Aufenthaltsqualität, und Geschäfte stehen leer. Um der Abwärtsspirale entgegenzuwirken, wird das Kieler Stadtzentrum 2010 in das Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren aufgenommen. Von 2011 bis 2013 prüft die Stadt in vorbereitenden Untersuchungen die technischen und funktionalen Rahmenbedingungen, dann initiiert sie einen Wettbewerb und eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit, um die historische Wasserverbindung wiederherzustellen. Im Dialog wird der Entwurf kontinuierlich reflektiert, diskutiert und weiterentwickelt, mit dem Ziel, Einzelhandel, Gastronomie sowie Wohnen und Kultur im Zentrum zu stärken. Zusätzlich soll eine Verlagerung des ruhenden und fließenden Verkehrs mehr Aufenthaltsqualität schaffen. Nach einer dreijährigen Bauphase eröffnet die Stadt 2020 die Verbindung zwischen Bootshafen und dem Kleinen Kiel: Entstanden ist ein attraktiver öffentlicher Raum am Wasser mit vielfältigen Qualitäten. Die alte neue Wasserverbindung lockt nicht nur viele gastronomische Betriebe an, sondern stößt auch zahlreiche neue Bauvorhaben an. So folgen nach Angaben der Stadtverwaltung auf jeden Euro, den die Stadt in das Holstenfleet investiert, rund 15 Euro an privaten Investitionen. Preisgekröntes Beispiel ist das gemischte Wohnquartier „Alte Feuerwache“ im Nordwesten der Altstadt. Dank des mutigen Schrittes der Kieler Stadtentwicklung hat sich die Bevölkerungszahl in der Innenstadt innerhalb der letzten 20 Jahre deutlich gesteigert.

Doris Grondke im Interview

Stadtbaurätin der Landeshauptstadt Kiel



Doris Grondke ist gelernte Intensivkrankenschwester und studierte Architektin. Nach beruflichen Stationen in Hannover, Kassel, Lübeck und Hamburg war sie fünf Jahre Baudezernentin in Buchholz in der Nordheide. Seit Sommer 2017 ist sie Stadträtin für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt in der Landeshauptstadt Kiel.

Welche Bilanz ziehen Sie aus dem Projekt Holstenfleet?

Die Umsetzung eines solchen Großprojektes mitten im Herzen der Stadt erzeugt verständlicherweise Emotionen bei den direkt anliegenden Kaufleuten, wie auch bei den Kielerinnen und Kielern, die diesen Ort von ihren Aufenthalten in der Innenstadt kennen. Wir haben uns daher von Anfang an für eine transparente Planung unter Einbindung der Kielerinnen und Kieler entschieden. Parallel zum Bau konnten wir mit einem Baustellenmanagement unter Einbindung der privaten Projekte und Beteiligten eine verträgliche Abwicklung vieler gleichzeitiger Baustellen in der Innenstadt sicherstellen.

Heute können wir sagen: Es hat sich gelohnt, diesen Weg zu gehen. Das Holstenfleet wird von den Menschen als Ort des Verweilens angenommen. Zudem wurden über 100 Mio. Euro privater Investitionen im direkten Umfeld ausgelöst. Diese tragen zu einer weiteren Belebung und Attraktivierung der Kieler Innenstadt und zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes bei.

Was treibt Kiel an, die Stadt mit steter Dynamik kontinuierlich weiterzuentwickeln?

Wir leben in einer Zeit der globalen Veränderung: Dazu gehören neben dem Umgang mit dem Klimawandel und der Realisierung der Verkehrswende besonders die Schaffung von Wohnraum und die Entwicklung der öffentlichen Räume als gemeinsame Orte der Stadtgesellschaft. All diese Themen werden in der Innenstadt wie unter einem Brennglas deutlich. Deswegen müssen auch dort zukunftsweisende Antworten auf diese Fragen entwickelt werden. Mit der aktuellen Fortschreibung des Rahmenkonzeptes zur Innenstadtentwicklung wollen wir dazu unsere Vision der Innenstadt der nächsten Generation entwerfen. Das nächste Großprojekt für die Innenstadt steht dabei schon in den Startlöchern: In den kommenden Jahren steht die Neugestaltung der Holstenstraße als einer der ältesten autofreien Einkaufsstraßen Deutschlands und der angrenzenden Plätze an!

Ansicht Holstenbrücke Ost-West um 1890;
© Stadtarchiv Landeshauptstadt Kiel 2.1
Lichtbildstelle 44627;
Urheber unbekannt

Impression Kleiner Kiel-Kanal am Abend;
© Matthias Masch, Kiel

Zukunftsmodell im Rahmen des Mitwirkungsprozesses zum Kleinen Kiel-Kanal; © Büro Luchterhand & Partner

Saarbrücken

Malstatt entwickelt sich

Bundesland

Saarland

Kommune

Saarbrücken

Bevölkerung

ca. 178.000 (Malstatt, Distrikte
Unteres Malstatt, Leipziger Straße,
Jennweg; ca. 15.000)

Programm und Förderzeitraum

2014 – 2019 Soziale Stadt;
2017 – 2019 Investitionspakt für die
soziale Integration im Quartier;
seit 2020 Sozialer Zusammenhalt

Gebietstypus

innenstadtnaher Stadtteil mit Misch-
nutzung und hohem Wohnanteil

Städtebaufördermittel des Bundes*

3 Mio. Euro

Besonderheit

Im Stadtteil wohnen und leben
Menschen aus über 100 Nationen.
Sowohl die Arbeitslosigkeit von
Frauen, Jugendlichen und
Zugewanderten als auch die älterer
Menschen liegen weit über
dem gesamtstädtischen Durchschnitt.
Die Kinderarmut ist in Malstatt
besonders hoch.

* In der Regel tragen Bund,
Länder und Kommunen je ein Drittel
der förderfähigen Kosten.



Das Programm Soziale Stadt, seit 2020 Sozialer Zusammenhalt, setzt sich für mehr Lebensqualität und ein interkulturelles Miteinander in Malstatt ein. Durch bauliche Maßnahmen und unter Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner soll der Stadtteil aufgewertet werden. Dreh- und Angelpunkt bildet das Quartiersmanagement Malstatt. Es wird seit 2017 im Rahmen des Programms Soziale Stadt finanziert und durch die Landeshauptstadt Saarbrücken in Kooperation mit der Diakonie Saar getragen. Dem Quartiersmanagement stehen durch den Verfügungsfonds jährlich 10.000 Euro zur Verfügung, um Vorschläge und Projekte von Bürgerinnen und Bürgern umzusetzen.

Im Stadtteil sind eine Reihe von gut vernetzten, institutionell und bürgerschaftlich getragenen Sozialstrukturen angesiedelt, die die Entwicklungsbestrebungen unterstützen und gemeinsam mit der Stadt Saarbrücken die Stadtteilentwicklung Malstatts voranbringen: zum Beispiel Bildungseinrichtungen, Gemeinwesenprojekte im oberen und unteren Malstatt, Verbraucher-schutzorganisationen und Bürgervereine wie zum Beispiel Mags – Malstatt gemeinsam stark.

Für investive Maßnahmen im Stadtteil werden von 2014 bis 2020 rund 7,8 Millionen Euro in den Programmen Soziale Stadt, Sozialer Zusammenhalt und Investitionspakt für die soziale Integration im Quartier durch den Bund, das Saarland und die Landeshauptstadt Saarbrücken zur Verfügung gestellt.

Neben der Finanzierung von Quartiersmanagement und dem im Investitionspakt geförderten Integrationsmanagement fließt ein Großteil der Mittel in die städtebauliche Aufwertung städtischer Freiflächen und Plätze, von Kinderspielflächen und Straßenräumen. Durchgeführte beziehungsweise in Durchführung befindliche Projekte sind unter anderem die Skateanlage und Wegebeleuchtung im Bürgerpark, der Pfarrer-Bleek-Platz, der Wegeneubau und die Spielbereiche Grüne Insel Kirchberg, der Abenteuerspielfeld Meiersdell, die Platzgestaltung Köllertalstraße, die Aufwertung der Moselstraße und der Quartiersplatz Heusweilerstraße.

Monika Kunz im Interview

Leiterin des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Saarbrücken



Monika Kunz ist seit 2006 Leiterin des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Saarbrücken. Davor war sie Leiterin des Stadtbauamtes Ditzingen und Projektmanagerin in Erlangen. Sie ist Mitglied in zwei Fachkommissionen des Deutschen Städtetages und ehrenamtlich in Berufsverbänden aktiv.

Welche Aufgaben und welchen Stellenwert hat das Quartiersmanagement?

Das Quartiersmanagement ist das wichtigste Bindeglied zwischen den Bewohnerinnen und Bewohnern des Programmgebietes und der Stadtverwaltung. Es stützt die Umsetzung der städtebaulichen Maßnahmen in erheblichem Maße. Im Stadtteil ist es erste Anlaufstation für Fragen und Wissensdrehscheibe, für die Verwaltung ein Sensor für akute Probleme und offene Fragen im Stadtteil. Die Quartiersmanagerin ist Koordinatorin von Beteiligung und Aktionen. Sie hat die Geschäftsführung des Verfügungsfonds (jährlich circa 10.000 Euro) inne, der Projekte von Vereinen, Schulen und Privatpersonen unterstützt. Sie trägt die Sicht der Betroffenen an die Verwaltung heran und vermittelt Lösungsansätze.

Welche Möglichkeiten eröffnete der Investitionspakt für soziale Integration im Quartier für Malstatt?

Wesentliche Ziele des Programms Soziale Stadt sind die Steigerung der Lebensqualität und des interkulturellen Miteinanders im Stadtteil, der als Ankunftsstadtteil gilt. Die Integration der Zugewanderten ist als Quer-

schnittsthema angelegt, das unter anderem über Beteiligung in den Stadtteil getragen wird. Das geförderte Integrationsmanagement vernetzt institutionell und bürgerschaftlich getragene Strukturen, verzahnt Stadtteilentwicklung und Bildungslandschaft.

Wie wirkt sich die Behebung städtebaulicher Missstände auf den Stadtteil und den sozialen Zusammenhalt aus? Können dadurch soziale Ungerechtigkeiten gemildert werden?

Die Behebung städtebaulicher Missstände zeigt positive Auswirkungen, wenn beispielsweise qualitativ ansprechende Orte der Kommunikation entstehen, die das Miteinander fördern und das Image verbessern. So werden über das Programm Spielplätze angelegt und aufgewertet, die das „Zusammen-Spielen“ anregen, die Kommunikation der Begleitenden fördern. Die Bewohnerinnen und Bewohner können sich über die Aktionen als „selbstwirksam“ erfahren und Selbstvertrauen gewinnen. Sie lernen Akteurinnen und Akteure im Stadtteil kennen und gestalten ihr Wohnumfeld selbst. So ist die Behebung von Missständen der Impuls für mehr Miteinander und Zusammenhalt im Stadtteil.

Pfarrer-Bleek-Platz nach der Aufwertung; © Hana Jelassi

Bürgerbeteiligung zum Pfarrer-Bleek-Platz; © Zukunftsarbeit Molschd

Projekt Molschder Kunstkästen; © Hana Jelassi

Stadtteilversammlung; © Zukunftsarbeit Molschd

Hamburg

Eidelstedt wächst sozialverträglich

Bundesland

Freie und Hansestadt Hamburg

Kommune

Hamburg-Eimsbüttel

Bevölkerung

ca. 1,8 Mio. (Fördergebiet: ca. 9.900)

Programm und Förderzeitraum

2016 – 2019 Stadtumbau West,
Aktive Stadt- und Ortsteilzentren;
Rahmenprogramm Integrierte
Stadtteilentwicklung (RISE);
seit 2020 Wachstum und nachhaltige
Erneuerung

(weitere: Bundesprogramm

Nationale Projekte des Städtebaus)

Gebietstypus

Stadtteilzentrum

Städtebaufördermittel des Bundes*

5,5 Mio. Euro;

1,9 Mio. Euro Bundesprogramm

Nationale Projekte des Städtebaus

Besonderheit

sozialverträgliche Innenentwicklung
und Integration



Eidelstedt wächst – und wird in Zukunft noch stärker wachsen. Um den Stadtteil als beliebten Wohnstandort zu erhalten und zu stärken, hat der Senat das Gebiet Eidelstedt-Mitte 2016 als Fördergebiet des Hamburger Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) festgelegt. Der zentrale Einzelhandelsbereich am Eidelstedter Platz weist städtebauliche und funktionale Missstände auf. Mit dem Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren werden deshalb Investitionen unterstützt, um diesen Bereich für ökonomische, kulturelle und soziale Zwecke zu stärken. Das Bevölkerungswachstum in Eidelstedt führt auch zu infrastrukturellen Anpassungsbedarfen. Ziel ist es, das Fördergebiet als beliebtes Wohngebiet mit neuen Wohnangeboten und zeitgemäßen Wohnumfeldern weiterzuentwickeln. Dabei will die Stadt zwei Standorte mit Wohnungsbau für Geflüchtete als sozial stabile Quartiere in die umgebenden Stadträume und Nachbarschaften integrieren. Mittel fließen auch aus dem Programm Stadtumbau West beziehungsweise seit 2020 aus dem Programm Wachstum und nachhaltige Erneuerung.

Ein wichtiges Projekt ist der Um- und Ausbau des Eidelstedter Bürgerhauses „steede“, das auch einen Zuschuss aus dem Programm Nationale Projekte des Städtebaus erhält. Mit seinen kulturellen und bildungsbezogenen Angeboten soll es sich zu einem Ort der Integration und Begegnung ansässiger wie zugezogener Bewohnerinnen und Bewohner entwickeln. Auch der Neubau eines Gemeinschaftshauses mit Kita und zusätzlichen Räumlichkeiten für quartiersbezogene Aktivitäten wird Raum für Begegnung bieten. Die Anlage einer grün geprägten Aktivzone und eines Quartiersparks werden das Wohnumfeld auf und bieten vielfältige Bewegungs- und Aktivangebote. Die sportbezogene Infrastruktur, die durch den Ausbau des Sportparks Steinwiesenweg sowie durch den Neubau einer Dreifeld-Sporthalle gestärkt wird, fördert die Integration der neuen Bewohnerinnen und Bewohner. Von Anfang an beteiligt das Bezirksamt Eimsbüttel die Bevölkerung und lokale Akteurinnen und Akteure an der Entwicklung, etwa durch öffentliche Workshops, Infostände auf dem Markt oder Beteiligungsangebote im Rahmen konkreter Projektplanungen. Zur ständigen Kommunikation dienen ein Stadtteilbüro, die Stadtteilzeitung „hej“, die Website www.eidelstedt-mitte.de und ein Facebook-Account.

* In der Regel tragen Bund, Länder und Kommunen je ein Drittel der förderfähigen Kosten.

Dr. Dorothee Stapelfeldt im Interview

Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen der Freien und Hansestadt Hamburg



Dr. Dorothee Stapelfeldt ist seit 2015 Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen der Freien und Hansestadt Hamburg. Ab 1986 war sie Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft und von 2011 bis 2015 Zweite Bürgermeisterin der Freien und Hansestadt Hamburg sowie Senatorin für Wissenschaft und Forschung.

Was ist die Besonderheit des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE)?

Das Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung fasst die Programme der Städtebauförderung unter einem Dach zusammen. RISE fördert die Entwicklung lebendiger, stabiler Quartiere und damit auch den sozialen Zusammenhalt in der Stadt. Es trägt dazu bei, den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum für alle zu sichern. Quartiere mit besonderen Herausforderungen werden sozial stabilisiert und städtebaulich aufgewertet. Mit RISE ist es uns gelungen, die Lebensqualität durch Investitionen in die Bildungs- und soziale Infrastruktur, in das Wohnumfeld sowie in die Qualifizierung öffentlicher Plätze, Freiflächen und Grünanlagen zu verbessern sowie Versorgungsstrukturen in den Quartieren zu stärken. Zugleich werden die Mitwirkungsmöglichkeiten und Eigenaktivität der Bewohnerinnen und Bewohner gestärkt.

Ein zentraler Erfolgsfaktor von RISE ist der integrierte Ansatz. Der ermöglicht eine verbindliche fachressortübergreifende Kooperation und Konzeption sowie einen

aufgabenbezogenen gebündelten Ressourceneinsatz. Als kontinuierliches Beobachtungssystem bildet das Hamburger Sozialmonitoring sozialräumliche Unterschiede innerhalb der Stadt ab. Das hilft uns, Quartiere mit besonderen Herausforderungen frühzeitig zu erkennen.

Wie begegnen Sie der Herausforderung der Integration durch die beiden Wohnstandorte für Geflüchtete in Eidelstedt?

An den zwei Wohnstandorten für Geflüchtete werden auch weitere integrationsfördernde Maßnahmen im Bereich Bildung oder des sozialen Miteinanders angeboten. Außerdem wird die soziale Infrastruktur weiterentwickelt. Hervorzuheben ist dabei das Eidelstedter Bürgerhaus: Das Stadtteilkulturzentrum soll unterschiedliche Angebote für die bestehende Bevölkerung sowie für neu Zugezogene oder Geflüchtete entwickeln.

Zur Motivation und Beteiligung der Bevölkerung werden in den RISE-Fördergebieten Stadtteil- und Quartiersbeiräte eingesetzt, die in aktuelle Fragen und Entwicklungen des Gebietes einbezogen werden. Dem Gremium, das eine niedrigschwellige Beteiligung ermöglicht, werden Verfügungsmittel zur Seite gestellt. Aus diesen sind in Eidelstedt bereits viele kleinere Maßnahmen entstanden, die der Integration der Neuzugezogenen dienen.

Neue Aktivfläche
Grund- und Stadtteilschule
Eidelstedt; © steg HH

Wohnungsneubau
für Geflüchtete an der
Oliver-Liße-Straße;
© steg HH

Neu gestalteter Spielplatz
Niekampsweg; © Alpina AG

Kinder- und Jugendbeteiligung
zu den Freiflächen
im Quartier; © steg HH

Chance für Lebensqualität und Nachhaltigkeit

Anja Bierwirth

Leiterin des Forschungsbereiches Stadt Wandel im Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

„Deutschland ist gebaut“ war in den 2000er Jahren die Linie in Sachen Stadtentwicklung. Im Hinblick auf einen damals recht ausgeglichenen Immobilienmarkt ist das zwar verständlich, im Rückblick aber ist festzustellen, dass der beständige Anpassungsbedarf, dem auch gebaute Städte unterliegen, aus dem Fokus geriet. Gesellschaften verändern sich, Wanderungsbewegungen kommen und gehen, und während Technologien, Wirtschaft und Wissenschaft relativ schnellen Innovationszyklen unterliegen, lassen sich Städte nicht in gleichem Tempo umbauen und anpassen. An welchen Stellen unsere Städte nicht den Bedürfnissen ihrer Bevölkerung entsprechen, wurde durch die Ausnahmesituation der Sars-CoV2-Pandemie besonders deutlich: Selten haben wir so viel gewohnt wie unter Corona. Glücklicherweise schätzen sich jene, die einen Garten, eine Terrasse oder zumindest einen Balkon haben und trotz des Aufrufes zur Häuslichkeit, um Kontakte zu vermeiden, einen Außenbereich zur Verfügung haben. Schwierig aber ist es für die, die unter beengten Verhältnissen leben, in denen sie nicht mehr „nur“ wohnen, sondern wo derzeit auch Schule, Beruf und die tägliche Versorgungsarbeit stattfinden.

Nicht nur der eigene Außenbereich, auch die Qualität des Wohnumfeldes hat an Bedeutung gewonnen. Gibt es Plätze, Parks oder andere öffentliche Räume in der Nähe, wo ich mit Abstand jemand Bekanntes treffen kann? Oder auch nur einfach etwas Abstand von den eigenen vier Wänden suchen kann? Welche

Aufenthaltsqualität finde ich vor der Haustür oder in der näheren Umgebung? Auch bei der Wohnumfeldqualität ist deutlich geworden, wie ungleich sie in unseren Städten verteilt ist.

Sehr verschieden zeigt sich zudem die Anziehungskraft einzelner Orte in einer Stadt. Während Innenstädte, Fußgängerzonen und andere Konsummeilen eher verwaist sind, sind die Parks und Flaniermeilen abseits der Zentren stark frequentiert. Offenbar ist das, was als Aufenthaltsqualität empfunden wird, auch zwischen den einzelnen Stadtteilen sehr unterschiedlich verteilt.

So schlimm die Pandemie auch viele getroffen hat, was sich nicht zuletzt an steigenden Leerständen zeigt, so bietet sich doch jetzt auch die Chance, die Lebensqualität bei der „Wiedereröffnung“ unserer Städte in den Mittelpunkt zu stellen bei der Frage: Wie sollen unsere Innenstädte nach Corona aussehen? Wie kann die Unausgewogenheit sozial-ökologischer Lagen ausgeglichen werden? Um diese Fragen zu beantworten, braucht es nicht nur eine Diskussion darüber, wann Einzelhandel, Schulen und das öffentliche Leben wieder „hochfahren“ können. Es braucht vor allem Antworten darauf, wie die Lücken und Defizite, die Corona gerissen und offenbart hat, mit nachhaltigen Konzepten im ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Sinne gefüllt und ausgeglichen werden.

Modellprojekte Smart Cities

Erwin Schwärzer

Abteilungsleiter Stadtentwicklung und Wohnen im Bundesministerium
des Innern, für Bau und Heimat

Mit den Modellprojekten Smart Cities unterstützt die Bundesregierung seit 2019 Kommunen dabei, die Digitalisierung strategisch und zielgeleitet im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung nachhaltig zu gestalten. Für die Förderung stehen die Modellhaftigkeit des Vorgehens, die an den Standort angepasste Auswahl der Schwerpunkte einer Strategie, die breite Einbindung der Stadtgesellschaft sowie eine schlüssige Gesamtkonzeption im Vordergrund. Es werden Ansätze gefördert, die im Einklang mit der Smart City Charta und der integrierten Stadtentwicklung stehen. Das ist deshalb wichtig, weil sich daraus sowohl bestimmte Werte, wie Gemeinwohlorientierung, Teilhabe und Daseinsvorsorge, als auch das Verständnis für ein interdisziplinäres, prozesshaftes Vorgehen unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ableiten.

Trotz aller Tendenzen zur Digitalisierung behält der physische Raum eine wichtige Bedeutung. Zum einen, wenn es darum geht, Technologie in die Stadt zu bringen und damit die Stadtgesellschaft im Digitalisierungsprozess in ihrem Lebensumfeld abzuholen. Zum anderen haben räumlich soziale Beziehungen in den vergangenen Monaten einen erheblichen Bedeutungszuwachs erfahren. Das zeigt sich insbesondere an nachbarschaftlichen Netzwerken und Austauschplattformen. Diese haben gerade zu Beginn der Coronakrise einen wichtigen Beitrag zivilgesellschaftlichen Engagements geleistet und den Zusammenhalt unserer Gesellschaft in

der direkten Nachbarschaft gestärkt. Dem Raum kommt somit eine aktivierende Funktion zu – er ist nicht nur passiv für die Erhebung von Daten da. Entlang dieser Idee werden in mehreren Modellprojekten digitale Stadtteilzentren und mobile Informationseinrichtungen entwickelt, um Menschen in ihrem direkten Lebensumfeld zu erreichen. Einige Modellprojekte verleihen der Räumlichkeit von Technologie Ausdruck, indem Maßnahmen in einem Modellquartier konzentriert und in ihrem Zusammenspiel in der Praxis getestet werden. Die Modellprojekte Smart Cities zielen somit darauf, Lernbeispiele zu finden, um Chancen der Digitalisierung für die integrierte Stadtentwicklung herauszustellen und mit den neuen Herausforderungen der Digitalisierung für deren Zielerreichung umzugehen.

Viele Kommunen stehen angesichts der Auswirkungen der Pandemie vor der Herausforderung, ihre Städte und Gemeinden, insbesondere die Kernbereiche (Innenstädte), neu zu entwickeln und zu gestalten. Dabei ist es erforderlich, dass sie smarte Lösungen mitdenken und deshalb im Bereich der Digitalisierung gut aufgestellt und handlungsfähig sind. Eine nachhaltige, zukunfts feste Stadtentwicklung kann nur mit der Digitalisierung und gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern erfolgen.

Ein Programm feiert mit den Bürgerinnen und Bürgern

Anne Katrin Bohle

Staatssekretärin für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

Bund, Länder und Kommunen haben mit der Städtebauförderung eindrucksvolle Erfolge in der Stadterneuerung erreicht. Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern in diesem Prozess war und ist ein zentraler Baustein für eine erfolgreiche Stadtentwicklung. Über das Konzept der Städtebauförderung besteht aber immer noch großer Aufklärungsbedarf. Daher ist es wichtig, das Thema Städtebauförderung stärker einer breiten Öffentlichkeit nahezubringen und auf diese Weise auch ihre Wirkungsweise zu sichern.

Die Städtebauförderung ist ein Gemeinschaftsprojekt. Deswegen haben Bund, Länder, Deutscher Städtetag und Deutscher Städte- und Gemeindebund 2015 beschlossen, bundesweit einen jährlichen Aktionstag auszutragen.

Die Herausforderungen sind dabei umfassend: Die Städtebauförderung wirkt oftmals im Hintergrund und ist so komplex, dass sich ihre Wirkung nicht gleich erschließt. Der Aktionstag zeigt hier die vielfältigen Maßnahmen und Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung auf. Er setzt auf die Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern, von Handel und Gewerbe, Handwerk, Kulturschaffenden, Wohnungsunternehmen und vielen weiteren Beteiligten. Es gibt viele gelungene Beispiele dafür, dass mithilfe einer breiten Beteiligung und des integrierten Ansatzes passgenaue Antworten gefunden wurden. Gerade in Zeiten größerer Umbrüche, wie wir sie aktuell erleben, ist es wichtig, die eigenen Ideen und Herangehenswei-

sen zu kommunizieren. Damit dient der Tag der Städtebauförderung auch der Verbreitung guter Praxis. Die Formate sind vielfältig: virtuelle (Stadt-)Rundgänge und Besichtigungen, Stadtentwicklung in Online-Dialogen, virtuelle Gesprächsrunden und Live-Streams zu gemeinsamen Themen eröffnen neue Chancen und Wege. Soziale Medien können Einblick in aktuelle Projekte der Städte gewähren. Auch klassische Formate wie Broschüren bieten, gedruckt oder digital, eine gute Gelegenheit, über die Aktivitäten der Städte zu informieren.

Der Tag der Städtebauförderung ist ein Erfolg: Seit der Einführung 2015 steigt die Anzahl der teilnehmenden Kommunen und der Veranstaltungen. Durchschnittlich beteiligen sich 500 Kommunen bundesweit mit rund 750 unterschiedlichen Veranstaltungen. Hauptsächlich Klein- und Mittelstädte, aber auch kleinere Gemeinden und Großstädte nutzen den Tag der Städtebauförderung als Plattform, um sich und ihre Projekte öffentlichkeitswirksam zu präsentieren.

Der Erfolg und die Zukunft der Städtebauförderung leben davon, dass Bürgerinnen und Bürger sich in Planungsprozesse einbringen. Beteiligung ist nicht nur ein Anspruch demokratischer Stadtplanung, sondern trägt auch dazu bei, mögliche Konflikte frühzeitig zu erkennen, und motiviert langfristig für ein Engagement in der Stadtentwicklung: in Zivilgesellschaft, Verwaltung und Kommunalpolitik.

Multifunktional und multimodal

Frank Osterhage

Wissenschaftlicher Mitarbeiter und Ansprechpartner für den Themenbereich „Zentrenentwicklung“ im ILs – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Handel ist Wandel. Dieses Bonmot wird seit langer Zeit bemüht, um auf die fortwährenden Änderungen im Einzelhandel hinzuweisen. Doch erscheinen die Worte besonders treffend, wenn es um die Verschiebungen im zurückliegenden Jahrzehnt geht. Verantwortlich hierfür sind in erster Linie die tiefgreifenden Auswirkungen der Digitalisierung. Für breite Teile der Bevölkerung ist der Einkauf mithilfe des Internets mittlerweile zu einem festen Bestandteil ihres Kaufverhaltens geworden. Stellte der Onlinehandel zuvor vielleicht noch eine Nische im System Einzelhandel dar, hat seine Bedeutung innerhalb einer Dekade mit hohem Tempo zugenommen. Dies gilt insbesondere für Warengruppen, denen eine große Relevanz für Innenstädte und andere Zentren zugeschrieben wird.

Folgerichtig hat die zunehmende Verbreitung des Online-Handels dazu geführt, dass viele für die Stadtentwicklung grundlegende Fragen diskutiert werden: Wie stellt sich das Verhältnis zwischen Handel und Innenstadt dar? Welche Bedeutung haben Innenstädte und Zentren für uns heute und in Zukunft? Wie sollen und können sie zukünftig aussehen? Visionen, Ideen und Ziele hierzu müssen vor Ort in den Kommunen entwickelt werden. Mit Blick auf die letzten Jahre zeichnen sich allerdings einige übergeordnete Tendenzen ab: Zum einen ist Multifunktionalität als Schlüsselfaktor für attraktive Zentren wieder stärker in den Fokus gerückt. Neben dem Einzelhandel werden vor allem Angebote aus den Bereichen Gastronomie, Medi-

zin, Freizeit / Kultur / Tourismus und Dienstleistungen als bedeutsam erachtet. Außerdem wird von vielen Stimmen eine Rückkehr des Wohnens und der Produktion in die Innenstädte gefordert. Zum anderen ist Multimodalität zu einem vordringlichen Thema der Stadtentwicklung geworden, also die gute Erreichbarkeit von Zentren mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Dazu gehört – angetrieben durch das steigende Bewusstsein für den Klimawandel – neben dem möglichst umweltschonenden PKW eine Vielfalt an weiteren Optionen: Busse und Bahnen, Fahrräder, E-Bikes oder auch E-Scooter. Hinzu kommt eine neue Aufmerksamkeit für öffentliche Räume in Innenstädten, um gerade in Zeiten der Digitalisierung eine hohe Aufenthaltsqualität für die „echte“ Begegnung von Menschen zu bieten.

Es besteht kein Zweifel: Die mit den Schlagworten Multifunktionalität und Multimodalität umrissene Weiterentwicklung der Innenstädte und Zentren innerhalb der weitgehend gebauten Strukturen ist eine immense Aufgabe. Sie lässt sich nur dann erfolgreich gestalten, wenn über verschiedene Akteursgruppen hinweg schlagkräftige Allianzen gebildet werden. Dringend erwünscht ist seitens der Kommunen die Unterstützung durch Bund und Land, wobei das Instrument der Städtebauförderung als verlässliches Angebot mit hoher Kontinuität geschätzt wird.

Das Programm Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke

Holger Pietschmann

Bundestransferstelle Kleinere Städte und Gemeinden

Mit dem überörtlichen Ansatz im Programm Kleinere Städte und Gemeinden wurde Neuland in der Städtebauförderung betreten, gleichwohl stieß es von Beginn an auf großes Interesse. Erstmalig waren kleinere Städte und Gemeinden ganz explizit angesprochen und konnten sich ohne Konkurrenz mit den größeren Städten auf Städtebaufördermittel bewerben. Dies hat die Zielgruppe der Städtebauförderung erweitert. Zahlreichen kleinen Kommunen gelang es mit Unterstützung der Bundesfinanzmittel, ihre Funktion als Ankerpunkte der Daseinsvorsorge insbesondere in Regionen abseits von Verdichtungscentren zu stärken.

Eine weitere Besonderheit und gleichzeitig Herausforderung war die Kombination von interkommunaler Strategie mit gebietsbezogenem Ansatz der Städtebauförderung. Die im Programm geforderte überörtliche und integrierte Herangehensweise hat dazu beigetragen, Kooperationsverbünde zu entwickeln und zu stärken. Die Notwendigkeit, sich mit Nachbarkommunen um Fördermittel zu bewerben, hat vielerorts das regionale Bewusstsein gefördert und aus Mitbewerbern dauerhafte Partner gemacht. Das Städtebauförderungsprogramm hat der interkommunalen Kooperation bundesweit Vorschub geleistet, was durch die Etablierung des interkommunalen Ansatzes in der Weiterentwicklung der Städtebauförderung dokumentiert ist. Flankiert wurde das Programm durch Forschungsprojekte des Bundes, die Bundesinitiativen „Ländliche Infrastruktur“ und

„Kleinstädte in Deutschland“ sowie den Wettbewerb „Menschen und Erfolge“.

Für die Arbeit in den Programmkommunen hat sich die bestehende Programmstrategie als wichtige „Guideline“ zur Umsetzung des Programms dargestellt, insbesondere vor dem Hintergrund, dass für viele Akteurinnen und Akteure die Nutzung der Städtebauförderung neu war. Förderlich für den Erfolg war, dass das Programm regelmäßig vor Ort zur „Chefsache“ erklärt wurde und zahlreiche Bürgermeisterinnen und Bürgermeister Teil der starken Programm-Community wurden, die intensiv die Angebote der Programmbegleitung durch die Bundestransferstelle Kleinere Städte und Gemeinden für Wissenstransfer nutzten. Über einen Zeitraum von zehn Jahren war die Bundestransferstelle als Kompetenzzentrum in der Programmumsetzung gefordert, durch wissenschaftliche Beiträge, Publikationen und öffentliche Veranstaltungen einen Beitrag zu leisten, um den Herausforderungen der Kleinstädte zu begegnen, aber auch Strategien und Instrumente der Stadtentwicklung in aktuelle Diskurse der Gemeinden einzuspeisen.

Die Potenziale der Kleinstädte wurden in dieser Zeit durch ein stetig wachsendes Interesse in den Medien, der Politik und der Wissenschaft aufgezeigt.



6

**Wir müssen uns
erlauben, ein Morgen im
Heute zu skizzieren,
denn Stadtentwicklung ist
ein stetiger Prozess.**





Heute – Morgen – Zukunft

Statements aus Wissenschaft und Praxis

Die Zukunft der Gesellschaft und ihres Zusammenlebens ist ein komplexes Zusammenspiel aus Planung und Nutzung von Stadt und Land. Seit Sesshaftwerdung ist die gebaute Umwelt im Wandel. Kontinuierlich und dynamisch werden Wohn-, Arbeits- und Lebensumfeld geformt und überformt, Strukturen gewandelten Bedürfnissen und Ansprüchen angepasst – geplant und ungeplant. Um Stadtentwicklung und Städtebauförderung intelligent auszurichten, ist der Blick in die Zukunft unumgänglich. Wir müssen uns also erlauben, ein Morgen im Heute zu skizzieren. Planung und Forschung brauchen kluge Szenarien für die Zukunft unserer Städte und Gemeinden: mutige Ansätze, Experimente und Fortentwicklung von Bewährtem gleichermaßen. Die Pandemie hat unser Zusammenleben erschüttert, Klimawandel und Digitalisierung verändern die Ansprüche an Nutzungen und Planungsabläufe. Die Frage „Wie wollen wir in Zukunft leben?“ darf deshalb nicht nur auf das eigene Umfeld, die eigene Stadt und das eigene Land beschränkt bleiben. Zukunft ist Reflexion, Hinterfragen und Verbessern auch mit Blick auf die gesamte Menschheit. Lebensqualität, Wertschöpfung und Ressourcen werden die großen Leitthemen sein. In diesem Kapitel spekulieren Expertinnen und Experten aus Wissenschaft, Verbänden und Kommunen über das Morgen der Stadt. Sie ermutigen dazu, der zukünftigen Entwicklung unserer Städte offen und überlegt zu begegnen.



THEMENFELD

Städtebau und Stadtgestaltung



WISSENSCHAFT

Prof. Dr. Arnold Bartetzky

Abteilungsleiter im Leibniz-Institut für
Geschichte und Kultur des östlichen
Europa (gwzo), Mitglied der Experten-
gruppe Städtebaulicher Denkmalschutz

Die Stadt von morgen wird es sich nicht mehr leisten können, einen Großteil ihrer Gebäude im Generationenwechsel abzu- reißen, wenn diese nicht mehr gewandelten ästhetischen Vorstellungen und Nutzungs- ansprüchen genügen. Denn das Bauen verursacht einen beträchtlichen Teil der CO₂- Emissionen und viele andere Umweltprobleme. Die Städte müssen deshalb konsequent aus dem Bestand weiterentwickelt werden. Ideen für die Umnut- zung leer stehender Bauten und den ressourcenschonenden Umbau sind gefragt. Der Neubau ist stark zu begrenzen und mit viel mehr Sorgfalt zu behan- deln als bisher. Dabei gilt es, nicht nur die materielle, sondern auch die ästhetische Langlebig- keit der Bauten sicherzustellen. Fragen der Gestaltung dürfen daher nicht länger als ein Luxus- problem abgetan werden. Die Städtebauförderung muss sich ihnen verstärkt zuwenden, wenn sie Impulsgeberin für eine nachhaltige Stadtent- wicklung bleiben will.



STIFTUNG

Reiner Nagel

Vorstandsvorsitzender der
Bundesstiftung Baukultur

Im Jubiläumsjahr sind Dauer und Zuverlässigkeit der Städte- bauförderung sogar noch wichtiger als ihr Vorhandensein selbst. Städtebaulicher Wandel ist eine lang anhaltende Heraus- forderung. Es braucht mehr als eine Generation, um Visio- nen umzusetzen. Bundesweit lässt sich der Umbau vieler Städte und Gemeinden zum Besseren und Schöneren hin feststellen. Und auf die Frage, wie das möglich war, wird häufig mit einem vielsagenden Zweiwortsatz geantwortet: „Durch Städtebauförderung!“ Die Programme der Städteb- auförderung sind baukulturelle Bausteine, die gemeinsam von Politik, Stadtgesellschaft und Wirtschaft getragen werden. Auf dem Weg zur Stadt von morgen sollten wir das Erfolgsmodell ausbauen.



KOMMUNE

Dr. Frank Mentrup

Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe

Nicht erst Corona hat uns gezeigt, dass es resiliente Städte und Gemeinden braucht. Ressourcenschonendes und klimagerechtes Bauen, ein gestärktes soziales Miteinander, kurze Wege und innovative Mobilitätskonzepte sind nur einige Schwerpunktthemen, die in der Stadtgestaltung von morgen verstärkt Berücksichti- gung finden müssen. Die Städtebauförderung muss den Maßstab für Deutschland setzen, wobei der europäische Austausch allen hilft, uns effektiver auf die Zukunft vor- zubereiten. Die Stadterneuerung fordert viele kreative Ideen, viel Engagement vonseiten der Kommunen und vor allem der Bevölkerung. Wir brauchen den Mut, in öffentlichen Beteiligungsprozessen neue Wege zu gehen, um einen breiten Konsens zu erzielen. Erst das Verständnis für gegensätzliche Interessen ermöglicht Kooperation und nachhaltige Lösungen.

Mobilität und Stadtverkehr



WISSENSCHAFT

Prof. Dr. Stefanie Anna Bremer

Professorin für Integrierte Verkehrs-
planung und Mobilitätsentwicklung
an der Universität Kassel

Egal aus welcher Perspektive:
Der Verkehr darf nicht bleiben,
wie er ist. Da sind sich fast
alle einig. Doch wer den Verkehr
wirklich deutlich besser (meint:
effizienter, nachhaltiger,
schöner, sicherer und gerechter)
organisieren möchte, der
braucht einen Plan. Man muss
heute viel genauer (= raum-
und zielgruppendifferenziert)
und gleichzeitig flexibler
planen, um schneller ans Ziel
zu kommen. Dazu braucht
es eine vernetzte, integrierte und
lernende Planungskultur,
um die Akteurinnen und
Akteure der Städtebauförde-
rung mit Verkehrsplanenden
und Mobilitätsanbietern
zusammenzubringen. In der
Städtebauförderung wurde der
integrierte Ansatz bereits
zur Voraussetzung. Jetzt fehlt
der gemeinsame „Kick“ zur
effektiven Umsetzung. Wir
müssen noch etwas besser pla-
nen, um schneller umsetzen
zu können.



FACHVERBAND

Vereinigung für Stadt-, Regio- nal- und Landes- planung SRL e.V.

Prof. Dr. Detlef Kurth, Katalin Saary,
Dr. Gabriele Schmidt, Barbara Wolf

Städtebauförderung und Mobi-
lität sollten eng miteinander
verzahnt sein, zum Beispiel bei
der menschengerechten
Umgestaltung von Quartiers-
straßen und Plätzen. Die neue
Städtebauförderung 2020
ermöglicht es, gemäß der Leip-
zig-Charta Nutzungsgemischte,
urbane Quartiere zu gestalten.
Dazu gehört die Stadt der
kurzen Wege mit Straßenräu-
men, die für nachhaltige
Mobilität und hohe Aufent-
haltsqualität geeignet sind. Um
dies in der Städtebauförderung
umzusetzen, sind die inte-
grierten Stadtentwicklungs-
konzepte mit Verkehrsentwick-
lungsplänen zu verknüpfen.
Dies ist eine große Chance für
die Stadterneuerung, die
Mobilitätswende zu fördern
und somit die Klimaziele zu
erreichen.



KOMMUNE

Rolf-Georg Köhler

Oberbürgermeister der
Stadt Göttingen

In der Universitätsstadt
Göttingen gehören eine umwelt-
bewusste Mobilität und das
gleichrangige Miteinander
verschiedener Verkehrsmittel
zum Kern der städtischen
Klimaschutz- und Verkehrspo-
litik. Ein Schwerpunkt liegt
dabei auf der Förderung
des Radverkehrs. Die Stadt von
morgen wird weitere, neue
Mobilitätsstandards setzen
müssen. Es gilt, bei Mobilitäts-
fragen über den Tellerrand
hinauszuschauen und Fragen
zu stellen – vielleicht auch
unangenehme. Unser Rad-
schnellweg, der das Stadtzen-
trum mit dem Nordcampus
verbindet, wird derzeit nach
Süden ausgebaut. Damit
machen wir das Radfahren für
Pendlerinnen und Pendler
attraktiver. Je mehr Menschen
auf das Fahrrad umsteigen,
desto besser für Gesundheit
und Klima.





T H E M E N F E L D

Wohnen und Freiraum



WISSENSCHAFT

Prof. Ulrike Böhm

Leiterin des Fachgebietes Freiraumgestaltung an der Universität Stuttgart,
Fachsprecherin Städtebau
und Freiraumplanung im Bund
Deutscher Landschaftsarchitekten (bdla)

Der Nutzungsdruck auf öffentliche Freiräume steigt. Die Stadtöffentlichkeit erwartet angemessen zugeschnittene Freiflächenangebote – für Erholung und Freizeit und zur Milderung der Klimaextreme. Eine „doppelte Innenentwicklung“ soll eine flächenmäßig gegenläufige Entwicklung ausgleichen – einem „Mehr an Wohnflächen“ soll ein „Mehr an Freiraumqualität“ gegenüberstehen.

In der Regel starten neue Freiraumplanungen mit Wettbewerbs- beziehungsweise Gutachterverfahren, die Umsetzungsqualität sichern. Auch im direkten Wohnumfeld sollten regelhafte Instrumente zur Qualitätssicherung, beispielsweise qualifizierte Freiflächen-gestaltungspläne als Teil der Baugenehmigung, etabliert werden. Städte und Kommunen müssen die wiederkehrenden Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen ihrer Freiflächen finanzieren können. Der Erwerb von Freiflächen muss möglich bleiben, auch bei steigenden Bodenpreisen.



FACHVERBAND

Axel Gedaschko

Präsident des Bundesverbandes
deutscher Wohnungs- und
Immobilienunternehmen e.V.

Die Menschen brauchen ein gutes und sicheres Zuhause. Dies ist ein zentrales Ziel der gemeinwohlorientierten Wohnungswirtschaft – seit Jahrzehnten. Ein Zuhause ist aber mehr als ein Dach über dem Kopf. Als Lebensräume außerhalb der Wohnung verdienen Grün- und Freiflächen im unmittelbaren Wohnumfeld viel Engagement, Pflege und Gestaltqualität. Dies leistet nicht nur einen Beitrag für mehr Aufenthaltsqualität der Bewohnerinnen und Bewohner, sondern auch für große Zukunftsaufgaben wie den Klimaschutz. Die Städtebauförderung kann die vielfältigen Vorhaben zur Schaffung lebenswerter und resilienter Städte unterstützen. Die neue Programmatik der Städtebauförderung mit der Querschnittsaufgabe „Stadtgrün“ ist der richtige Schritt – damit erreichen wir gemeinsam deutlich mehr für den Klimaschutz.



KOMMUNE

Jürgen Polzehl

Bürgermeister der Stadt
Schwedt/Oder

Die ehemalige sozialistische Industriestadt Schwedt, die nach der Wende mit Abwanderung und Leerstand zu kämpfen hatte, ist heute eine offene, moderne und lebenswerte Stadt. Dieser Wandel ist nicht einfach passiert, sondern Ergebnis der zurückliegenden 20 Jahre vorausschauender gemeinsamer Planung – gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt. Durch Rückbau konnte Freiraum für Neues geschaffen werden, für intelligentes Wohnen und neue Formen der Mobilität und kulturellen Teilhabe – ganz im Sinne einer Smart City. Die Nationalparkstadt Schwedt ist eine moderne Heimat, die bereits heute Platz für morgen bietet.

Gemeinschaft und Gemeinwohl



WISSENSCHAFT

Prof. Martin zur Nedden

Beigeordneter a. D.,
2013 bis 2018 Leiter des Deutschen
Instituts für Urbanistik (Difu)

Eine weitgehend allen Facetten der Nachhaltigkeit gerecht werdende Stadt von morgen bedarf einer aktiven, am Gemeinwohl ausgerichteten Stadtentwicklungspolitik gemäß der Neuen Leipzig-Charta. Die „Marktkräfte“ bieten dafür keine Gewähr. Erforderlich sind wirkungsvolle (rechtliche) Instrumente, um im Falle vergeblicher Konsensbemühungen dem Gemeinwohl Geltung verschaffen zu können, zum Beispiel durch gerechte Bodenpolitik. Die Erfolge der Stadterneuerung mit ihrer Dualität von (finanzieller) Förderung einerseits und Besonderem Städtebaurecht andererseits zeigen, dass so lebenswerte Städte entstehen können, die positive Beiträge zum Klimawandel leisten, gesellschaftlichen Zusammenhalt fördern, Umweltgerechtigkeit stärken, die Bürgerinnen und Bürger in die Stadtentwicklung einbeziehen und Multifunktionalität sowie Aneignungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes sicherstellen.



NETZWERK

Urbane Liga

Bündnis junger Stadtmacher

Wie kann die Stadt von morgen durch Teilhabe und Einbezug aller entstehen? Für die Aktiven der Urbanen Liga meint das weniger die formelle Beteiligung der Öffentlichkeit als vielmehr die alltäglichen Handlungen, das wilde Urbanisieren und die vielen subkulturellen und gemeinwohlorientierten Biotope, die überall dort entstehen können, wo Flächen der Verwertungslogik des Marktes entzogen sind. In der Stadt von morgen werden eben jene kreativen Andersmacher von Politik und Verwaltung aktiv unterstützt. Neue und bisweilen unkonventionelle Vergabe- und Förderlogiken sorgen für Möglicherträume, die nicht dem wirtschaftlichen Ertragsprinzip folgen. Dabei wird verstärkt auf die Erprobung von Commoning-Formaten und die Entwicklung neuer Eigentumsmodelle gesetzt. Improvisation ist nicht länger Notlösung, sondern Möglichkeit zur Gestaltung städtischer Veränderungsprozesse.



KOMMUNE

Dr. Dorothee Stapelfeldt

Senatorin für Stadtentwicklung
und Wohnen der Freien und
Hansestadt Hamburg

Die Probleme liegen nach wie vor in sozialräumlichen Ungleichheiten innerhalb der Städte, verbunden mit städtebaulichen Missständen und ungünstigen Wohnsituationen. Die Stadt Hamburg hat vor über zehn Jahren das Instrument des Sozialmonitorings eingeführt. Damit werden soziale Entwicklungen auf kleinräumiger Ebene sichtbar, die Mittel der Städtebauförderung werden – gebündelt mit weiteren öffentlichen und privaten Mitteln – in den Quartieren eingesetzt, die der besonderen Aufmerksamkeit bedürfen. Den sozialen Zusammenhalt zu stärken, die Lebensqualität in den Quartieren und den Zugang zu Grünanlagen zu verbessern, sind auch künftig die wichtigsten Herausforderungen – ressortübergreifend. Lebendige Quartiere fördern heißt, nachbarschaftliche Beziehungen zu stärken und gute Möglichkeiten für gemeinsame Begegnungen, für Freizeit, Bewegung und Naherholung zu schaffen.



Klimaschutz und Nachhaltigkeit



WISSENSCHAFT

Prof. Dr. Vanessa Miriam Carlow

Leiterin des Institute for Sustainable Urbanism (ISU) an der TU Braunschweig

Die Transformation zu nachhaltigen Städten, Orten und Landschaften geht alle an und betrifft jede Dimension unseres Lebens! Mit dem Instrument der Städtebauförderung wird es auch zukünftig gelingen, positive und sichtbare Projekte zu unterstützen, die es den Menschen ermöglichen, in ihrem Alltag nachhaltig zu leben. Die Bandbreite solcher Projekte ist groß: Sie reicht von Teilhabe fördernden, an den Klimawandel angepassten Stadtquartieren über saubere Stadtflüsse und -seen und die Förderung nachhaltiger und gerechter Mobilitätsformen per Fuß und Rad in Kombination mit dem ÖPNV bis zum Heben vielfältiger Synergien zwischen den alten und den neuen Quartieren einer Stadt. Auch zukünftig soll Städtebauförderung dabei nicht allein auf die großen Metropolen unserer Republik schauen, sondern auch Projekte in Klein-, Mittel- und Vorstädten fördern – dem Lebensort der meisten Menschen.



FACHVERBAND

Till Rehwaldt

Präsident des Bundes
Deutscher Landschaftsarchitekten bdla

Wie Starkregenereignisse und Dürreperioden in den letzten Jahren gezeigt haben, ist der Klimawandel bereits in vollem Gange. Neben dem Klimaschutz im Sinne einer drastischen Reduzierung der CO₂-Emissionen wird es daher immer wichtiger, Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel umzusetzen. Grüne Infrastrukturen sind hier ein zentraler Baustein einer klimaresilienten und nachhaltigen Stadt- und Landschaftsentwicklung. Grün- und Freiflächen in der Stadt wirken regulierend auf Temperaturextreme und Starkregenereignisse. Sie schaffen zugleich wichtige Erholungs- und Freizeitwerte und sind Orte des sozialen Miteinanders wie auch der Gesundheitsprävention. Dabei muss die Stärkung grüner Infrastrukturen gemeinsam gedacht werden mit Nachverdichtung und städtischem Wachstum.



KOMMUNE

Dieter Lenzer

Bürgermeister der Stadt Iphofen

Unsere zentralen Leitthemen sind unsere natürlichen Ressourcen und die gelebte Baukultur. Die Nutzung und Entwicklung des vorhandenen Bestandes ist die Grundlage für Klimaschutz und Nachhaltigkeit in der Gesamtstadt. Das städtebauliche Gebot des Vorrangs der Innenentwicklung greift. In der Altstadt ist die fußläufige Nahversorgung gesichert. Die Energieerzeugung erfolgt mit Durchforstungsholz aus dem Stadtwald, der klimastabil umgebaut wird. Die Bewässerung im Weinbau funktioniert mit Winterhochwässern. Vier Freihaltezonen ermöglichen weiterhin den Blick auf die Altstadt und dienen als Frischluftschneise. Die Städtebauförderung unterstützt und motiviert Kommunen, ihre individuellen Rahmenbedingungen zu nutzen und zu entwickeln.





Bildung und Kultur



WISSENSCHAFT

**Prof. Dr.
Angela Million**

Leiterin des Fachgebietes
für Städtebau und Siedlungswesen
an der TU Berlin

Digitalisierung hat sich mit steigender Konsequenz und rasantem Tempo verbreitet – vor allem in Bildung und Kultur. Für diese wichtigen Handlungsfelder und Infrastrukturen der sozialen Stadtentwicklung stellt sich die Frage, wie das Zusammenspiel von delokalisierten Angeboten und gebautem Raum zukünftig gestaltet wird. Neben der Herausforderung einer zweifachen digitalen Kluft – Geräteverfügbarkeit und Medienkompetenzen –, von der zum Beispiel Kinder und Jugendliche in Soziale Stadt-Quartieren überdurchschnittlich betroffen sind, müssen programmatische und räumliche Potenziale mehr als bisher gestaltet werden. Angebote und Kooperationen jenseits der Quartiersgrenze können Alltag werden, genauso wie Multicodierung oder Mehrfachnutzung von Räumen oder die gezielte Gestaltung von Online- und Offline-Räumen im Quartier.

FACHVERBAND

**Prof. Dr.
Susanne Keuchel**

Präsidentin des
Deutschen Kulturrates e. V.

Kulturelle Orte gehören essenziell zu einer lebenswerten Stadt. Baukultur ist Teil des kulturellen Gedächtnisses. Diese Sinnzusammenhänge müssen jedoch von jeder Generation neu entdeckt und zugleich um eigene Akzente und Inhalte bereichert werden. Baukulturelle Bildung sollte hier als Prozess aktiver Selbstaneignung von Welt gestaltet werden. Künstlerisch-ästhetische Erfahrungen, performative Praktiken und partizipative Prozesse bieten hierfür eine wichtige Grundlage.

Für die Gestaltung der Stadt der Zukunft kann die UN-Agenda 2030 als Richtschnur herangezogen werden. Hier werden die Aspekte Bildung, Stadtentwicklung und Nachhaltigkeit zusammengeführt. In der Stadt der Zukunft geht es darum, interdisziplinär zu denken und nachhaltig für heutige und kommende Generationen zu agieren. Bildung und Kultur, verbunden in der Kulturellen Bildung, bieten hierfür notwendige Perspektivwechsel.

KOMMUNE

**Marietta
Tzschoppe**

Bürgermeisterin und Beigeordnete
für Bauwesen der Stadt
Cottbus/Chósebus

Die Cottbuser Stadtentwicklung bleibt geprägt von stets neuen Herausforderungen und hoher Entwicklungsdynamik. Nachdem es nach der Wiedervereinigung zu einem markanten Strukturbruch in der gesamten Region kam, der wie auch anderenorts in den neuen Ländern spürbare Veränderungen nach sich zog, steht Cottbus/Chósebus heute vor einer deutlichen Trendwende. In der Stadterneuerung und im Stadtumbau hat Cottbus/Chósebus einen weiten und erfahrungsreichen Stand erreicht. Insgesamt wurden bis 2021 mehr als 225 Millionen Euro an Städtebaufördermitteln investiert. Strukturentwicklung, Digitalisierung, Mobilität und Stadtgestaltung sowie Bildung und Kultur bedeuten neue Investitionsbedarfe und einen erheblichen Entwicklungsschub. Die Unterstützung, Flexibilität und Zukunftsorientierung der Städtebauförderung sind wichtige Voraussetzungen für den Erfolg von morgen.

Arbeiten und Digitalisierung



WISSENSCHAFT

Prof. Dr. Gesa Ziemer

Professorin für Kulturtheorie und
Leiterin des City Science Lab an
der HafenCity Universität Hamburg

Die Stadt von morgen wird durch Arbeitsformen von morgen geprägt sein. Die Digitalisierung lässt neue Berufe, Arbeits- und Produktionsweisen entstehen, mit immer höherer Maschinisierung und flexibleren Arbeitsstrukturen. Flexibel heißt mehr Homeoffice, wodurch weniger Pendlerverkehr entsteht und eine flexiblere Wohnarchitektur gefragt ist. Unternehmen werden weniger Büroflächen zur Verfügung stellen, Co-Working-Angebote nehmen zu, Flächen in den (Innen-)Städten werden multifunktionaler genutzt. Produktion im Gewerbe wird leiser, kleiner, sauberer, stört weniger in einer gemischten Stadt. Neue Arbeit heißt auch, digitale Infrastruktur für alle Milieus zugänglich zu machen und aufgrund steigender Ortsunabhängigkeit das Verhältnis zwischen Stadt und Land neu zu denken. Die zunehmende Dichte in Städten wird entzerrt, und Wohnen und Arbeiten auf dem Land werden wieder attraktiver.



FACHVERBAND

Dr. Matthias Rasch

Mitglied des Vorstandes
DIE STADTENTWICKLER.Bundesverband e. V.

Die Digitalisierung hat zu Beginn neue Arbeitsprozesse ermöglicht und dann – mit materiell schrumpfender Hardware – die Arbeitsplätze in Büros und Fabriken nachhaltig verändert. Gegenwärtig erweitert und flexibilisiert sie die Orte der Arbeit und in naher Zukunft wird sie in einigen Wirtschaftsbereichen die vertrauten Raumstrukturen des Arbeitens womöglich ganz auflösen. Dieser Gewinn an unternehmerischen und individuellen Freiheitsgraden ist eine Chance zur Reduktion physischer Mobilität, für innovative Nutzungsmischungen in Gebäuden und Quartieren und vielleicht auch für das Leben im ländlichen Raum. Die Digitalisierung der Arbeit ist damit eine Herausforderung für die Städtebauförderung. Diese muss die stetige Evolution der Arbeitswelten stärker als bisher mitdenken und in ihren Förderprogrammen berücksichtigen.



KOMMUNE

Dr. Peter Kurz

Oberbürgermeister der Stadt
Mannheim

Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel sowie die städtebaulichen Folgen von Pandemie und Digitalisierung bilden den Rahmen einer rapiden Veränderung der Stadt. Die Neue Leipzig-Charta bietet dabei die programmatische Grundlage für eine bewusste Transformation. Neben der raschen Neuverteilung und Umgestaltung der öffentlichen Räume, der energetischen Sanierung und Ausstattung sowie neuer Maßnahmen zur Stabilisierung städtischer Strukturen durch die „digitalen“ Verschiebungen bei Handel und Büroarbeit könnten auch die digitalen Instrumente der Veränderung selbst Gegenstand der Förderung werden. Das Projekt „sMArt City Mannheim“ ist zum Beispiel nicht nur eine eigene Plattform für Digitalisierungsprojekte, sondern auch die Beschreibung einer Stadt, die Digitalisierung zur Schonung der Ressourcen nutzt und neue nachhaltige Wertschöpfung initiiert.



Innenstadt und Einzelhandel



WISSENSCHAFT

Prof. Dr. Thomas Krüger

Leiter des Arbeitsgebietes Projektentwicklung und Projektmanagement in der Stadtplanung an der HafenCity Universität Hamburg

Der Strukturwandel im Einzelhandel und in der Büroarbeit hat sich infolge der Coronakrise enorm beschleunigt. Besonders betroffen sind Innenstädte, Stadtteilzentren und Kleinstädte. Diese Zentren müssen mit neuen Formaten Handel, Dienstleistungen, Handwerk und Kultur kombinieren sowie mit einer verbesserten Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gestärkt werden. Die großen Zentren müssen (wieder) zu jeweils einzigartigen Orten werden, wo „etwas los“ ist, wo außergewöhnliche Dinge zu sehen und zu erleben sind. Die Stadtteilzentren und Kleinstädte wiederum können als „Third Places“ ihre Versorgungsfunktion ausbauen. In diesem grundlegenden Erneuerungsprozess muss die Kommune die koordinierende und unterstützende „Hand“ sein, die ihre Ressourcen bündelt und in ein Transformationsmanagement einbringt, das gemeinsam mit Beteiligten aus der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft getragen wird.



FACHVERBAND

Stefan Genth

Hauptgeschäftsführer des Handelsverbandes Deutschland – HDE e.V.

Die Städtebauförderung ist seit Jahrzehnten eines der wichtigsten Instrumente bei der Entwicklung unserer Städte – insbesondere der Innenstädte. Gerade in Hinblick auf die Innenstädte als Handelsstandort Nummer eins hat der Einzelhandel in der Vergangenheit direkt und indirekt profitiert. Hierzu zählt die baulich-areale Aufwertung genauso wie die Wirkung in Bezug auf die funktionale Aufwertung sowie Koordination zwischen den einzelnen Interessensgruppen. Dabei werden die Städtebaufördermittel als „Stärkungshilfe für die Innenstädte“ heute sowie in der nahen Zukunft noch einmal erheblich an Bedeutung zunehmen. Ohne diese Förderung wäre die Zuversicht in Hinblick auf eine weiterhin positive Innenstadtentwicklung weniger groß.



KOMMUNE

Dr. Timo Munzinger

Referent für integrierte Stadtentwicklung, Städtebau und Hochbau des Deutschen Städtetages

Innenstädte und Zentren sind identitätsstiftende und integrierende Orte des urbanen Lebens. Sie sind geprägt durch Handel, Wohnen, Arbeit, Kultur, Tourismus und die Begegnung von Menschen. Die Sars-CoV-2-Pandemie hat die Innenstädte, die Stadtteilzentren und die Quartiere verändert. Es gilt, sie neu zu denken, neue Konzepte zu entwickeln. Dies erfordert sowohl einen deutlich gesteigerten Mitteleinsatz als auch bürokratische und prozessuale Erleichterungen. Beide Maßnahmen – mehr Mittel und weniger Bürokratie – gehören ausdrücklich zusammen. Die Städtebauförderung wird die Veränderungen in den Innenstädten allein nicht bewältigen können. Aber sie muss Antworten geben können – etwa auf den drohenden Leerstand in den Innenstädten – und sie muss das deutlich agiler tun als bisher. Nicht nur die Innenstädte werden sich wandeln müssen, sondern auch die Städtebauförderung als Instrumentarium.



Herausgeber: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, 10557 Berlin

Internet: www.bmi.bund.de

Stand: Mai 2021

Druck: Arnold Group, Druckerei Arnold e.Kfm., 14979 Großbeeren

Layout: Buero Beyrow Vogt, 12159 Berlin

Redaktion: complan Kommunalberatung GmbH, 14469 Potsdam / sbca GmbH, 10969 Berlin

Konzept, Koordination und Handskizzen: complan Kommunalberatung GmbH, 14469 Potsdam

Bildnachweis Titelfoto: Wangen im Allgäu; © Erik-Jan Ouwerkerk

Bestellmöglichkeit: Publikationsversand der Bundesregierung, Postfach 48 10 09, 18132 Rostock

Servicetelefon: 030. 18 272 2721

Servicefax: 030. 1810 272 2721

E-Mail: publikationen@bundesregierung.de

Artikelnummer: BM121019

Bestellung über das Gebärdentelefon: gebaerdentelefon@sip.bundesregierung.de

Online-Bestellung: www.bundesregierung.de/publikationen

Weitere Publikationen der Bundesregierung zum Herunterladen und zum Bestellen finden Sie ebenfalls unter: www.bundesregierung.de/publikationen

Diese Publikation wird von der Bundesregierung im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie für Wahlen zum Europäischen Parlament.



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



50 Jahre Städtebauförderung in Deutschland

Schlaglichtartig, meinungsstark und wirkungszentriert stellt der vorliegende Band die Rahmensetzung, Themen, Instrumente und Maßnahmen aus 50 Jahren Stadtentwicklungspolitik des Bundes, der Länder und Kommunen vor.

Persönlichkeiten aus Politik, Verbänden, Wissenschaft und Kommunen kommen in Essays und Kommentaren zu Wort, ordnen und reflektieren relevante zeitgeschichtliche Ereignisse. Maßnahmen auf kommunaler Ebene werden bildreich vorgestellt. Fachleute vor Ort bewerten sie in ihrer Wirkung auf die lokalen Erneuerungs- und Entwicklungsprozesse.

Die Beispiele und Beiträge zeigen, wie Städtebauförderung stetig auf gesellschaftliche Bedarfe und paradigmatische Veränderungen reagiert und zur nachhaltigen, ökologischen und sozial gerechten Gestaltung der Lebenswelten beiträgt. Zugleich blickt die Publikation auf künftige Handlungsfelder von Städtebauförderung und Stadtentwicklungspolitik für eine Stadt von morgen.