



## Die Neue Leipzig-Charta



**BAUKULTUR**  
BADEN-WÜRTTEMBERG

## Grundlagen, Themen, Projekte



**Baden-Württemberg**

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND WOHNUNGSBAU

**Arbeit**

**Bestand**

**Beteiligung**

**Bildung**

**Biodiversität**

**Boden**

**Demokratie**

**Digitalisierung**

**Diversität**

**Effizienz**  
**Einzelhandel**  
**Energie**  
**Entwicklung**  
**Gemeinschaft**  
**Gerechtigkeit**  
**Gesellschaft**  
**Gesundheit**  
**Grün**

**Infrastruktur**

**Integration**

**Klima**

**Kultur**

**Kommunal**

**Labor**

**Mobilität**

**Natur**

**Quartiere**

**Die Neue  
Leipzig-Charta**

**Grundlagen, Themen,  
Projekte**

Die Publikation erfolgt im Rahmen der Nationalen  
Stadtentwicklungspolitik, einer Gemeinschafts-  
initiative von Bund, Ländern und Gemeinden



**Die Neue  
Leipzig-Charta**

**Grundlagen, Themen,  
Projekte**





Vorwort	7
Grundlagen	11
Themen	27
Projekte	89
Förderung	129
›Die Neue Leipzig-Charta‹	141
Literaturverzeichnis	157
Abbildungsnachweis	163
Impressum	168

## Themen

A	Integrierte Entwicklungskonzepte
B	Benachteiligte Quartiere
C	Wohnen
D	Bildung
E	Öffentliche Räume
F	Demografischer Wandel
G	Partizipation
H	Klima
I	Biodiversität
J	Mobilität
K	Energie
L	Ökonomie
M	Starke Zentren
N	Einzelhandel
O	Resilienz
P	Bestand und Erbe
Q	Boden
R	Baukulturelle Bildung
S	Urbane Labore
T	Digitalisierung und Smart City
U	Kommunale Kooperation

## Projekte

1	Grundstücksfonds BW
2	Patenschaft Innovativ Wohnen BW
3	Kompetenzzentrum Wohnen BW
4	Stadtoval Aalen
5	Wohnen am Rosenpark
6	Neue Meile Böblingen
7	Das Braunschweiger Ringgleis
8	Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung
9	Neue Weststadt Klimaquartier
10	Baukulturinitiative Friedrichshafen
11	Umbau ehem. Kindlersche Fabrik
12	Plouquet-Areal
13	Stadtkonzeption 2030
14	Stadtquartier Neckarbogen
15	Alter Schlachthof
16	Mobilitätsregion Karlsruhe
17	Steingauquartier
18	Wohnen auf dem Einkaufszentrum
19	Wohnen statt Parken
20	Sanierung Wohngebiet Kanadaring
21	Allgäuer Genussmanufaktur
22	FABRIC – Planung als Plattform
23	MARCHIVUM und Quartiersentwicklung
24	13haFreiheit / Wohnprojekt 472
25	Hansaforum Münster
26	Grüne Urbanität / Landesgartenschau 2012
27	Gestaltungskonzept Hauptfriedhof
28	Freizeitgelände Berneckstrand
29	Sanierungsgebiet ›Hardt‹
30	Bad Cannstatt 20 – Hallschlag
31	Förderprogramm Urbane Gärten
32	Passerelle
33	Wohn- und Geschäftshaus k5
34	Kienlesbergbrücke
35	Urbane Stadtgärten
36	Neubau Rathaus Wössingen
37	Konversion ›Birkel-Areal‹



## Vorwort

13 Jahre liegen zwischen der Verabschiedung der ›Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt‹ aus dem Jahr 2007 und ihrer Fortschreibung, der ›Neuen Leipzig-Charta‹, die auf dem Informellen Treffen der Ministerinnen und Minister für Stadtentwicklung im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft am 30. November 2020 verabschiedet wurde. Neben der ›Neuen Leipzig-Charta‹ wurde auf dem Ministertreffen ein zweites Dokument beschlossen, das den Titel ›Umsetzung der Neuen Leipzig-Charta im Rahmen eines Mehrebenen-Ansatzes: Die Fortführung der Urbanen Agenda für die EU‹ trägt. Dieses ist die Basis für die weitere Zusammenarbeit auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene, um die Belange von Städten und Gemeinden in Europa zu stärken.

13 Jahre – diese eigentlich doch recht kurze Zeitspanne führt vor Augen, wie dynamisch und tiefgreifend die Veränderungsprozesse in praktisch allen Bereichen des privaten und gesellschaftlichen Lebens, in Technik und Wirtschaft, in Natur und Kultur sind. Die Herausforderungen, vor denen Gesellschaften heute weltweit stehen, sind bekannt. Migration, der Klimawandel und aktuell die COVID-19-Pandemie seien nur beispielhaft benannt. Zu diesen ›Mega-Trends‹ zählt auch die Digitalisierung, an die sich die Erwartung knüpft, dass ihre weitere Entwicklung, beispielsweise im Zusammenhang mit dem Konzept der ›Smart City‹, den Menschen in ihrem Alltag und der Allgemeinheit zugutekommt.

All diese Trends und Veränderungen werden dort wirksam und spürbar, wo Bürgerinnen und Bürger ihr Leben gestalten: In den Städten und Gemeinden. Sie sind nicht nur Orte baulicher Verdichtung, dort ›verdichten‹ und überlagern sich die verschiedenen Veränderungsprozesse genauso wie die Erwartungen von Bürgerinnen und Bürgern, Zivilgesellschaft, Unternehmen und allen weiteren Akteurinnen und Akteuren an ein gelingendes Leben, wirtschaftlichen Erfolg oder schlicht eine gute Zukunft. Das sind Chance und Herausforderung zugleich. Städte und Gemeinden haben das Potenzial, einen großen Beitrag zur Entwicklung »einer gerechten, grünen und produktiven Gesellschaft« zu leisten, wie es in der Präambel zur ›Neuen Leipzig-Charta‹ formuliert ist. Dies ist allerdings nicht voraussetzungslos. Die Ministerinnen und Minister aus allen EU-Ländern erkennen an und betonen, Städte und Gemeinden brauchen dafür »politische Führung, zuverlässiges Verwaltungshandeln und ausreichende Ressourcen. Städte sind auf die umfassende Unterstützung aller Regierungsebenen und aller Schlüsselakteure angewiesen, sowohl staatlicher als auch zivilgesellschaftlicher.«

Bereits mit der ›Leipzig-Charta‹ aus dem Jahr 2007 wurden daher Prinzipien der nachhaltigen europäischen Stadt formuliert, insbesondere die Botschaft, dass integrierte stadtentwicklungspolitische Ansätze überall in Europa gestärkt und sogenannten benachteiligten Stadtquartieren mehr politische Aufmerksamkeit zu Teil werden sollte. Die ›Nationale Stadtentwicklungspolitik‹, mit der Bund, Länder und Kommunen gemeinsam die Initiative ergriffen haben, die ›Leipzig-Charta‹ bekanntzumachen und umzusetzen, hat in Deutschland wesentlich dazu beigetragen, aus diesen Botschaften gesellschaftliche, wirtschaftliche und umweltbezogene Innovationen entstehen zu lassen. Maßgeblichen Anteil daran haben die Städtebauförderprogramme von Bund und Ländern, die ihrerseits ein Spiegel der Handlungsfelder und -prioritäten in den Städten und Gemeinden sind.

Indes ist und bleibt die besondere Perspektive der ›Leipzig-Charta‹ auch nach ihrer Aktualisierung die Ganzheitlichkeit einer Stadtentwicklungspolitik, die Wohlstand, soziale Gerechtigkeit, Umweltschutz und bürgernahe Governance in einer Zukunftsstrategie verknüpft. So betonen beide Dokumente die Notwendigkeit, soziale, ökonomische, ökologische und (bau-)kulturelle Ziele miteinander zu verbinden und in einen räumlichen, sektoralen und zeitlichen Ausgleich zu bringen. Mit der ›Neuen Leipzig-Charta‹ wird die Perspektive dieser Zielsetzung aber explizit durch einen übergeordneten Zweck justiert: das Gemeinwohl. Schon im Titel weist die ›Neue Leipzig-Charta‹ in Richtung einer Stadtentwicklungskultur, welche die transformative Kraft, die von den Städten und Gemeinden als Orten gesellschaftlichen Fortschritts

ausgang und auch künftig ausgehen soll, angesichts der in den Kommunen bestehenden Aufgaben und Herausforderungen auf das Gemeinwohl ausrichtet.

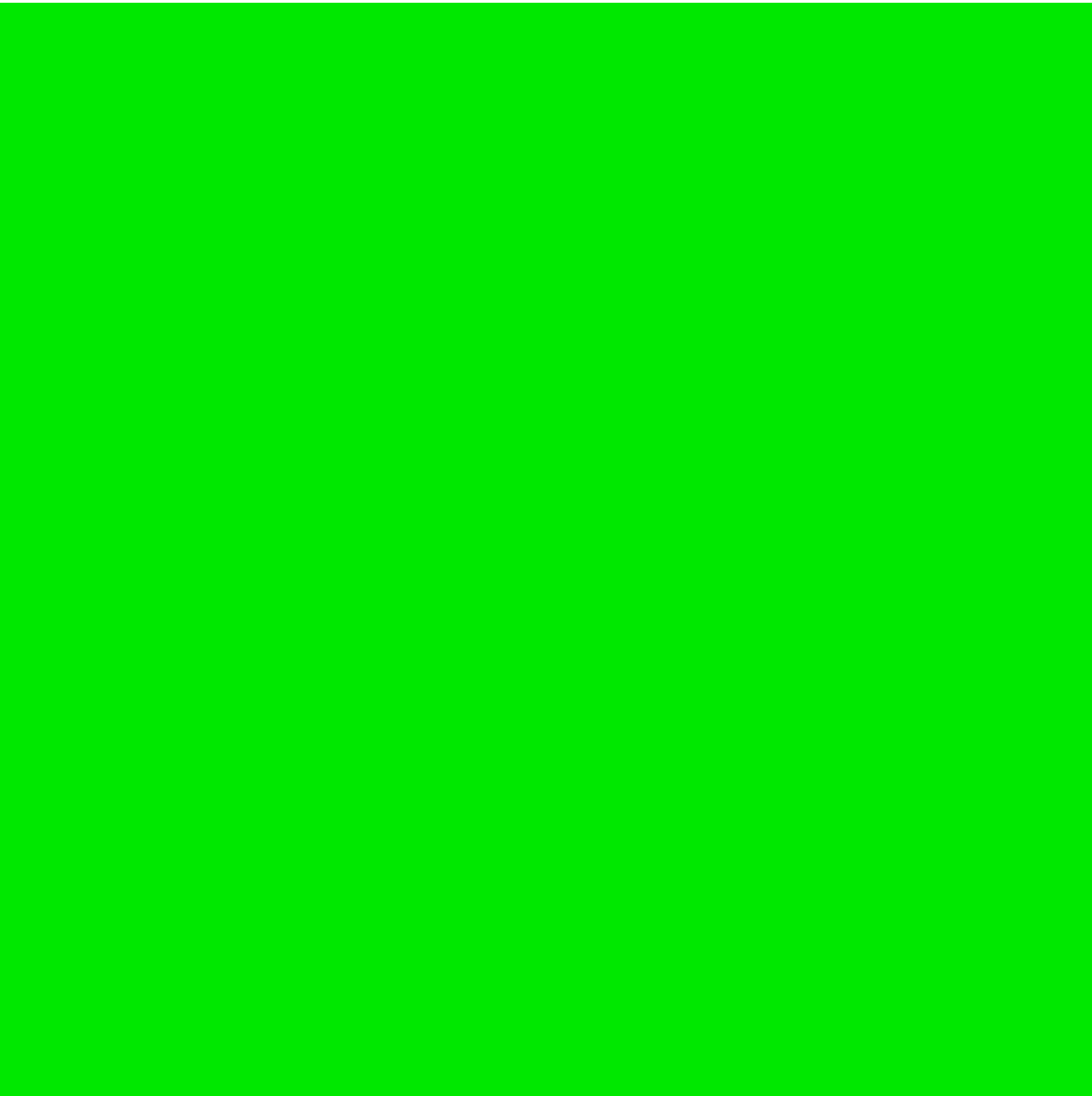
Nachhaltigkeit und – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie – Resilienz sind darum für die ›Neue Leipzig-Charta‹ alles andere als Allgemeinplätze. Sie sind Teil eines Wertemodells, das in den drei Dimensionen der »grünen«, »gerechten« und »produktiven« Stadt fassbar wird und seine transformative Kraft entfalten soll. Damit dies gelingen kann, formuliert die ›Neue Leipzig-Charta‹ Handlungsprinzipien für das kommunale Handeln, die aber letztlich auf die Stadt und die Gemeinde als Gemeinwesen zielen. Denn Stadtentwicklung im Sinne der ›Leipzig-Charta‹ ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Es braucht das Zusammenwirken aller Akteurinnen und Akteure, sei es auf der Ebene der Nachbarschaften oder Quartiere, auf der Ebene der Kommunen als politischer Entscheidungs- und Verwaltungsinstanz oder auf der regionalen Ebene im Sinne der Kooperation zwischen Städten und Gemeinden und weiteren Akteurinnen und Akteuren in funktionalen Verflechtungsräumen.

Die vorliegende Publikation soll die ›Neue Leipzig-Charta‹ vorstellen, erläutern und – nicht zuletzt in ihrer europäischen Dimension – einordnen, vor allem aber Anregungen unmittelbar aus der und für die städtebauliche(n) Praxis in Baden-Württemberg geben. Im Kapitel **Grundlagen** werden darum die Entstehung der ›Leipzig-Charta‹, ihre zentralen Botschaften und Hintergründe erläutert. Das Kapitel **Themen** stellt für einundzwanzig mit der ›Leipzig-Charta‹ adressierte Themen- bzw. Handlungsfelder konkrete Ansätze für die Praxis anhand von Projekten vor, die in diesem Kontext besonders vorbildlich sind. Im Kapitel **Projekte** werden diese Best-Practice-Beispiele aus Baden-Württemberg und darüber hinaus in Verbindung mit weiterführenden Informationen portraitiert. Hinweise zur finanziellen Unterstützung von Maßnahmen finden sich im Kapitel **Förderung**. Die Darstellungen zur ›Neuen Leipzig-Charta‹ in dieser Publikation sind naturgemäß nicht abschließend zu verstehen. Sie sollen Inspiration und Impulsgeber sein und damit einen hilfreichen Beitrag zur gemeinwohlorientierten Entwicklung der Städte und Gemeinden im Land leisten.



# Grundlagen







## Perspektivwechsel und Prozess

Mit der ›Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt‹, die am 25. Mai 2007 von den für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Ministern der EU-Mitgliedsstaaten verabschiedet wurde, begann eine neue »Ära in der EU-Stadtpolitik«.<sup>1</sup> Dabei ging diesem Ereignis seinerseits ein rund zehnjähriger Entwicklungsprozess voraus. Bemerkenswert ist dieser Vorlauf vor allem deshalb, weil die EU-Mitgliedsstaaten sich mit ihm darauf verständigt hatten, trotz höchst unterschiedlicher Ausgangslagen eine gemeinsame stadtentwicklungspolitische Haltung einzunehmen, Ziele zu definieren und Strategien zu entwickeln.

Bereits im Oktober 1998 hatte die EU-Kommission ihre stadtentwicklungspolitischen Vorstellungen unter dem Titel »Nachhaltige Stadtentwicklung in der Europäischen Union: Ein Aktionsrahmen« vorgestellt. Im Wesentlichen ging es um vier Ziele: »Stärkung des wirtschaftlichen Wohlstands und der Beschäftigung in den Städten; Förderung von Gleichheit, sozialer Eingliederung und Erneuerung in städtischen Gebieten; Schutz und Verbesserung der städtischen Umwelt im Hinblick auf lokale und globale Nachhaltigkeit; Beitrag zur good governance einschließlich der Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung«.<sup>2</sup>

Nicht von ungefähr sprechen aus diesen Zieldimensionen die Koordinaten eines ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatzes. Dieser prägte den weiteren Entstehungsprozess der ›Leipzig-

1 BBSR 2017b, S. 12.

2 Eltges und Weigel 2017, S. 26.

Charta« und fand seinen Niederschlag in ihrer Schlussfassung: »Mit dem Ziel, unsere Städte zu schützen, zu stärken und weiter zu entwickeln, unterstützen wir, aufbauend auf dem Arbeitsprogramm von Lille, dem Urban Acquis von Rotterdam und dem Bristol Accord, nachdrücklich die Nachhaltigkeitsstrategie der Europäischen Union.«<sup>3</sup>

3 LC 2007, S. 1.

Bereits mit den Vorbereitungen zur »Leipzig-Charta« wurde so ein grundlegender »Perspektivwechsel auf die Fragen städtischer Entwicklung« eingeleitet, der mit ihrer Verabschiedung im Mai 2007 »seinen politischen Höhepunkt« fand.<sup>4</sup> Daran waren im Hinblick auf einen möglichst breiten Konsens neben den EU-Mitgliedsstaaten und der EU-Kommission unter anderem der Ausschuss der Regionen, die OECD, die Europäische Investitionsbank und einschlägige Verbände und Institutionen beteiligt.

4 Eltges und Weigel 2017, S. 26.

Die Präambel der »Leipzig-Charta« stellt heraus, dass sich die Ministerinnen und Minister aus allen EU-Ländern »in Kenntnis der Herausforderungen und Chancen sowie der verschiedenen historischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Hintergründe der europäischen Städte [...] auf gemeinsame Grundsätze und Strategien für die Stadtentwicklungspolitik geeinigt« haben.<sup>5</sup> Sie verpflichten sich unter anderem, in ihren Mitgliedsstaaten politische Initiativen zur Umsetzung der »Leipzig-Charta« zu starten, integrierte Stadtentwicklung zu fördern und geeignete Governance-Strukturen zu unterstützen. Unterdessen ist die Zeit nicht stehengeblieben, neue stadtpolitische Themen sind seit 2007 verstärkt in den Vordergrund getreten – bis hin zur COVID-19-Pandemie in jüngster Zeit. Damit drängte sich zwangsläufig die Frage auf, ob und inwieweit die »Leipzig-Charta« einer Aktualisierung bedarf.

5 LC 2007, S. 1.

## Kontinuität und Aktualität

Das Forschungsprojekt »Zehn Jahre Leipzig-Charta. Die Bedeutung integrierter Stadtentwicklung in Europa« des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung kam 2017 zu dem Ergebnis, dass die »Kernprinzipien der Leipzig-Charta, die eine integrierte, gebietsbezogene Herangehensweise an Stadtentwicklung mit hochrangiger politischer Unterstützung und einer breiten Einbeziehung von Interessenvertretern beinhalten, [...] heute so relevant wie vor zehn Jahren« seien. Ergebnis war aber auch, dass es einer Weiterentwicklung der »Leipzig-Charta« bedürfe, um »die Grundidee der integrierten Stadtentwicklung noch deutlicher mit aktuellen gesellschaftlichen Themen und Herausforderungen zu verknüpfen und zugleich eine verstärkte Berücksichtigung stadtpolitischer Themen in europäischen Politiken zu erreichen«.<sup>6</sup>

6 BBSR 2017b, S. 88.

Die ›Neue Leipzig-Charta‹, die am 30. November 2020 auf dem Informellen Treffen der Ministerinnen und Minister für Stadtentwicklung erneut unter deutscher Ratspräsidentschaft verabschiedet wurde, löst die ›Leipzig-Charta‹ aus dem Jahr 2007 darum nicht ab, sondern baut auf dieser auf. Erarbeitet wurde sie in einem transparenten, engagierten europäischen und nationalen Dialogprozess, mit dem es gelingen konnte, dass die ›Neue Leipzig-Charta‹, wie schon die Charta aus dem Jahr 2007, von einem breiten politischen Konsens getragen wird. So nahmen an dem Treffen im November 2020 alle für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister der EU-Mitgliedsstaaten und der Partnerstaaten, die EU-Kommissarin für Kohäsion und Reformen, der Präsident des Europäischen Ausschusses der Regionen und hochrangige Vertreterinnen und Vertreter des Europäischen Parlaments sowie europäischer Verbände teil.

Der 2007 festgeschriebene Perspektivwechsel bleibt mit der Aktualisierung im Jahr 2020 bestehen und wird in die Zukunft fortgeschrieben: Ziel ist im Anschluss an die Definition des Bristol Accords aus dem Jahr 2005 eine ganzheitliche und darum integrierte Stadtentwicklungspolitik zur Entwicklung und Förderung nachhaltiger Gemeinschaften, die den Menschen einen Ort geben, an dem sie jetzt und zukünftig leben und arbeiten möchten.<sup>7</sup> Dieser Zielsetzung liegt die Vorstellung zu Grunde, dass die Stadt Raum zur freien Entfaltung des Individuums und gleichzeitig einer solidarischen Gesellschaft bieten soll. Jede und Jeder soll faire und gleichberechtigte Bedingungen und Möglichkeiten für die eigene und gemeinsame Lebensgestaltung finden.

7 BA 2005, S. 6.

## Europäische Stadt und Stadtentwick- lungskultur

Der Begriff der ›Europäischen Stadt‹ steht vor diesem Hintergrund nicht für eine historische Reminiszenz, sondern für ein europäisches Modell des Lebens und Zusammenlebens, das von grundlegenden Werten wie Humanität und Gemeinwohl bestimmt ist. Die ›Leipzig-Charta‹ aus dem Jahr 2007 und die ›Neue Leipzig-Charta‹ aus dem Jahr 2020 entwerfen damit eine gemeinsame europäische Stadtentwicklungskultur, was in den entsprechenden Schlüsselpassagen zum Ausdruck kommt. So seien europäische Städte mehr als »verdichtete bauliche Strukturen«. Vielmehr würden sie kulturellen und sozialen Austausch sowie wirtschaftliche Beziehungen ermöglichen und unterstützen: »Städte sind Orte der Vielfalt, Kreativität und Solidarität.«<sup>8</sup>

8 NLC 2020, Z. 73.

Dieser Qualität von Stadt, die »Koexistenz von Differentem zu ermöglichen, unterschiedliche Individuen, soziale Gruppen, Dinge und Lebensstile an einem Ort verdichtet zusammenzuführen«,<sup>9</sup> steht jedoch bereits in der ›Leipzig-Charta‹ aus dem Jahr 2007 der Befund gegenüber, dass in den Städten »auch

9 Schroer 2006, S. 240.

demografische Probleme, soziale Ungleichheit, Ausgrenzung bestimmter Bevölkerungsgruppen, ein Bedarf an preisgünstigen und geeigneten Wohnungen und Umweltprobleme erkennbar« seien. Daher komme es darauf an, »die soziale Balance innerhalb und zwischen den Städten aufrecht zu erhalten, ihre kulturelle Vielfalt zu ermöglichen und eine hohe gestalterische, bauliche und Umweltqualität zu schaffen«. <sup>10</sup>

10 LC 2007, S. 2.

Die ›Leipzig-Charta‹ aus dem Jahr 2007 lenkte den Fokus vor diesem Hintergrund nicht von ungefähr insbesondere auf sogenannte benachteiligte Quartiere. Denn »die Annahme der europäischen Stadt als ein von Werten geleitetes Modell des Zusammenlebens ist ein Ausgangspunkt des Wunsches, europäische Städte in faire und gleichberechtigte Lebensräume zu verwandeln«. <sup>11</sup> In dem Maße aber, in dem es gelinge, »die benachteiligten Stadtquartiere wirtschaftlich zu stabilisieren, sozial zu integrieren sowie gestalterisch und verkehrlich aufzuwerten, steigen die Chancen, dass unsere Städte langfristig Orte des gesellschaftlichen Fortschritts, des Wachstums und der Innovation bleiben«. <sup>12</sup>

11 BBSR 2017b, S. 9.

12 LC 2007, S. 7.

Die ›Neue Leipzig-Charta‹ nimmt diesen Anspruch auf, weitet ihn aus und betont die Rolle der Städte als »Experimentierfelder für neue Problemlösungsansätze und soziale Innovationen«. <sup>13</sup> Zugleich wird unterstrichen, dass die »meisten Städte [...] von einzigartigen, historisch gewachsenen Innenstädten von außergewöhnlicher kultureller Bedeutung [geprägt sind]. Sie prägen das städtische Kulturerbe Europas und die Identität ihrer Einwohnerinnen und Einwohner. Kultur steht im Zentrum jeder nachhaltigen Stadtentwicklung. Dazu zählen auch der Erhalt und die Entwicklung des gesamten baukulturellen und kulturellen Erbes.« <sup>14</sup>

13 NLC 2020, Z. 75.

14 NLC 2020, Z. 68–71.

Damit knüpft die ›Neue Leipzig-Charta‹ an jene aus dem Jahr 2007 an, welche »die gewachsenen europäischen Städte jeder Größe als ein wertvolles und unersetzbares Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgut« betrachtet. Mit dem Ziel, »unsere Städte zu schützen, zu stärken und weiter zu entwickeln«, galt und gilt auch weiterhin, dass die Nachhaltigkeitsstrategie der Europäischen Union unterstützt werden solle, wobei »alle Dimensionen einer nachhaltigen Entwicklung gleichzeitig und gleichgewichtig zu berücksichtigen« seien. <sup>15</sup>

15 LC 2007, S. 1.

Planungs- und  
Baukultur für eine  
nachhaltige Gesell-  
schaft

Eine ganzheitliche Stadtentwicklungspolitik, in der »die räumlichen, sektoralen und zeitlichen Aspekte der Schlüsselbereiche der Stadtpolitik aufeinander abgestimmt werden«<sup>16</sup> ist unerlässlich angesichts der Komplexität und Dynamik des Systems Stadt, in dem »das Alte und das Neue sich ebenso vermischen wie die Gleichzeitigkeit von Stabilität und Veränderungen, [in dem] Kontinuitäten und Diskontinuitäten den Charakter des Städtischen ausmachen«<sup>17</sup>.

16 BBSR 2017b, S. 12.

17 Schroer 2006, S. 241.

Die Vielfalt und Unterschiedlichkeit der Städte mit ihren Quartieren, Milieus und Lebensstilen, genauso wie die Ambivalenz von Tradition und Stabilität einerseits sowie Innovation und Wandel andererseits, waren und sind eminente Herausforderungen von Stadtentwicklungspolitik. Einer »hochwertigen Stadtplanung« und einem »guten Städtebau« kommen dabei Schlüsselrollen zu. Sie sollen gestärkt werden, damit »kompakte, sozial und wirtschaftlich gemischte Städte mit gut ausgebauten Infrastrukturen und einem gesunden Stadtklima entstehen [können], die den Menschen die Möglichkeit zur Identifikation bieten«<sup>18</sup>.

18 NLC 2020, Z. 79–81.

Die »Neue Leipzig-Charta« hebt daher die Bedeutung der Baukultur als Basis integrierter Planungs- und Gestaltungsprozesse für alle Bereiche der gebauten Umwelt hervor. Dies umfasse den Umgang mit dem Gebäudebestand genauso wie Planung und Realisierung neuer Gebäude, Infrastrukturen oder öffentlicher Räume. Insbesondere letzteren misst die »Neue Leipzig-Charta« einen besonderen Stellenwert zu, denn qualitätsvolle, zugangsoffene und sichere öffentliche Räume ermöglichen den Menschen, in Kontakt zu treten, sich auszutauschen und sich in die Stadtgesellschaft zu integrieren: Sie »machen die Stadt lebendig«.<sup>19</sup>

19 NLC 2020, Z. 77.

Die Erklärung von Davos »Eine hohe Baukultur für Europa« aus dem Jahr 2018 untermauert diese grundlegende Bedeutung der Baukultur, da sie »wesentlich zur Bildung einer nachhaltigen Gesellschaft beiträgt, die sich durch eine hohe Lebensqualität, kulturelle Vielfalt, Wohlbefinden der Individuen und der Gemeinschaft, soziale Gerechtigkeit und Zusammenhalt sowie eine leistungsstarke Wirtschaft auszeichnet«<sup>20</sup>. »Hohe Baukultur« meint insoweit keinen vorgegebenen Idealzustand, sondern einen Prozess, genauer eine »bestimmte Herangehensweise an urbane Probleme«, denn »Stadtpolitik und -gestaltung brauchen und ergänzen einander: Sie sind Kehrseiten ein und derselben Medaille«.<sup>21</sup>

20 Erklärung von Davos 2018, S. 15f.

21 Kaltenbrunner und Willinger 2009, S. XIV.

Die ›Neue Leipzig-Charta‹ empfiehlt angesichts dieser entscheidenden Bedeutung einer integrierten, interdisziplinären und partizipativen Planungs- und Baukultur fünf Prinzipien guter Stadtentwicklungspolitik, die »von allen Akteuren der Stadtentwicklung umgesetzt werden«<sup>22</sup> sollen:

22 NLC 2020, Z. 248f.

**(i) »Gemeinwohlorientierte Stadtentwicklungspolitik«**

Die ›Neue Leipzig-Charta‹ hebt – und dahinter verbirgt sich gerade auch im europäischen Kontext eine beachtliche Leistung – das Gemeinwohl als Prämisse und Leitlinie städtischen Handelns hervor. Sie fordert in umfassendem Sinne die transformative Kraft der Städte für eine gemeinwohlorientierte, insofern noch stärker als 2007 gesellschaftspolitisch pointierte Stadtentwicklungspolitik nutzbar zu machen. Dies bedeute insbesondere, »verlässliche öffentliche Dienstleistungen der Daseinsvorsorge [zur Verfügung zu stellen] sowie [die] Verringerung und Vermeidung von neuen Formen der Ungleichheit in sozialer, wirtschaftlicher, ökologischer und räumlicher Hinsicht « zu erreichen.<sup>23</sup> Zugleich sei es dafür auch notwendig, »die Kompetenzen und Leistungen aller Stadtentwicklungsakteure mit Strategien und Instrumenten weiterzuentwickeln und so ihre Handlungsfähigkeit zu stärken«.<sup>24</sup> ›Gemeinwohl‹ ist vor diesem Hintergrund als offener Begriff zu verstehen, der erst einer jeweils kontextspezifischen Definition und Ausformung bedarf, er stellt also »eine örtlich gebundene kulturelle und gesellschaftliche Frage« dar.<sup>25</sup> Der notwendige Aushandlungsprozess zur Beantwortung der Frage nach ›dem‹ Gemeinwohl bedeutet mithin eine gemeinschaftliche Anstrengung aller mit Stadtentwicklungspolitik befassten und von dieser berührten Akteurinnen und Akteure dar, die im Kern das Ziel verfolgt, »öffentliche, wirtschaftliche und private Interessen in Einklang zu bringen«<sup>26</sup>.

23 NLC 2020, Z. 32–34.

24 NLC 2020, Z. 271–273.

25 BBSR 2020a, S. 70.

26 NLC 2020, Z. 273f.

**(ii) »Integrierter Ansatz«**

Insofern gilt auch weiterhin, was bereits die ›Leipzig-Charta‹ aus dem Jahr 2007 empfiehlt, nämlich »die Ansätze einer integrierten Stadtentwicklungspolitik stärker zu nutzen«<sup>27</sup>: »Alle Bereiche der Stadtentwicklungspolitik sollten räumlich, sektoral und zeitlich koordiniert werden.«<sup>28</sup> Gemeint ist damit die »gleichzeitige und gerechte Berücksichtigung der für die Entwicklung von Städten relevanten Belange und Interessen. Integrierte Stadtentwicklungspolitik ist ein Prozess. In diesem Prozess findet die Koordinierung zentraler städtischer Politikfelder in räumlicher, sachlicher und zeitlicher Hinsicht statt.« Ziel dieser Aushandlungen ist ein Interessensausgleich als »tragfähige Konsensbasis zwischen Staat, Regionen, Städten, Bürgern und wirtschaftlichen Akteuren«.<sup>29</sup>

27 LC 2007, S. 2.

28 NLC 2020, Z. 277f.

29 LC 2007, S. 2.

### **(iii) »Beteiligung und Koproduktion«**

Die »Neue Leipzig-Charta« betont, der integrierte Ansatz erfordere »eine Einbeziehung wirtschaftlicher Akteure, der breiten Öffentlichkeit sowie weiterer Stakeholder, damit deren Belange und Fachwissen berücksichtigt werden können.«<sup>30</sup> Diese umfassende Partizipation lokaler aber auch regionaler Akteure sei ein notwendiger Ansatz nicht zuletzt zur Stärkung der lokalen Demokratie und ermutige darum, neue und experimentelle Formen der Beteiligung und Kooperation, wie die Koproduktion, zu nutzen. Zudem seien öffentliche Beteiligungsprozesse eine »grundlegende Voraussetzung für eine hohe Qualität der gebauten Umwelt«<sup>31</sup> und darum ein Kernelement zukunftsgerechter Planungs- und Baukultur.

30 NLC 2020, Z. 288–290.

31 NLC 2020, Z. 300f.

### **(iv) »Mehrebenen-Ansatz«**

Der Blick auf die Akteure macht deutlich, dass Stadtentwicklung als integrierter und integrierender Prozess eine horizontale und eine vertikale Dimension hat. Auf lokaler Ebene sind alle Akteure eingeladen, Stadt zu gestalten. Aber die Stadt ist ihrerseits Teil übergeordneter Strukturen und Kooperationen auf regionaler, nationaler und supranationaler Ebene. Diese Ebenen sind nicht voneinander zu trennen und durchdringen sich in vielfältiger Weise, weshalb komplexe »Herausforderungen [...] alle Ebenen der Stadtentwicklungs- und Raumordnungspolitik gemeinsam angehen« sollen.<sup>32</sup>

32 NLC 2020, Z. 307–309.

### **(v) »Ortsbezogener Ansatz«**

»Orte sollten als Bezugspunkte für den integrierten horizontalen und vertikalen Ansatz betrachtet werden«, um »eine städtische Transformation von innen heraus« zu ermöglichen.<sup>33</sup> Daher ist es erforderlich, Stadtentwicklungskonzepte und -strategien aus dem jeweiligen lokalen, kommunalen oder regionalen räumlichen Kontext abzuleiten. Bei den vorausgehenden Untersuchungen, welche die Grundlage jeder Konzeptentwicklung bilden, geht es indes nicht nur um eine Analyse der städtebaulichen Verhältnisse oder des Gebäudebestands, beispielsweise hinsichtlich ortsbildprägender Bausubstanz im engeren Sinne. Vielmehr sollen integrierte Entwicklungsansätze auf einer sorgfältigen, ganzheitlichen Analyse »der spezifischen Situation vor Ort sowie möglicher Vorteile und Risiken, Akteure und Restriktionen« beruhen.<sup>34</sup> Erst so wird eine solide Grundlage dafür geschaffen, dass »geeignete formelle und informelle Instrumente [...] auf allen räumlichen Ebenen zum Einsatz kommen: im Quartier und in der Kommune selbst, in ihren funktional zusammenhängenden Räumen bis hin zur Metropolregion«.<sup>35</sup>

33 NLC 2020, Z. 316f. und 319f.

34 NLC 2020, Z. 318f.

35 NLC 2020, Z. 320–323.

Mit Blick auf die Rolle und die Verantwortung der Kommunen für die eigene zukunftsfähige Entwicklung und die der Regionen gehört zur ›Idee‹ der ›Leipzig-Charta‹, dass die Städte einen »Handlungsspielraum für eine verantwortungsvolle Wahrnehmung kommunaler Aufgaben und eine solide und langfristig stabile finanzielle Basis« brauchen.<sup>36</sup> Die damit angesprochene, in der ›Neuen Leipzig-Charta‹ bestätigte und weitergedachte Unterstützung der Städte zielt auf eine finanzielle, aber genauso auch auf eine ideelle und strukturelle Förderung, beispielsweise hinsichtlich Vernetzung, Austausch und gegenseitiger Unterstützung. Außerdem ruft die ›Neue Leipzig-Charta‹ dazu auf, dass Städte und Gemeinden zukünftig verstärkt von den Möglichkeiten der europäischen Strukturfonds Gebrauch machen, und betont deren Bedeutung als »Instrumente zur Erarbeitung von Strategien und Projekten einer integrierten, nachhaltigen Stadtentwicklung.«<sup>37</sup>

36 LC 2007, S. 7.

37 NLC 2020, Z. 467f.

Das eine zentrale Instrument zur Operationalisierung der ›Leipzig-Charta‹ in Deutschland ist die Städtebauförderung, mit der Bund und Länder die Kommunen seit 1971 gemeinsam in ihrer zukunftsfähigen Stadterneuerung und -entwicklung finanziell unterstützen. Allein in Baden-Württemberg konnten seitdem mehr als acht Milliarden Euro Finanzhilfen gewährt werden. Im Jahr 2020 wurden im Rahmen der Programme der städtebaulichen Erneuerung in Baden-Württemberg rund 265 Millionen Euro, davon 101 Millionen Bundesfinanzhilfen, bewilligt.

Als flexibles Instrument reagiert die Städtebauförderung auf die jeweiligen Herausforderungen, denen sich Städte und Gemeinden vor Ort stellen müssen. So haben sich die Programmlandschaft und die Schwerpunktsetzung in den vergangenen fünf Jahrzehnten stetig weiterentwickelt. Vor dem Hintergrund der drängenden Nachfrage nach Wohnraum besteht z. B. in Baden-Württemberg seit 2016 ein förmlicher Fördervorrang für die Schaffung von Wohnraum durch Umnutzung, Modernisierung und Aktivierung von Flächen und leerstehenden Immobilien. Im Zusammenspiel mit der Förderung der Konversion ehemals militärisch genutzter Flächen, aber auch von Gewerbe- und Bahnbrachen, werden die Kommunen somit bei der städtebaulichen Weiterentwicklung ihrer brachgefallenen Liegenschaften und der Wohnraumschaffung wirksam unterstützt.

Ein weiterer Schwerpunkt ist es, die Identität der Innenstädte und Ortskerne im Sinne des oben dargestellten ortsbezogenen Ansatzes zu bewahren und behutsam weiterzuentwickeln sowie die Lebendigkeit und Attraktivität der Zentren zu unterstützen. Hierzu gehören umfassende Modernisierungen von Gebäuden und die zunehmend wichtiger werdenden Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes gleichermaßen. Weiterhin sollen die Finanzhilfen dazu beitragen, den gesellschaftlichen



Zusammenhalt und die Integration in den Quartieren zu sichern und zu verbessern. Auch haben Maßnahmen zur Klimaanpassung und Förderung der Biodiversität, beispielsweise in Form von Qualifizierungen der Grün- und Freiflächen, in den vergangenen Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen.

Bei allen Maßnahmen der Städtebauförderung liegt der Fokus im Einklang mit den Prinzipien guter Stadtentwicklungspolitik der ›Neuen Leipzig-Charta‹ auf einer aktivierenden und integrierenden, auf Teilhabe und Mitgestaltung der gemeinsamen Lebenswelt zielenden, städtebaulichen Entwicklung. Integrierte und gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern erarbeitete Stadtentwicklungskonzepte sind daher Fördervoraussetzung und ein zentrales Element der städtebaulichen Erneuerung. Die in der Städtebauförderung fest verankerte Bürgerbeteiligung führt damit zu abgestimmten lokalen Lösungen, während der interdisziplinäre Ansatz eine vorausschauende und nachhaltige Stadt- und Ortsentwicklung gewährleistet. Dadurch wird die Krisenfestigkeit der Städte und Gemeinden unterstützt.

Das zweite zentrale Instrument zur Unterstützung der Kommunen ist die im Jahr 2007 gestartete Gemeinschaftsinitiative von Bund, Ländern und Kommunen ›Nationale Stadtentwicklungspolitik‹. Mit dem Ziel, das stadtentwicklungspolitische Programm der ›Leipzig-Charta‹ zu vermitteln und zu konkretisieren, dabei praktische Hilfestellung zu geben und Best-Practice-Erfahrungen zu sammeln und zu dokumentieren, ist sie die Plattform und Anlaufstelle für Fragen integrierter Stadtentwicklung.

Die Bundeskongresse zur Nationalen Stadtentwicklungspolitik sind seit Jahren eine feste Größe und zeichnen in ihrer Aktualität die sich wandelnden stadtpolitischen Schwerpunkte bzw. Herausforderungen nach. Sie machen deutlich, dass ›Nationale Stadtentwicklungspolitik‹ »die Mitwirkung unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen aus Kultur und Religion, Wirtschaft und Verbänden, Wissenschaft und Bildung, Politik und Beratung« braucht. Sie »kann nur erfolgreich sein, wenn sie im Gegenstromprinzip gesamtstaatlich und zivilgesellschaftlich orientiert ist«.<sup>38</sup> Diese Sätze haben an Aktualität nicht verloren, im Gegenteil, sie sind aktueller denn je und es bestätigt sich insofern, wenn Peter Zlonicky im Jahr 2008 konstatierte: »Die Europäische Stadt ist Produkt eines kontinuierlichen Lernprozesses«.<sup>39</sup>

38 Zlonicky 2008, S. 133.

39 Zlonicky 2008, S. 133.

Gleichermaßen aktuell ist indes die Frage, wie die Robustheit des Systems Stadt gegen kritische – plötzliche wie langsam einsetzende, erwartete wie unerwartete – Ereignisse gestärkt werden kann. Insbesondere im Zusammenhang mit dem Klimawandel und der COVID-19-Pandemie ist so der Begriff der ›Resilienz‹ in den stadtpolitischen Diskurs gerückt. In Bezug auf Corona suchten die Partner der ›Nationalen Stadtentwicklungspolitik‹ 2020 unter dem Titel »Post-Corona-Stadt« nach innovativen Ideen und Konzepten für eine resiliente Stadtentwicklung – mit mehr als 200 Projekteinreichungen, die mit häufig experimentellem Charakter in kooperativen Organisationsstrukturen oder lokalen Partnerschaften Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe erproben wollen.<sup>40</sup>

Die ›Neue Leipzig-Charta‹ bezieht Resilienz als immer mehr an Gewicht gewinnenden Faktor zukunftsgerechter Stadtentwicklung explizit mit ein. Sie betrachtet die Stadt als System, das einerseits seit jeher flexibel auf äußere Störfaktoren oder dauerhafte Stressereignisse reagiert und aus diesen lernt. Andererseits brauche es angesichts rasanter Veränderungen und zunehmender Risiken die nötige Robustheit, sich an diese sich stetig ändernden Rahmenbedingungen anzupassen, ohne den Abriss von Kontinuitätslinien und den damit einhergehenden Verlust von Identität zu riskieren.<sup>41</sup> Die ›Neue Leipzig-Charta‹ fordert in der Konsequenz eine vorausschauende Stadtpolitik, die die Prinzipien einer »integrierte[n] Stadtentwicklung auf der Grundlage eines ortsbezogenen, partizipativen und Mehrebenen-Ansatzes«<sup>42</sup> nutzt, um »Herausforderungen im Umwelt- und Klimabereich vorherzusehen; ebenso wie wirtschaftliche Risiken, soziale Veränderungen und Gesundheitsprobleme.«<sup>43</sup>

Diesem Ziel entsprechende, dem Gemeinwohl verpflichtete Entwicklungskonzepte und -strategien sollen dazu einen wesentlichen Beitrag leisten sowie notwendige städtische Transformationsprozesse anstoßen und leiten. Hierfür benennt die ›Neue Leipzig-Charta‹ drei räumliche Ebenen:<sup>44</sup> Die erste Ebene und quasi die Basis bilden die Quartiere bzw. die Nachbarschaften in ihrer individuellen Prägung und dem jeweiligen stadträumlichen Kontext. Es folgt als zweite Ebene die der Kommunen im Sinne der »für die Stadtentwicklung vor Ort«<sup>45</sup> verantwortlichen Instanz. Die dritte und in ihrer Bedeutung gestärkte Ebene bilden – bezugnehmend auf die ›Territoriale Agenda 2030‹, welche ebenfalls im Rahmen des Informellen Ministertreffens am 1. Dezember 2020 in Leipzig verabschiedet wurde – die funktional zusammenhängenden Räume, Regionen oder Metropolräume als Teil eines zunehmend an Bedeutung gewinnenden »komplexen Netzwerk[s] funktionaler Abhängigkeiten und Partnerschaften«<sup>46</sup>.

40 nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Projekte/Projektaufruf/Post-Corona-Stadt/post-corona-stadt\_node.html  
Abgerufen am 03.12.2020.

41 NLC 2020, Z. 87–95.

42 NLC 2020, Z. 44f.

43 NLC 2020, Z. 94f.

44 NLC 2020, Z. 98–135.

45 NLC 2020, Z. 117f.

46 NLC 2020, Z. 127f.

## Dimensionen einer nachhaltigen Transformation

Die ›Neue Leipzig-Charta‹ konkretisiert damit ausdrücklich das bereits mit der Charta aus dem Jahr 2007 als Basis einer ausgeglichenen räumlichen Entwicklung herausgestellte »europäische polyzentrische Städtesystem«<sup>47</sup> und fordert, »die Koordinierung von Maßnahmen auf allen räumlichen Ebenen, um ein einheitliches Vorgehen zu gewährleisten und Ineffizienz zu vermeiden«<sup>48</sup>. Insbesondere im Hinblick auf eine gemeinwohlorientierte Bodenpolitik und eine effiziente Nutzung begrenzter Flächenressourcen sind »polyzentrische Siedlungsstrukturen mit angemessener Dichte und Kompaktheit in städtischen und ländlichen Räumen« strategische Kernbausteine: »Diese sollten optimal innerhalb der Städte angebunden sein, um die Wege zwischen Wohnung, Arbeit, Freizeit, Ausbildung, Nahversorgung und Dienstleistungen kurz zu halten«<sup>49</sup> und »eine stabile und langfristige Entwicklung gewährleisten zu können«<sup>50</sup>.

47 LC 2007, S. 1.

48 NLC 2020, Z. 105f.

49 NLC 2020, Z. 384–386.

50 NLC 2020, Z. 379.

Resilienz und langfristig tragfähige Stadtentwicklung überhaupt profitieren bzw. basieren auf einem umfassenden Nachhaltigkeitsansatz, dessen Bedeutung die ›Neue Leipzig-Charta‹ erneut klar formuliert. Bezug nehmend auf die Agenda 2030 für Nachhaltige Entwicklung (Ziel 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden), die New Urban Agenda, die Pariser Klimaschutzvereinbarung und den europäischen ›Green Deal‹ wird die »Notwendigkeit einer nachhaltigen Transformation«<sup>51</sup> herausgestellt und konkretisiert: »Städtische Transformation basiert auf der Integration der sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Dimension nachhaltiger Entwicklung.«<sup>52</sup> Drei Handlungsfelder (›Dimensionen‹) haben dabei als Treiber bzw. ›transformative Kraft‹ eine besondere Relevanz: die ›gerechte Stadt‹, die ›grüne Stadt‹ und die ›produktive Stadt‹. »Bei einer kombinierten, ausgewogenen und integrierten Anwendung tragen diese Dimensionen zur Entwicklung widerstandsfähiger Städte bei, die soziale, wirtschaftliche und ökologische Herausforderungen bewältigen können und so das Ziel verfolgen, eine hohe Lebensqualität für alle zu garantieren.«<sup>53</sup>

51 NLC 2020, Z. 21.

52 NLC 2020, Z. 140f.

53 NLC 2020, Z. 145–148.

Zu beachten ist, dass die Dimensionen ›gerecht‹, ›grün‹, ›produktiv‹ ganz im Sinne der geläufigen Nachhaltigkeitstrias nicht getrennt voneinander betrachtet werden können. Ohnehin sind Städte »spätestens seit der Rio-Konferenz 1992 und der dazugehörigen Lokalen Agenda 21 sowohl Gegenstand als auch Akteure im (globalen) Nachhaltigkeitsdiskurs«.<sup>54</sup> ›Gerecht‹, ›grün‹ und ›produktiv‹ sind also nicht allein globalen Herausforderungen zuzuordnen, sondern spielen sich maßgeblich zeitgleich und verschränkt in lokalen bzw. regionalen Kontexten und Räumen ab.

54 BBSR 2020c, S. 22.

Gleiches gilt für die Digitalisierung, die für Gesellschaft und Wirtschaft einer Zeitenwende gleichkommt und unser Verständnis von Öffentlichkeit und öffentlichem Raum kategorisch verändert. Städte spiegeln und bündeln diesen und weitere global zu beobachtende Trends und machen diese häufig erst greifbar: den Klimawandel, den Verlust an Biodiversität, die weltweiten Migrationsbewegungen, vielfältige gesellschaftliche oder ökonomische Transformationen und Polarisierungen und eben auch Pandemien wie COVID-19 und ähnlich wirkende Stressereignisse, beispielsweise in der Weltwirtschaft.<sup>55</sup>

55 NLC 2020, Z. 10–18.

Die ›Neue Leipzig-Charta‹ antwortet diesen gewaltigen Aufgaben urbaner Transformation mit einem ebenso starken Bekenntnis: Städte und Gemeinden jeder Größe sind Orte, an denen ›lokale Lösungen für globale Herausforderungen‹<sup>56</sup> verhandelt werden müssen und auch gefunden werden können. Um dieses Versprechen, letztlich der europäischen Stadt, einzulösen, bedarf es einer konsequenten Umsetzung der Prinzipien guter Stadtentwicklungspolitik, sowie der angemessenen finanziellen und personellen Ausstattung aller Ebenen städtischen Handelns.

56 NLC 2020, Z. 339f.

Mit den Begriffen ›grün‹, ›gerecht‹ und ›produktiv‹ definiert die ›Neue Leipzig-Charta‹ unter anderem vor diesem Hintergrund daher also drei Handlungsfelder, die von ihrer Intention her und in Anspielung auf das Memorandum »STÄDTISCHE ENERGIEN – Zukunftsaufgaben der Städte« aus dem Jahr 2012 als Dimensionen der »transformative[n] Kraft der Städte für das Gemeinwohl« wirksam werden sollen. Sie sind Handlungsfelder einer zukunftsgerichteten Stadtpolitik und operationalisieren die Möglichkeiten und Visionen einer »gerechten, grünen und produktiven Gesellschaft«<sup>57</sup>:

57 NLC 2020, Z. 39.

#### **(i) ›Die gerechte Stadt‹**

»[...] gewährleistet Chancengleichheit und Umweltgerechtigkeit für alle, unabhängig von Geschlecht, sozioökonomischem Status, Alter und Herkunft. Die gerechte Stadt lässt niemanden außen vor.«<sup>58</sup> Sie beinhaltet das »Recht auf Zentralität, als den Zugang zu den Orten des gesellschaftlichen Reichtums (...), das Recht auf Differenz, das für eine Stadt als Ort des Zusammentreffens, des Sich-Erkennens und Anerkennens und der Auseinandersetzung steht«<sup>59</sup>: »Sie bietet jeder und jedem die Möglichkeit, sich in die Gesellschaft zu integrieren.«<sup>60</sup> ›Die gerechte Stadt‹ bietet Zugang zu Wissen und Bildung, städtischen Infrastrukturen und Dienstleistungen, einschließlich der Sozial- und Gesundheitssysteme, zu Kultur und gesunden Lebenswelten.

58 NLC 2020, Z. 152f.

59 Gebhardt und Holm 2011, S. 8.

60 NLC 2020, Z. 153f.

Die Versorgung mit angemessenem, sicherem und bezahlbarem Wohnraum für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen und Lebensmodelle einer sich diversifizierenden Gesellschaft zählt

als integrales Element des Menschenrechts auf einen angemessenen Lebensstandard zu den drängendsten Aufgaben einer ›gerechten Stadt‹.<sup>61</sup> Besondere Bedeutung hat dabei das unmittelbare Wohn- und Lebensumfeld, denn »sozial ausgewogene, gemischte und sichere Stadtquartiere tragen zur Integration aller sozialen und ethnischen Gruppen und Generationen bei«.<sup>62</sup>

61 <https://unhabitat.org/topic/housing>  
Abgerufen am 30.11.2020.  
62 NLC 2020, Z. 161–163.

### **(ii) ›Die grüne Stadt‹**

Sie trägt mit ihrer »transformativen Kraft« zum »Kampf gegen die Erderwärmung und zu einer hohen Umweltqualität bezüglich Luft, Wasser, Boden und zu einer nachhaltigen Flächennutzung bei«.<sup>63</sup> Vielfältige grüne und blaue Infrastrukturen verhelfen maßgeblich zur Qualifizierung wohnortnaher Freiräume und einer gesunden Stadt. Sie erhöhen die Aufenthalts- und Lebensqualität für alle. Zugleich erfüllen sie eine Vielzahl ökologischer Funktionen und helfen als Lebensraum zahlreicher Tier- und Pflanzenarten, die Biodiversität zu stärken. Eine ›grüne Stadt‹ forciert eine »(...) klimaneutrale Energieversorgung, die Nutzung erneuerbarer Ressourcen, die Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen sowie klimabeständige und CO<sub>2</sub>-neutrale Gebäude«<sup>64</sup>. Sie folgt dem Ideal der kompakten und dichten Stadt und bietet Verkehrs- und Mobilitätssysteme, die »effizient, klimaneutral, sicher und multi-modal«<sup>65</sup> sind.

63 NLC 2020, Z. 174f.

64 NLC 2020, Z. 177–179.

65 NLC 2020, Z. 195.

### **(iii) ›Die produktive Stadt‹**

Die ›produktive Stadt‹ steht für die transformative Energie einer »breit aufgestellten Wirtschaft, die Arbeitsplätze und eine solide finanzielle Grundlage für die nachhaltige Stadtentwicklung schafft«.<sup>66</sup> Sie steht für »eine digitale, dienstleistungsorientierte und CO<sub>2</sub>-arme Ökonomie. Deren Grundlage bilden die Wissensgesellschaft und die Kulturwirtschaft.«<sup>67</sup> Sie begünstigt es, »die Produktion wieder in Städte und städtische Gebiete zurückzuholen. So werden neue Formen von nutzungsgemischten Stadtquartieren ermöglicht und unterstützt.«<sup>68</sup>

66 NLC 2020, Z. 207f.

67 NLC 2020, Z. 215–217.

68 NLC 2020, Z. 218–220.

»(...) bereits zahlreiche Städte [übernehmen] die Verantwortung dafür [...], einen Wandel hin zu einer gerechten, grünen und produktiven Gesellschaft zu verwirklichen.«<sup>69</sup>

69 NLC 2020, Z. 38f.

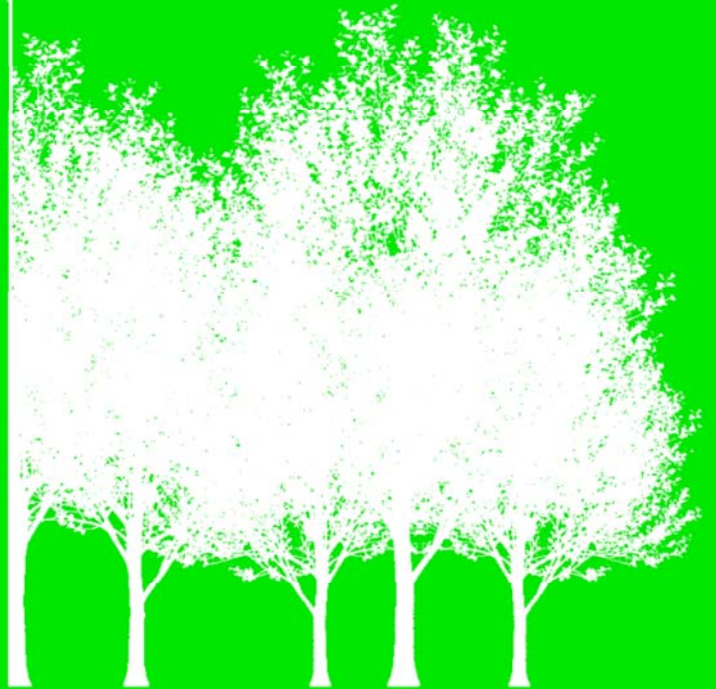
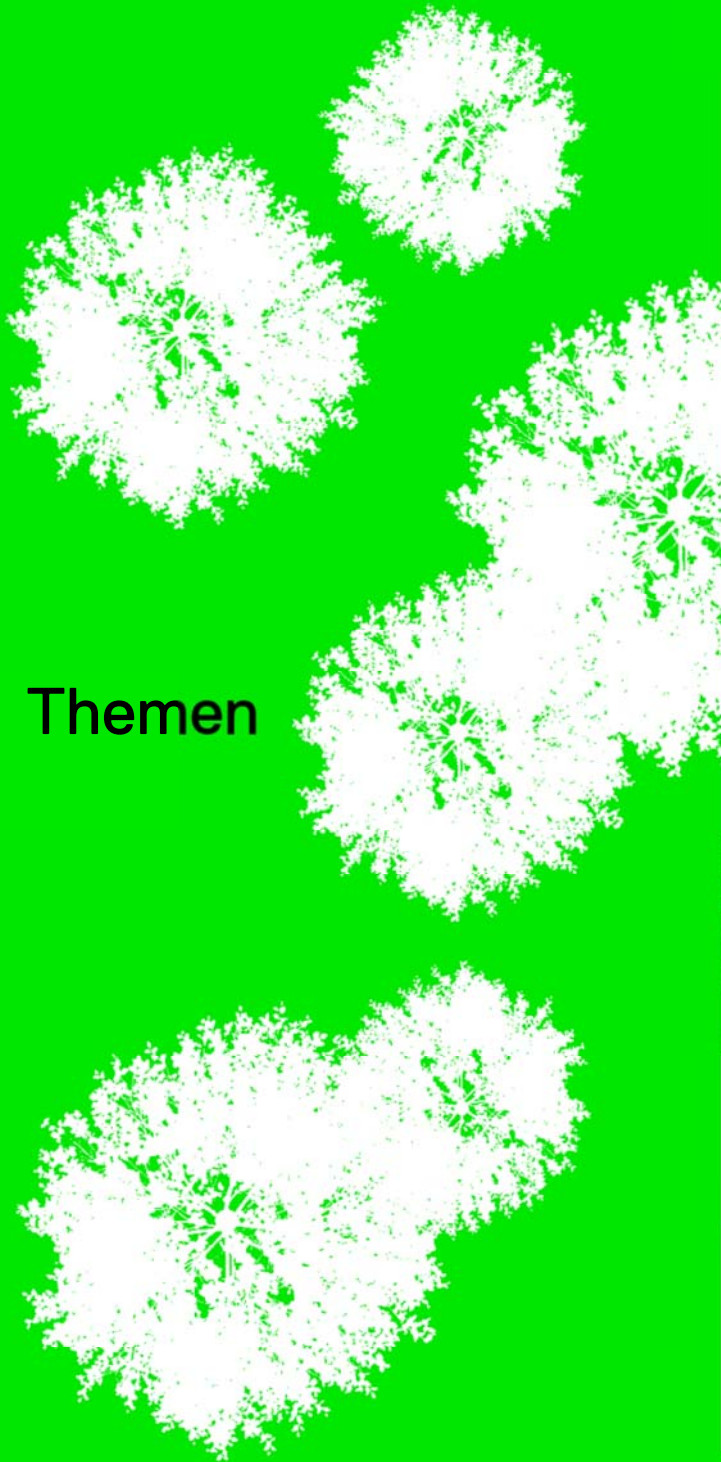
Mit den drei Kerndimensionen bzw. transformativen Kräften ›grün‹, ›gerecht‹ und ›produktiv‹ entwickelt die ›Neue Leipzig-Charta‹ letztlich keine grundlegend neuen stadtentwicklungspolitischen Ziele, wie die Projekte, die in den folgenden Abschnitten vorgestellt werden, zeigen. Vielmehr geht es darum, die Potenziale dieser Dimensionen bzw. Qualitäten für das Gemeinwohl und insoweit deren Bedeutung für eine nachhaltige

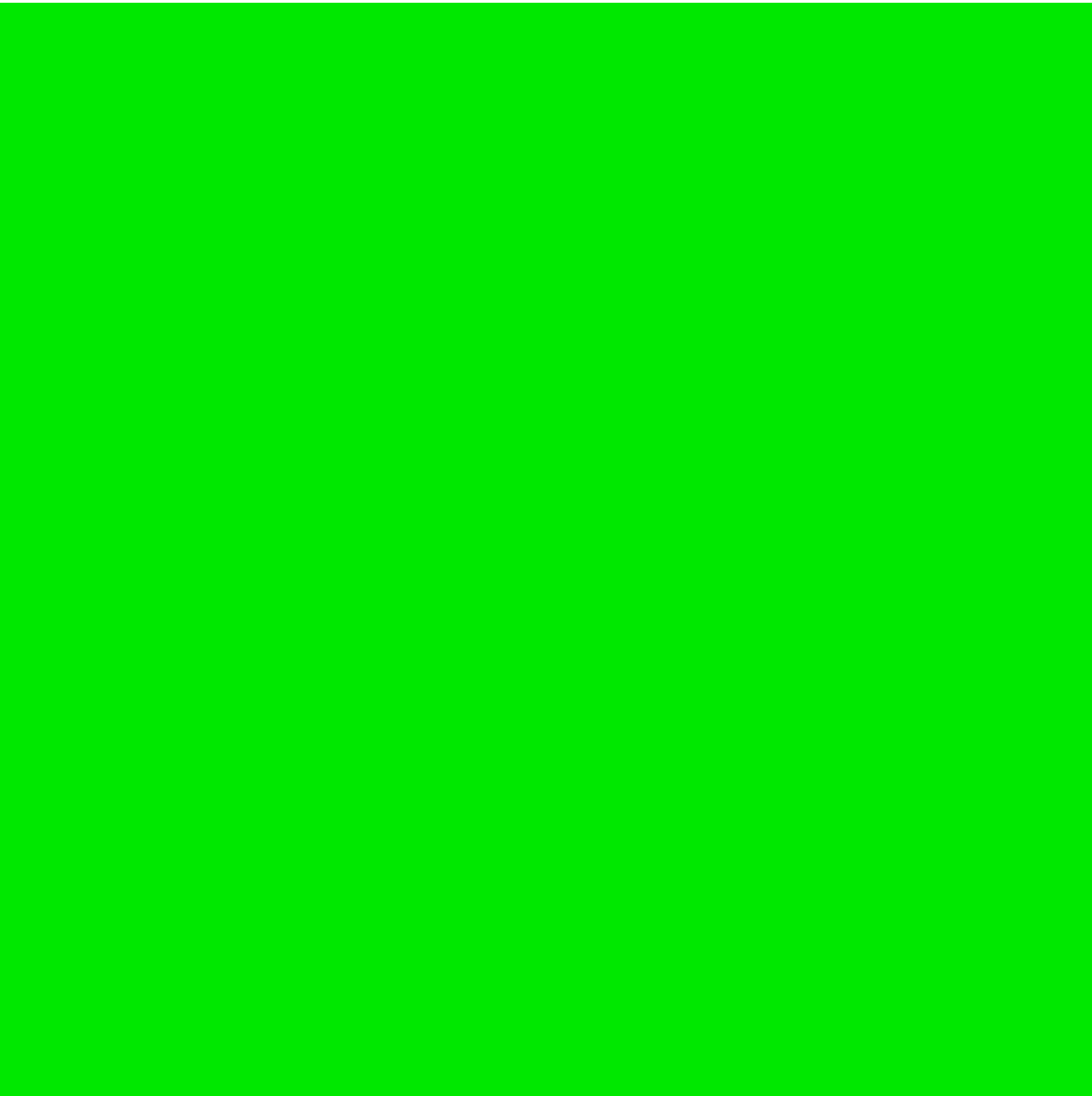
Stadtentwicklung aufzuzeigen und sie in der Praxis entsprechend zu gewichten: »Unser gemeinsames Ziel sind der Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität in allen europäischen Städten und Gemeinden und ihren funktional zusammenhängenden Räumen. Niemand soll dabei zurückgelassen werden.«<sup>70</sup>

70 NLC 2020, Z. 34–36.

Themen

A-U







# A

→ 14 Heilbronn, Stadtquartier Neckarbogen

Die Stadt Heilbronn legt besonderen Wert auf integrierte sowie interdisziplinäre Stadtentwicklung, bei der alle Disziplinen und die Bürgerschaft zusammenwirken.



001 Braunschweig, Ringgleis (→ 7): Das Westliche Ringgleis verbindet Schulen, Wohnen, Arbeit und gewerbliche Nutzungen miteinander.

## A Integrierte Entwicklungskonzepte

»Alle Bereiche der Stadtentwicklungspolitik sollten räumlich, sektoral und zeitlich koordiniert werden. Der integrierte Ansatz beruht auf einer gleichzeitigen und gerecht abgewogenen Berücksichtigung aller Belange und Interessen, die für die Stadtentwicklung relevant sind.«<sup>1</sup>

Wir leben in einer hochkomplexen und dynamischen Welt. Planen und Bauen in der Gesellschaft von heute für die Welt von morgen sind darum nicht minder komplexe, anspruchsvolle Prozesse. Wer könnte den Anspruch erheben, den Überblick über auch nur einen Teil des verfügbaren Wissens zu haben – wohl kaum jemand. Interessen und Erwartungen in einer pluralen Gesellschaft sind extrem vielgestaltig und differenzieren sich weiter aus – wer könnte sie allein alle kennen? Zudem stehen die Gesellschaften vor tiefreichenden, auch kulturellen Transformationen und strukturellen Umbrüchen, die praktisch alle Lebens- und Wirtschaftsbereiche betreffen. Die allgemeinen Herausforderungen an Stadtentwicklung sind also gewaltig. Knappe Haushaltsmittel erfordern hingegen effizientes Handeln. Angesichts dieser Rahmenbedingungen ist es für gelingende Stadtentwicklung daher heute entscheidend, das Wissen und die Erfahrungen genauso wie Interessen und Erwartungen von Fach- und Alltagsexperten fach- und ebenenübergreifend zu bündeln und hierfür Fachleute sowie Bürgerinnen und Bürger gemeinsam die Konzepte für die Zukunft einer Stadt oder Gemeinde entwickeln zu lassen. Um mit Mark Twain zu sprechen: »Wer nicht weiß, wo er hin will, wird sich wundern, dass er ganz woanders ankommt.« Auch daher definiert die »Die Neue Leipzig-Charta« den »integrierten Ansatz« als eines der Schlüsselprinzipien nachhaltiger Stadtentwicklung (→ Grundlagen S. 18).<sup>2</sup>

Die in solchen räumlich, sektoral und auch zeitlich koordinierten Prozessen entstehenden »Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepte« (ISEK) können angesichts der dynamischen Veränderungsprozesse unserer Zeit nicht statisch und auch nie »fertig« sein. Sie verstehen sich als eine Daueraufgabe, die auf aktuelle Veränderungen eingehen und sich laufend anpassen muss: Integrierte Stadtentwicklung bedeutet nicht, »Datenfriedhöfe und schwerfällige gesamtstädtische Totalplanungen«<sup>3</sup> zu schaffen. Konzepte und Planungen müssen handlungsorientiert sein: »Zentral ist eine Kombination von Leitbild- und Projektorientierung, eine Ausrichtung von projektförmigem und damit schrittweisem Handeln an einem mittel- bis langfristigen integrierten Zielsystem.«<sup>4</sup>

Die Städtebauförderung des Bundes und der Länder leistet einen zentralen Beitrag beim Umbau von Städten und Gemeinden. Nach der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung ist die Erstellung eines ISEK Fördergrundlage für sämtliche ihrer Programme. Maßnahmen

zur Vorbereitung von Stadterneuerungsvorhaben einschließlich der Erstellung des Entwicklungskonzepts sind zudem grundsätzlich zuwendungsfähig. Aber auch bei anderen Förderanträgen ist es hilfreich, auf solide Konzepte zur Stadtentwicklung zurückgreifen zu können. Wie erfolgreich derartig strategisches Handeln zur Umsetzung eines Ziels sein kann, zeigt sich am Projekt **Braunschweiger Ringgleis** (→ 7 / Abb. 001). Ein Bürgerverein setzte sich für die öffentliche Nutzung einer ehemaligen Bahnanlage als Rad- und Gehweg ein – entstanden sind ein »Masterplan« sowie eine 19 Kilometer lange Verbindung rund um die Innenstadt, die neben nachhaltiger Mobilität u. a. auch zur Entwicklung mehrerer Industriebrachen entlang der Strecke zu Wohnbaustandorten beiträgt.

»Ein ISEK schafft konkrete, langfristig wirksame und vor allem lokal abgestimmte Lösungen für eine Vielzahl von Herausforderungen und Aufgabengebiete, wie zum Beispiel städtebauliche, funktionale oder sozialräumliche Defizite und Anpassungserfordernisse. Ein ISEK zeigt diese Problembereiche für einen konkreten Teilraum auf und bearbeitet sie ergebnisorientiert. Dabei berücksichtigt es regionale und gesamtstädtische Rahmenbedingungen.«<sup>5</sup> Die **Stadtkonzeption Heilbronn 2030** (→ 13) etwa bildet in diesem Sinne die Basis für das künftige Handeln von Politik und Verwaltung, auch in Zusammenarbeit mit Unternehmen, Verbänden, Vereinen und vielen weiteren privaten Akteuren, wie das Strategiefeld **Bildungs- und Wissensstadt Heilbronn** beispielhaft zeigt. Das erfolgreiche Stadtmarketing in Bezug auf den Bildungscampus in Heilbronn wäre zum Beispiel ohne eine solche Konzeption kaum möglich (→ D Bildung).

Das Memorandum »Städtische Energien«<sup>6</sup> präziserte im Jahr 2012 vier Schlüsselaufgaben einer nachhaltigen Stadtentwicklung:

- › den behutsamen ökologischen Umbau von Gebäuden und Quartieren
- › die technologische Erneuerung der stadttechnischen Infrastrukturen
- › die Entwicklung einer neuen Mobilität sowie
- › die gesellschaftliche Integration.

Diese vier großen Aufgaben müssen zusammengeführt werden. »Die Energiewende und der Kampf gegen den Klimawandel erfordern aber nicht nur den Umbau von Städten und Regionen, veränderte stadttechnische Infrastruktur, neue Mobilität und gesellschaftliche Integration, sondern auch den Respekt vor der kulturellen Identität. Und nur, wenn sich Stadt und Umland deutlich enger vernetzen, kann der notwendige Umbau gelingen.«<sup>7</sup>

Integrierte Stadtentwicklung kann insofern sowohl einen maßgeblichen Beitrag zum Klimaschutz als auch zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels leisten (→ H Klima). Diese Erfahrung ist beispielsweise auch der Beweggrund das strategische Vorgehen der Stadt Ulm, mit den **Urbanen Stadtgärten** (→ 35 / Abb. 002) in beengten Quartieren innerstädtische Grünflächen neu anzulegen. Weniger mit solchen punktuellen

002



A Ulm, Urbane Stadtgärten (→ 35): »Im Irrgänger«, Entwurf

003

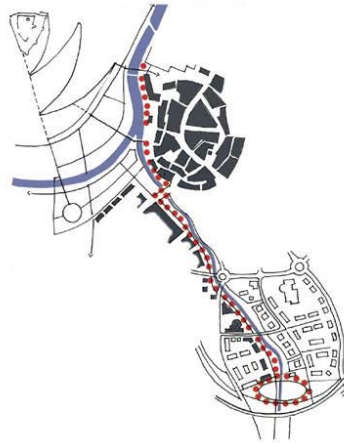


Neben dem seither einzigen großflächigen innerstädtischen Grünbereich, dem Stadtpark, entsteht ein zweiter großer Schwerpunkt, der Riedbrunnpark.

004



A Heilbronn Stadtquartier Neckarbogen (→ 14): Auf dem Weg von einer Brachfläche zum urbanen Stadtquartier

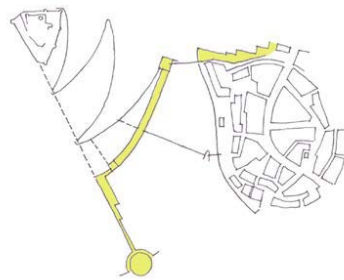


Eine durchgehende Uferpromenade entlang Nagold und Waldach verbindet die Altstadt mit dem Bereich Riedbrunn.

005



A Darmstadt, Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung (→ 8): Neubauquartier mit Modellcharakter



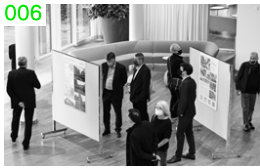
Eine grüne Spange spannt sich vom Garten an der Stadtmauer über die Gartenterrasse am Schlossbergfuß zum Krautbühl.

A Nagold, Grüne Urbanität (→ 26): ein Netz grüner Freiräume

# B

Interventionen als vielmehr im großen Maßstab wurden in Nagold mit der **Grünen Urbanität / Landesgartenschau 2012** (→ 26 / Abb. 003) klimawirksame grüne Freiräume geschaffen und vernetzt. Damit wurde auch die Innenstadt revitalisiert und gestärkt (→ **M Starke Zentren**), was die effektive Wechselwirkung der Strategiefelder integrierter Entwicklungskonzepte zeigt.

Der Umgang mit besonders erhaltenswerter, Identität stiftender Bausubstanz (→ **P Bestand und Erbe**) ist beispielsweise in Friedrichshafen von großem öffentlichen und politischen Interesse und wird im Rahmen der **Baukulturinitiative** (→ 10 / Abb. 006) adressiert. Als wichtiges Themenfeld des städtischen ISEK regte die Befassung mit Bestand und Erbe den Baukulturdialog in Friedrichshafen an.



006  
Friedrichshafen, Baukulturinitiative (→ 10):  
Ausstellung zum Baukulturpreis Friedrichshafen 2020

Solche positiven wechselseitigen Effekte braucht es nicht zuletzt angesichts der häufig konkurrierenden Nutzungs- und Flächenansprüche innerhalb einer Stadt, die sich zunehmend verschärfen (→ **Q Boden**). So stehen zum Beispiel das Wohnen (→ **C Wohnen**) oder soziale Infrastrukturen mit gewerblichen Nutzungen (→ **L Ökonomie**) im Wettbewerb. All diese konkurrieren wiederum mit ebenfalls erforderlichen Grün- und Freiräumen (→ **E Öffentlicher Raum**). Dies setzt zwingend voraus, dass Städte sich über die strategischen Ziele der Stadtentwicklung verständigen und ihr Handeln an diesen orientieren.<sup>8</sup>

Nutzungskonkurrenzen entstehen häufig auch durch die heutigen Anforderungen an bedarfsgerechte Mobilitätsangebote (→ **J Mobilität**). Die Verteilung von Wohnbau- und Verkehrsflächen auszutarieren, gelingt beispielsweise in Darmstadt mit dem **Mobilitätskonzept für die Lincoln-Siedlung** (→ 8 / Abb. 005) durch einen reduzierten Stellplatzschlüssel und attraktive alternative Mobilitätsangebote – die Planungsaufgabe wurde integriert betrachtet und dadurch vorbildlich gelöst. Mobilität nicht nur lokal, sondern ganz lebensnah in einer regionalen Dimension zu betrachten, damit ist die **Mobilitätsregion Karlsruhe** (→ 16 / Abb. 007) schon lange erfolgreich, was ihr nicht zuletzt den Titel als ›Deutsche Fahrrad- sowie CarSharing-Hauptstadt‹ eingebracht hat. Gut an den ÖPNV angeschlossene Viertel wie das **Stadtquartier Neckarbogen** (→ 14 / Abb. 004) in Heilbronn bieten von vornherein beste Grundvoraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität.

Um integrierte Entwicklungskonzepte erfolgreich zu erstellen und in die Praxis umzusetzen, ist die interne Projektsteuerung in größeren Kommunen mit ihren differenzierten Verwaltungsstrukturen besonders wichtig. Eine klare Zuweisung von Verantwortung und Aufgaben ist aber ebenso in kleineren Kommunen zu empfehlen<sup>9</sup> (→ **U Kommunale Kooperation**).

## Literaturempfehlung

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (Hrsg.): **Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung. Eine Arbeitshilfe für Kommunen**. Berlin 2016.

## B Benachteiligte Quartiere

»Für eine langfristige Stabilisierung brauchen Stadtquartiere mit einer Vielzahl an komplexen sozioökonomischen Herausforderungen passgenaue politische Programme und Fördermittel. Darüber hinaus sollten Quartiere als mögliche Experimentierfelder für innovative Ansätze in allen Bereichen der Stadtentwicklung betrachtet werden.«<sup>10</sup>

Die sozial gerechte Stadt war schon immer und ist gerade auch aktuell eine stadtpolitische Herausforderung. Nicht wenigen erscheint sie zunehmend fragil. So erschweren zum Teil stark belastete öffentliche Haushalte die kommunale Daseinsfürsorge. Bezahlbarer Wohnraum steht nach wie vor nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Zudem leben insbesondere Menschen mit geringerem Einkommen häufig in Quartieren, die (noch) relativ günstigen Wohnraum bieten, da dort – neben diversen weiteren Gründen – oftmals schlechtere Wohnverhältnisse bestehen und Nahversorgung sowie (soziale) Infrastruktur nicht in wünschenswerter Weise zur Verfügung stehen.

Bedingt durch das Wanderungsgeschehen der letzten Jahrzehnte ist zudem die Zahl der Menschen mit Migrationshintergrund und damit die kulturelle Heterogenität in einzelnen Quartieren gestiegen. Zugleich ›entmischen‹ sich andere Stadtteile zunehmend. Insgesamt kann dies zu sowohl freiwilliger, als auch erzwungener Segregation einzelner Bevölkerungsgruppen führen. Infolgedessen ergibt sich ein wachsender Bedarf an vielfältigen und kleinräumigen Integrations- und Teilhabeprojekten, um so das Zusammenleben als solches sowie das Bewusstsein für und den Umgang mit der wachsenden Diversität in den Quartieren, aber auch der Stadtgesellschaft insgesamt, zu stärken.

Insbesondere für die Integration von Geflüchteten spielt die unmittelbare Nachbarschaft eine maßgebliche Rolle, da sie genau dort die Möglichkeit zur Teilhabe brauchen. Im **Quartier Hardt** (→ 29 / Abb. 011), dem internationalsten Quartier der Stadt Schwäbisch Gmünd, wurde eine beispielhafte Stadtteil- und Flüchtlingsarbeit initiiert. Beim Tübinger Baugemeinschaftsprojekt **Passerelle** (→ 32) wurde die Idee der gelingenden Integration mit eingeplant. Neben Wohnraum für Geflüchtete sind auch Gemeinschaftsräume geschaffen worden, die den Austausch der Bewohnerinnen und Bewohner untereinander fördern und zur gemeinsamen Projektarbeit einladen.

Neben fehlender sozialer Durchmischung können sich auch städtebauliche Missstände benachteiligend auf Quartiere bzw. die dort lebenden Menschen auswirken, so etwa die räumliche Segregation durch Verkehrsanlagen mit Barrierewirkung und fehlende Wegebeziehungen, die mangelnde Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen oder Funktionsverluste der Erdgeschosszonen



007  
Verkehrsentwicklungsplan  
Karlsruhe  
2 Szenarien und integriertes Handlungskonzept  
Mobilitätsregion Karlsruhe  
(→ 16): Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe

008



B Lahr, Sanierung Wohngebiet Kanadaring (→ 20): Mieterfest

009



B Lahr, Sanierung Wohngebiet Kanadaring (→ 20): Spielmobil

010



B Mannheim, MARCHIVUM und Quartiersentwicklung Neckarstadt-West (→ 23): neu gestalteter Vorbereich als Eingang zum neuen Lernort

011



B Schwäbisch Gmünd, Sanierungsgebiet ›Hardt‹ (→ 29): ein neues verbindendes Band öffentlicher Räume

012



B Stuttgart Bad Cannstatt 20 – Hallschlag (→ 30): Sport dient der Integration

013



B Ulm, Urbane Stadtgärten (→ 35): Einweihung ›Auf dem Graben‹

→ 29 Schwäbisch Gmünd, Sanierungsgebiet ›Hardt‹

Ganzheitliche Quartiersentwicklung braucht zukunftsgerechte Bildungskonzepte. Das BIWAQ-Projekt ›Digital inklusiv im Quartier Hardt‹ in Schwäbisch-Gmünd verknüpft daher verschiedene Handlungsfelder, um die Situation der Bewohnerinnen und Bewohner gezielt zu verbessern.



014 Schwäbisch Gmünd, Sanierungsgebiet ›Hardt‹ (→ 29): Bürgerwerkstatt zur Gestaltung des Quartiersplatzes (2019)

mit der Folge von Leerstand, was zu ›Trading-down-Effekten‹ führen kann.

Die Stärkung benachteiligter Quartiere gehörte bereits zu den Kernbotschaften der ›Leipzig-Charta‹ aus dem Jahr 2007 und wird mit der ›Neuen Leipzig-Charta‹ weiter herausgestellt. Verstärkt wird auf den Bedarf von maßgeschneiderten Förderprogrammen mit entsprechend hoher Mittelbereitstellung hingewiesen, die den spezifischen Bedürfnissen der Nachbarschaften gerecht werden und langfristig tragfähig sind, um im Ergebnis den Anspruch zu erfüllen, dauerhaft zu fairen und gleichberechtigten Lebensräumen beizutragen.

Die Grundlage für eine nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung ist die Beteiligung der dort lebenden und arbeitenden Menschen. Nur mit Hilfe integrierter Ansätze können Stadt- und Ortsteile stabilisiert, aufgewertet und die Lebensqualität damit dauerhaft verbessert werden. Ein unter Beteiligung aller gesellschaftlichen Gruppen erstelltes integriertes Entwicklungskonzept sollte daher die Grundlage für sämtliche kommunalen Fachpolitiken sowie Handlungsziele- und -strategien sein (→ A Integrierte Entwicklungskonzepte). Die frühzeitige Einbindung der Menschen vor Ort in Umstrukturierungsprozesse verschafft dabei mehr Akzeptanz und trägt zur Verstärkung der Maßnahmen bei. Indem die Bewohnerinnen und Bewohner Verantwortung für ihr Umfeld übernehmen, erhöht sich die Chance einer langfristigen Stabilisierung benachteiligter Quartiere (→ G Partizipation).

Für stabile Quartiere sind leistungsfähige und wohnungsnahe Versorgungsstrukturen von besonderer Bedeutung (→ N Einzelhandel). Stadt- und Ortsteile mit einer hohen Wohn- und Aufenthaltsqualität können für die Erhaltung bzw. Neuansiedlung von Nahversorgungsangeboten, (sozialer) Infrastruktur, Kultureinrichtungen und Gastronomie und damit für lebendige Zentren von großem Wert sein. Attraktive Stadt- und Ortsteilzentren, die von vielen Menschen im Alltag zu unterschiedlichen Zeiten genutzt werden und in denen sich Menschen für ihre Umgebung verantwortlich fühlen, haben als Begegnungs- und Kommunikationsräume eine sozial ausgleichende und stabilisierende Funktion. Sie tragen zur Integration und zum sozialen Zusammenhalt der verschiedenen Bevölkerungsgruppen bei (→ M Starke Zentren).

Um das Zusammenleben im Quartier in diesem Sinne zu fördern, sollten daher entsprechende sozialräumliche Strukturen als Begegnungs- und Interaktionsräume aufrechterhalten bzw. neu geschaffen werden. So bieten beispielsweise Quartierszentren oder Jugendhäuser, wie sie im Rahmen des Projekts **Stuttgart Bad Cannstatt 20 – Hallschlag** (→ 30 / Abb. 012) entstanden sind, den notwendigen Raum, in dem sich das Zusammenleben und die Integration der im Quartier Lebenden entfalten und die Nachbarschaften gestärkt werden können.

Aber auch Maßnahmen zur qualitätvollen Gestaltung und Belebung öffentlicher Räume, die diese als Ort der Kommunikation und Begegnung für alle Bevölkerungsgruppen begreifen, spielen eine entscheidende Rolle bei der Aufwertung benachteiligter Quartiere. Öffentliche Plätze, Grünanlagen sowie Spiel- und Sportflächen

sollten dabei sowohl Angebote für alle Alters- und Gesellschaftsgruppen bieten, als auch die Themen Klima-anpassung und Barrierefreiheit entsprechend berücksichtigen (→ E Öffentliche Räume). Die **Urbanen Stadtgärten** (→ 35 / Abb. 013) in Ulm, welche auf einer spätmittelalterlichen Stadtbefestigungsanlage entstanden sind, bieten den Bewohnerinnen und Bewohnern sowohl einen Begegnungs- als auch Rückzugsort, der maßgeblich zum sozialen Zusammenhalt beiträgt. In Mannheim ist es durch den Umbau eines Hochbunkers zum **MARCHIVUM** (→ 23 / Abb. 010) gelungen, dem bis dahin benachteiligten Quartier durch die Revitalisierung eines Denkmals mit Forschungs- und Bildungsangeboten einen positiven Impuls zu geben.

Zur besseren Anbindung benachteiligter Quartiere ist es zum Teil notwendig, räumliche Barrieren abzubauen bzw. zu überwinden, um die räumliche Segregation zu unterbinden, was z. B. mit Hilfe neuer Fuß- und Radwegverbindungen oder einer verbesserten ÖPNV-Anbindung geschehen kann. So wurde im Wohngebiet **Kanadaring** (→ 20 / Abb. 008 + 009) in Lahr im Zuge der umfassenden Sanierung der 1950er Jahre-Siedlung eine neue Rad- und Fußgängerbrücke über die Schutter gebaut. Damit besteht nun eine direkte Verbindung zum benachbarten Stadtteil und zum Bürgerpark (Landesgartenschau-Gelände).

Neben Maßnahmen im baulich-investiven Bereich spielen begleitende nicht-investive Aktivitäten eine entscheidende Rolle für zukunftsfähige und sozial stabile Quartiere. Mit der Arbeit von Quartiersmanagerinnen und Quartiersmanagern werden beispielsweise niederschwellige Angebote für die Menschen vor Ort und als Schnittstelle zwischen Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und sonstigen Akteuren geschaffen. Die Bedürfnisse der Menschen in benachteiligten Quartieren können so besser wahrgenommen und ein (inter-)aktives Quartiersleben vorangetrieben werden. Denn die Motivation der Bewohnerinnen und Bewohner zu sozialem Engagement und gesellschaftlicher Teilhabe erhöht gleichermaßen die Chancen zur Verbesserung des Wohnumfeldes.

Die Stabilisierung und Aufwertung benachteiligter Quartiere wurde bereits mit dem 1999 ins Leben gerufenen Bund-Länder-Programm ›Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt‹ unterstützt. Dieses wurde mit dem neuen Städtebauförderungsprogramm ›Sozialer Zusammenhalt‹ fortentwickelt und dabei das Quartiersmanagement sowie die Mobilisierung von Teilhabe und ehrenamtlichem Engagement der Bewohnerinnen und Bewohner noch stärker betont. Die Programmziele bestehen weiterhin darin, die Wohn- und Lebensqualität sowie die Nutzungsvielfalt in den Quartieren zu erhöhen, die Integration aller Bevölkerungsgruppen zu unterstützen und den Zusammenhalt in der Nachbarschaft zu stärken. Mit der engen Verknüpfung von nicht-investiven und städtebaulichen Maßnahmen werden in den Programmgebieten die Bereitstellung notwendiger sozialräumlicher Strukturen und damit die Stärkung benachteiligter Quartiere maßgeblich gefördert.

Investitionen zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen im Bereich Sport werden seit 2020 im Rahmen

→ 20 Lahr, Sanierung Wohngebiet Kanadaring

Der Lahrer Kanadaring zeigt: Unterstützt durch die Städtebauförderung lassen sich im Zusammenspiel aller beteiligten Akteure problematische Quartiere unter weitgehendem Verbleib der Bevölkerung zukunftsgerichtet aufwerten.

des Investitionspakts zur Förderung von Sportstätten (IVS) von Bund und Land unterstützt.

Speziell zur Förderung des sozialen Zusammenhalts und der Integration im Quartier hat das Land Baden-Württemberg das Programm für nichtinvestive Städtebauförderung (NIS) aufgelegt. Fördergegenstand sind u. a. Projekte zur Freizeitbetreuung von Kindern und Jugendlichen, zur Integration von Migrantinnen und Migranten oder zur Inklusion von Menschen mit Behinderung.

#### Literaturempfehlung

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (Hrsg.): Quartiersmanagement Soziale Stadt – Eine Arbeitshilfe für die Umsetzung vor Ort. Berlin 2016.

Nationaler Aktionsplan Integration: [nationaler-aktionsplan-integration.de](http://nationaler-aktionsplan-integration.de)

vhw-Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung, Berlin; Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (Hrsg.): Geflüchtete in der sozialen Stadt – Potenziale der Weiterentwicklung des Quartiersansatzes Soziale Stadt im Kontext der Fluchtmigration (Vhw-Schriftenreihe; 6). Berlin 2017.

allein aber die starke, wenn auch aufgrund globaler Einschränkungen durch die COVID-19 Pandemie jüngst etwas abgeflachten Migration aus dem Ausland beeinflusst.<sup>12</sup>

Aufgrund der großen Diskrepanz zwischen der tatsächlichen und der eigentlich erforderlichen Bautätigkeit in den stark wachsenden Regionen, besteht dort heute ein akuter Mangel vor allem an bezahlbarem Wohnraum. So wurden im Zeitraum von 2016 bis 2018 in den sieben größten Städten (A-Städte) in Deutschland nur 71 Prozent der benötigten Wohnungen gebaut, in der Stadt Stuttgart sogar nur 56 Prozent.<sup>13</sup>

Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum für alle Bevölkerungsteile ist daher aktuell eine der drängendsten Herausforderungen der räumlichen und städtebaulichen Planung (→ U Kommunale Kooperation). Die Weiterentwicklung bestehender Quartiere und genauso auch die Erschließung und Entwicklung neuer Wohnumfelder mit sozialem, ökologischem, ökonomischem, städtebaulichem und gestalterischem Anspruch bedürfen vor allem einer langfristig angelegten, integrierten kommunalen Bodenpolitik und dem Einsatz unterschiedlicher Planungsinstrumente. Unterstützung bei der Erreichung dieser Ziele erhalten die Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg seit dem Jahr 2019 insbesondere durch die von der Landesregierung Baden-Württemberg gestartete Wohnraumoffensive Baden-Württemberg, hier in erster Linie durch den **Grundstücksfonds BW** (→ 1 / Abb. 015), die **Patenschaft Innovativ Wohnen BW** (→ 2 / Abb. 015 + 016) und das **Kompetenzzentrum Wohnen** (→ 3 / Abb. 015).

Wohnraum und Wohnumfelder klimaangepasst und sozial gerecht zu schaffen bedeutet, Wohn- oder gemischte Quartiere vorwiegend im Bestand und in angemessener Dichte zu entwickeln, etwa durch das Schließen von Baulücken, die Nachnutzung brachgefallener Areale oder die Umnutzung bislang gewerblich genutzter Strukturen. Dort, wo die Flächenpotenziale für die Innenentwicklung perspektivisch begrenzt sind, ermöglicht eine nachhaltige Entwicklungsstrategie für die Gesamtstadt zudem die Erschließung geeigneter, mit übergeordneten Planungen übereinstimmender Gebiete im Außenbereich (→ A Integrierte Entwicklungskonzepte).

Die Innen- wie auch die Außenentwicklung eint das Ziel, einen Wohnungsbau zu ermöglichen, der allen Bewohnerinnen und Bewohnern künftig ein lebenswertes Umfeld bietet, das dem Leben und dem Zusammenleben vielfältige Räume und Möglichkeiten eröffnet und damit Impulse für eine insgesamt positive Entwicklung geben kann. Zeitgemäßer Wohnungsbau soll funktional, langlebig und gestalterisch ansprechend sein und sein Umfeld bereichern. Wohnen in attraktiven Quartieren muss aber genauso auch bezahlbar für alle sein und darf keine Bevölkerungsgruppe ausschließen (→ B Benachteiligte Quartiere). Dies ist in Stuttgart mit einer umfassenden Aufwertung der Wohnungen und des Wohnumfelds für den Stadtteil **Hallschlag** (→ 30 / Abb. 017) auf beispielhafte Weise gelungen.

Während die ›Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt‹ aus dem Jahr 2007 den Bedarf an

# C

## C Wohnen



Wohnraumoffensive Baden-Württemberg: Grundstücksfonds BW (→ 1), Patenschaft Innovativ Wohnen BW (→ 2), Kompetenzzentrum Wohnen BW (→ 3)

»Der Zugang zu einer angemessenen, sicheren und bezahlbaren Wohnraum- und Energieversorgung sollte auf die Bedürfnisse verschiedener gesellschaftlicher Gruppen abgestimmt sein. Dazu zählen eine alternde und zunehmend vielfältige Gesellschaft, Menschen mit Behinderung, junge Menschen und Familien.«<sup>11</sup>

Großstädte und Metropolräume sind wirtschaftliche und kulturelle Zentren, Standorte von Wissenschaft und Forschung und somit Innovationstreiber, deren Entwicklung vor allem in den vergangenen Jahrzehnten dynamischen Trends folgte. In der jüngeren Vergangenheit hat der konjunkturelle Aufschwung zu einer andauernd hohen Zuwanderung in die prosperierenden Ballungsräume geführt. Stetig wachsende Einwohnerzahlen in den verdichteten Großstadtreionen wurden und werden einerseits durch die Zuwanderung aus dem Inland, vor

016



C Patenschaft Innovativ Wohnen BW (→ 2): Dachgenossenschaft Wohnen, Tübingen – Finanzierung der Anlaufphase für zehn Hausprojekte

017



C Stuttgart Bad Cannstatt 20 – Hallschlag (→ 30): Der neu gestaltete Nasplatz

018



C Kirchheim u. T., Steingauquartier (→ 17): Ausgangssituation – Maschinenfabrik (1975)

019



C Baiersbronn, Wohnen am Rosenpark (→ 5): Generationenübergreifender Ansatz und selbstbestimmtes Wohnen im Alter

020



C Konstanz, Wohnen auf dem Einkaufszentrum (→ 18): Begrünter Innenhof der Wohnanlage mit Spielplatz

021



C Mannheim, 13ha Freiheit / Wohnprojekt 472 e. V. (→ 24): Leistbares Wohnen im denkmalgeschützten Mannschaftsgebäude

→ 24 Mannheim, 13ha Freiheit / Wohnprojekt 472 e. V.

Gemeinschaftliches, selbstbestimmtes Wohnen zur Miete ist eine unterstützenswerte Alternative zum Eigentum, das nicht zu jeder Lebenssituation passt, aber bei der Baugruppenförderung bislang meist im Fokus steht. Die praktische Unterstützung von Mietermodellen kann insbesondere durch das Angebot passender Immobilien und Grundstücke sowie der finanziellen Förderung in der Anfangsphase, vergleichbar der von Start-ups, erfolgen.

022



Kirchheim u. T., Steingauquartier (→ 17): Stadthausbörse – gleichberechtigter Zugang zu Boden

preisgünstigem Wohnraum noch verstärkt mit der besonderen Aufmerksamkeit für benachteiligte Stadtquartiere verbindet, richtet die »Neue Leipzig-Charta« ein umfassendes Plädoyer für das Gemeinwohl an die Planungsträger. Sie sollen alle Strategien und Instrumente nutzen, um private und öffentliche Interessen gleichermaßen auf dem Wohnungsmarkt zu berücksichtigen (→ F Demografischer Wandel).

Ein besonderes Augenmerk ist daher auf die kommunale Bodenpolitik und insbesondere die Grundstücksvergabe zu legen, beispielhaft umgesetzt im **Steingauquartier** (→ 17 / **Abb. 018 + 022**) in Kirchheim unter Teck. Zügig ausreichenden und bezahlbaren Wohnraum herzustellen und dabei qualitätvolle, langfristig tragfähige Lösungen zu finden, ist kein Widerspruch. Dafür steht den kommunalen Planungsträgern ein umfassender Instrumentenkasten zur Verfügung (→ Q Boden und → R Baukulturelle Bildung). So besteht im Rahmen der kommunalen Planungshoheit insbesondere durch Angebotsplanungen, vorhabenbezogene Bebauungspläne, städtebauliche Verträge oder städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen die Möglichkeit, Baurecht für sozial und ökologisch nachhaltige Wohnbauprojekte zu schaffen.

Eine aktive Bodenpolitik, Aktivierungsstrategien für Innenentwicklungspotenziale, die Durchführung konkurrierender Planungsverfahren, Konzeptvergaben oder die Beratungsergebnisse eines kommunalen Gestaltungsbeirats können der Grundstein für generationenübergreifende und bezahlbare Wohnbauprojekte sein, die in hoher Gestalt- und Bauqualität realisiert werden. So geschehen in der Schwarzwaldgemeinde Baiersbronn, die die Entwicklung des **Wohnquartiers Rosengarten** (→ 5 / **Abb. 019**) gemeinsam mit einem privaten Investor in Form eines städtebaulichen Wettbewerbs auf den Weg gebracht und mit dem kommunalen Gestaltungsbeirat intensiv begleitet hat.

Das gelungene Zusammenspiel von öffentlicher und privater Hand in Baiersbronn verdeutlicht zudem, dass neben der kommunalen Politik und Verwaltung auch alle weiteren Akteure im Bereich des Wohnungsmarktes in der Pflicht stehen, bezahlbaren Wohnraum für alle zu schaffen. Die Bandbreite der Akteure reicht dabei von der städtischen Wohnungsbaugesellschaft, die wie etwa in Konstanz neue **Wohnungen auf einem Einkaufszentrum** (→ 18 / **Abb. 020**) errichtet hat, bis hin zu Initiativen aus der Bürgerschaft, die, wie auf dem Gelände der ehemaligen Turley Barracks in Mannheim mit dem Projekt **13 ha Freiheit / Wohnprojekt 472 e. V.** (→ 24 / **Abb. 021**), gemeinschaftliches, selbstbestimmtes Wohnen ermöglichen, bei dem auch finanziell weniger gut gestellte Menschen im Haus wohnen und sich auf Augenhöhe einbringen können (→ S Urbane Labore). Sie alle sind aufgefordert, gemeinsam Antworten auf die große Herausforderung zu finden, vor allem auf den angespannten Wohnungsmärkten ausreichend bezahlbaren und vielfältigen Wohnraum zu schaffen (→ G Partizipation). Städte und Gemeinden stehen ihrerseits in der Pflicht, sowohl im Rahmen der übergeordneten, integrierten Stadtentwicklungsplanung, als auch im Fall der Umsetzung konkreter Einzelvorhaben

die Vielzahl zur Verfügung stehender formeller und informeller Verfahrensansätze wie auch möglicher Trägermodelle umfassend zu nutzen.

#### Literaturempfehlung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Datenbestand und Datenbedarf von Wohnbauland in Deutschland. Expertise für die Expertenkommission »Nachhaltige Baulandmobilisierung und Bodenpolitik – Baulandkommission« (Langfassung). Bonn 2019.

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg: Beschleunigter Wohnungsbau. Effizienz bei der Baulandgewinnung und im Planverfahren. Stuttgart 2018.

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg: Gestaltungsbeiräte. Praxis und Förderung in Baden-Württemberg. Stuttgart 2020.

## D

### D Bildung

»Alle Bürgerinnen und Bürger sollten die Möglichkeit zur Aus- und Weiterbildung haben. Dies erfordert den Zugang zu bezahlbaren und gut ausgestatteten Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen, die Aus- und Fortbildung von jungen Menschen ebenso wie lebenslange Weiterbildungsangebote, insbesondere im Bereich Digitalisierung und Technik.«<sup>14</sup>

Wissen war schon immer eine wichtige Ressource, die sich unmittelbar auf verschiedene Bereiche der Gesellschaft auswirkt. Während zur Zeit der Renaissance sogenannte Universalgelehrte über breites Wissen in den unterschiedlichsten Disziplinen verfügten, hat sich die heute weltweit verfügbare Informationsmenge derart erhöht, dass es für einen einzelnen Menschen unmöglich



→ 23 Mannheim, MARCHIVUM und Quartiersentwicklung Neckarstadt-West

Seit Fertigstellung des MARCHIVUM wird das Ziel, einen Beitrag zur positiven Entwicklung des Stadtteils zu leisten, durch die Beteiligung an Kulturveranstaltungen und Kooperationen mit örtlichen Bildungs- und Kultureinrichtungen aktiv weiterverfolgt, was gleichzeitig der Integration des MARCHIVUM in den Stadtteil zugute kommt.



023 Schwäbisch Gmünd, Sanierungsgebiet ›Hardt‹ (→ 29): Wettbewerb European 2013 – Bildung als Motor

ist, ›alles‹ zu wissen. Zudem wächst die Geschwindigkeit, in der Informationen verarbeitet werden müssen, sei es aufgrund immer neuer Erkenntnisse, z. B. im Bereich der Forschung, oder weil Wissen infolge seiner Verfügbarkeit im Netz und der zunehmenden Digitalisierung sehr viel einfacher und damit auch unreflektierter verbreitet werden kann. Umgekehrt steigen die Erwartungen an Kenntnisse und Kompetenzen der Menschen. Wissen wird vorausgesetzt, was das Alltagswissen genauso betrifft wie berufliche Kompetenzen und Qualifikationen. In der Wissensgesellschaft entscheidet es in erheblichem Maß über Berufs- und Lebenswege.

Die ›Neue Leipzig-Charta‹ thematisiert Bildung und Wissen daher als wichtigen Faktor der ›gerechten Stadt‹ (→ **Grundlagen S. 24**): Hier sollen alle Menschen die Möglichkeit haben, immer wieder neue Kenntnisse und Fähigkeiten zu erwerben.<sup>15</sup> Das Ziel ist Chancengerechtigkeit. Dies erfordert als Basis entsprechende Infrastrukturen in Quartieren bzw. wohnungsnahen Orts- und Stadtteilen. Der Zugang zu Bildung und Wissen bezieht sich demnach nicht nur auf die Menschen selbst, sondern hat auch räumliche und strukturelle Auswirkungen auf Städte und Siedlungsbereiche.

Gleichzeitig eröffnen sich durch die Digitalisierung (→ **T Digitalisierung und Smart City**) neue Chancen für kulturelle Bildungseinrichtungen, digitale und analoge Wissensvermittlung zu kombinieren und dadurch interessant und adressatengerecht aufzubereiten. Ein vorbildliches Beispiel für eine in diesem Sinne kombinierte Wissensvermittlung stellt das **MARCHIVUM** (→ **23 / Abb. 024**) in Mannheim dar. Dieses verfolgt das Konzept, in einem ehemaligen Bunker Archivgut in analoger Form zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig mit dem Digitalisierungszentrum das gesamte in Schrift, Bild und Ton überlieferte historische Erbe schrittweise digital zu sichern und für alle zugänglich zu machen.

Für Unternehmen zählen Wissen und dessen Austausch neben Faktoren wie der verkehrlichen Anbindung zu den zentralen Entscheidungsfaktoren bei der Standortwahl. Zugleich sind diese Faktoren Bedingungen für ihre dauerhafte Wettbewerbsfähigkeit (→ **L Ökonomie**). Lokale Bildungs- und Forschungseinrichtungen wie Schulen, Hochschulen, Universitäten und Forschungscluster bieten Unternehmen die Chance, Absolventinnen und Absolventen als Auszubildende oder junge Fachkräfte zu gewinnen. Sie eröffnen zudem die Möglichkeit, aktiv von neuen Erkenntnissen und dem wissenschaftlichen Diskurs zu profitieren. Beispielhaft für ein solch direktes Zusammenwirken zwischen Unternehmen und ortsansässigen Bildungs- und Forschungseinrichtungen ist das Strategiefeld Bildungs- und Wissensstadt Heilbronn im Rahmen der **Stadtkonzeption 2030** (→ **13 / Abb. 025**). Dieses umfasst nicht nur vielfältige Bildungsangebote der Stadt Heilbronn, sondern auch Kooperationen und Möglichkeiten für den Technologietransfer zugunsten einer zukunftsfähigen Ausrichtung der Wirtschaft.

Auch die Wahl des Wohnortes wird durch das Bildungsangebot beeinflusst (→ **C Wohnen**). Dieses ist gerade für junge Familien von großer Bedeutung und macht daher ein Quartier bzw. einen Ortsteil zusätzlich

attraktiv. Neben quartiersnahen Einrichtungen wie dem Bildungs-, Kinder und Familienzentrum BiKiFa im **Quartier Hardt** (→ **29 / Abb. 023**) in Schwäbisch Gmünd können dies auch kleinere Einrichtungen wie das Lernzentrum im **Quartier Hallschlag** (→ **30 / Abb. 026**) in Stuttgart sein. Beide Beispiele zeigen, wie gewinnbringend es für die Entwicklung eines neuen Quartiers bzw. in einem bestehenden Quartier sein kann, mit integrierten Planungsprozessen notwendige Bildungseinrichtungen sowie die Bedürfnisse potenzieller Bewohnerinnen und Bewohner frühzeitig in den Blick zu nehmen und in Kooperation mit lokalen Fördereinrichtungen, Vereinen und sozialen Trägern dauerhaft tragfähige Lösungen zu erarbeiten (→ **G Partizipation**).

Hinzu kommt, dass der klassische Arbeitslebenslauf ›Ausbildung – Erwerbstätigkeit – Ruhestand‹ angesichts der wissensbasierten Anforderungen der heutigen Arbeitswelt und insbesondere wegen der sich verkürzenden ›Halbwertszeit‹ von Wissen allenfalls die Ausnahme bildet. Wo früher eine Ausbildung oftmals bedeutete, maßgebliches Wissen für ein bestimmtes Berufsfeld erlernt zu haben und dieses anschließend ein Leben lang anzuwenden, nimmt heute Weiterbildung – ›on-the-job‹ oder neben der eigentlichen Berufstätigkeit, z. B. im Fernstudium – einen hohen Stellenwert im beruflichen Werdegang ein. Durch den allgemeinen und auch fachspezifischen Zuwachs an Informationen verändern sich die Rahmenbedingungen auch innerhalb konkreter Themenbereiche ständig, sodass man sich konstant an die sich ändernden Grundlagen anpassen und auch das eigene Wissen erweitern und aktualisieren muss. Dadurch wiederum steigt die Wahrscheinlichkeit, dass sich der eigene Werdegang im Laufe der Zeit vom ursprünglich erlernten Beruf wegbewegt und sich neue Beschäftigungsmöglichkeiten eröffnen.

Damit diese Möglichkeiten unabhängig vom sozioökonomischen und jeweiligen Ausbildungshintergrund gegeben sind, sollen Aus- und lebenslange Weiterbildungsangebote eine entsprechende Chancengerechtigkeit gewährleisten.<sup>16</sup> Von besonderer Bedeutung ist dies hinsichtlich der Integration von Zuwanderinnen und Zuwanderern, die – häufig sehr gut ausgebildet – ihre Kenntnisse erweitern oder an die örtlichen Gegebenheiten anpassen müssen. Neben der Aneignung beruflicher Qualifikationen im engeren Sinn betrifft dies vor allem auch die gesellschaftliche Integration. Das Projekt **Passerelle** (→ **32 / Abb. 027**) in Tübingen hat beispielsweise das Ziel, geflüchteten Menschen nicht nur Wohnraum zu bieten, sondern sie auch beim ›heimisch werden‹ zu unterstützen. Die Geflüchteten können sich qualifizieren und später vielleicht ein Gewerbe gründen. Beratungs-, Bildungs- und Qualifizierungsangebote helfen bei der Lebensbewältigung.

Schließlich wirken sich das Modell des lebenslangen Lernens in Verbindung mit zunehmenden Arbeitsplatz- und damit einhergehenden Ortswechseln, ebenso wie die Möglichkeiten der Digitalisierung und die Zunahme des dezentralen Arbeitens aus dem ›Homeoffice‹ räumlich und siedlungsstrukturell aus. So gewinnen entsprechend flexible oder temporäre Wohnmodelle, eingebettet in funktional zusammenhängende Räume

024



D Mannheim, MARCHIVUM und Quartiersentwicklung Neckarstadt-West (→ 23): Ausstellung im Erdgeschoss (2018)

025



D Heilbronn, Stadtkonzeption 2030 (→ 13): Zentral gelegener Bildungscampus

026



D Stuttgart Bad Cannstatt 20 – Hallschlag (→ 30): Kinder fördern, in allen Belangen

027



D Tübingen, Passerelle (→ 32): Wohnraum und Unterstützung beim >heimisch werden<

(→ **Grundlagen S. 22**), nicht nur in der Stadt, sondern auch auf dem Land dauerhaft an Bedeutung. Auch im Bereich Schulbildung und Studium haben neue und zunehmend digitale Möglichkeiten der Wissensvermittlung räumliche und strukturelle Auswirkungen. Sie verändern zunächst die Bedürfnisse der Bildungseinrichtungen selbst. Wenn Lernen und Studieren immer weniger vor Ort stattfindet, wie die COVID-19-Pandemie schlaglichtartig beleuchtet hat, entstehen zugleich aber auch ganz neue räumliche Anforderungen an das private Lern- und Wohnumfeld von Schülerinnen und Schülern, Studierenden sowie Lehrenden.

#### D Literaturempfehlung

Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft (Hrsg.): **Wissensbasierte Stadtentwicklung – 16 Beispiele aus der Praxis**. Essen 2011.

# E

## → 35 Ulm, Urbane Stadtgärten

Die zunehmenden Anforderungen an den öffentlichen Raum machen es erforderlich aber auch lohnend, dort zu investieren. Nur Räume und Flächen mit hoher Gestalt- und Nutzungsqualität sind resilient und eine echte Bereicherung für alle.

## E Öffentliche Räume

»Qualitativ hochwertige, für alle offene und sichere öffentliche Räume machen die Stadt lebendig: Sie schaffen Räume für Begegnungen, Austausch und Integration.«<sup>17</sup>

Die »Neue Leipzig-Charta« trägt in ihrem Titel die Botschaft »Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl«. Sie basiert damit auf dem Anspruch, dass Städte und Gemeinden allen faire und gleichberechtigte Bedingungen und Möglichkeiten für die eigene und gemeinsame Lebensgestaltung bieten (→ **Grundlagen S. 15**).

Eine wichtige Bedingung für in diesem Sinne lebenswerte, gesunde Städte sind öffentliche Räume, in denen sich Menschen zwanglos und angstfrei aufhalten können. Sie erlauben Interaktion, Austausch und die Integration der Menschen in die Gesellschaft und ermöglichen somit überhaupt erst das Entstehen von Gemeinschaft. Vor dem Hintergrund der Verlagerung von sozialen Kontakten in den virtuellen Raum, den zunehmend spürbaren Auswirkungen des Klimawandels, wie auch unter dem Eindruck der Beschränkungen durch die COVID-19-Pandemie wird das Angebot an attraktiven und öffentlich zugänglichen Freiräumen mit der Möglichkeit zur realen und spontanen Interaktion nochmals deutlich wichtiger.

Das Themenfeld »Öffentlicher Raum« ist komplex<sup>18</sup>: So sind damit nicht nur Plätze, Parks und Sportanlagen gemeint, sondern außerdem jegliche Art von Straßenräumen wie Unterführungen oder frei zugängliche Innenräume von Gebäuden. Öffentliche Räume, die von allen Menschen genutzt werden, sind mithin das Geäder jeder

Siedlung. Sie durchziehen und beleben idealerweise Städte und Gemeinden, ob Zentrum, Gründerzeitquartier oder peripheres Neubauquartier. Dabei sind sie überwiegend tatsächlich in öffentlichem Besitz, bei genauerem Hinsehen offenbaren sich Plätze, Parks und Passagen aber auch oft als »hybride Räume« in privatem Eigentum und sind damit dem direkten Zugriff der Kommunen entzogen.

Öffentliche Räume leisten schon immer Vieles: als Identifikation stiftende Orte für Bürgerinnen und Bürger, als wichtiges Pfand im Standortwettbewerb von Städten und Gemeinden, als Grundlage eines demokratischen Gemeinwesens – neben all den praktischen Funktionen für das wirtschaftliche und kulturelle Leben. Hinzu kommen heute aber auch neue weitere Anforderungen. So sollen öffentliche Räume etwa den Folgen des Klimawandels in Form von Hitze und Starkregen entgegenwirken (→ **H Klima**) und zugleich Platz für eine nachhaltige Mobilität (→ **J Mobilität**) sowie ein gewandeltes Freizeitverhalten bieten. Selbstverständlich müssen öffentliche Räume zudem für alle Nutzerinnen und Nutzer barrierefrei und sicher zugänglich sein.

Durch Siedlungswachstum und konkurrierende öffentliche Räume am Ortsrand verlieren diese mitunter auch in den Zentren prosperierender Kommunen an Lebendigkeit (→ **M Starke Zentren**). Ebenso problematisch sind im umgekehrten Fall Nutzungskonflikte in der durchmischten Stadt, wo sich ein vitales Nachtleben und das Bedürfnis der dort Wohnenden nach Nachtruhe gegenüberstehen. Öffentliche Plätze und Grünflächen werden immer universeller genutzt, von Public Viewings bis hin zur Außengastronomie. Dies ist »Zeugnis des zunehmenden Stellenwertes, den öffentliche Räume als Treffpunkte und Sammelplätze für unsere Gesellschaft haben«,<sup>19</sup> es birgt jedoch auch Konflikte. Kommunen stehen daher mehr denn je vor der Herausforderung, im Dialog mit allen Beteiligten einen tragfähigen Konsens auszuhandeln. Einige Städte haben sich diesem Thema bereits erfolgreich angenommen. Das »Allparteiliche Konfliktmanagement in München« (AKIM) beispielsweise versucht im Dialog mit einzelnen Nutzergruppen, die jeweiligen, bisweilen konträren Sichtweisen verständlich zu machen.

Vor allem in den Ballungszentren hält das Wachstum der Frei- und Grünflächen oft nicht mit dem der Bevölkerung Schritt, sodass Konflikte entstehen und wertvolle Freiräume in der Stadt unter Druck geraten. Ein gesamtstädtisches Konzept, wie beispielsweise die **Grüne Urbanität** (→ **26 / Abb. 034**) in Nagold, hilft, diese Freiräume zu vernetzen, zu stärken und somit auch zu schützen. Durch eine integrierte Stadtentwicklung (→ **A Integrierte Entwicklungskonzepte**) führt die Aufwertung der Freiräume, wie im Falle Nagolds, auch zu einer Stärkung des Zentrums.

Städte und Gemeinden können auch solche Flächen als wertvolle Freiräume gestalten oder vorhandene aufwerten, an die zunächst nicht unbedingt gedacht wird – Schulhöfe, Dächer, Straßen oder gar Brücken. Ein gelungenes Beispiel hierfür ist die neue **Kienlesbergbrücke** (→ **34 / Abb. 028**) in Ulm, die nicht nur einen wichtigen Stadtteil an die Innenstadt anschließt, sondern

028



E Ulm, Kienlesbergbrücke (→ 34): Wichtige Wegeverbindung mit hoher Aufenthaltsqualität

029



E Lahr, Sanierung Wohngebiet Kanadaring (→ 20): Aufwertung bestehender Grünflächen und neue Wegeverbindungen

030



E Braunschweig, Ringgleis (→ 7): Der Fuß- und Radweg umschließt auf 19 km Länge die Stadt mit wertvollen Grünstrukturen

031



E Böblingen, Stadtumbau Bahnhofstraße »Neue Meile« (→ 6): attraktive Fußgängerzone, auch durch die Beleuchtung

032



E Ulm, Urbane Stadtgärten (→ 35): »Im Irrgänge« vor der Umgestaltung

034



E Nagold, Grüne Urbanität (→ 26): Longwyplatz – attraktiver öffentlicher Raum am Fluss

033



E Ulm, Urbane Stadtgärten (→ 35): »Im Irrgänge« nach der Umgestaltung

auch hochwertige Aufenthaltsqualitäten für Fuß- und Radfahrer bietet. Bemerkenswert ist in Ulm auch die Strategie **Urbane Stadtgärten** (→ 35 / Abb. 032 + 033), nach der bereits acht zuvor unwirtliche Orte in kleine ›grüne Oasen‹ für die Bewohnerinnen und Bewohner der dicht besiedelten Quartiere umgewandelt wurden. Dieser oder vergleichbare Ansätze sind sowohl ein zielgerichteter Beitrag zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels als auch eine mögliche Antwort auf die Herausforderungen des demografischen Wandels (→ F Demografischer Wandel). Die Zahl Hochbetagter soll sich bundesweit bis 2060 mehr als verdreifachen. Seniorinnen und Senioren sind auf eine altersgerechte Gestaltung des öffentlichen Raumes angewiesen. Ihre Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe hängen mit zunehmendem Alter unmittelbar von der Beschaffenheit ihrer näheren Wohnumgebung ab.<sup>20</sup>

Das Grün unserer Städte und Gemeinden ist Lebens-, Erholungs- und Freizeitraum – und wird zunehmend auch als Naturraum mit teilweise hohem ökologischen Wert begriffen. Öffentliche Räume bieten vielen Tieren und Pflanzen eine Heimat und sind ein wichtiges Reservoir der Biodiversität (→ I Biodiversität), wie es das **Gestaltungs- und Pflegekonzept für den Hauptfriedhof** (→ 27 / Abb. 035) in Ravensburg darlegt. Dieses durch das Engagement eines Bürgervereins entstandene Schutzkonzept soll die Denkmaleigenschaft der Friedhofsanlage, aber genauso auch ihre reiche Tierwelt, erhalten und sie als Stadtpark in dieser Qualität für die gesamte Bevölkerung bewahren.

Das Beispiel des **Braunschweiger Ringgleises** (→ 7 / Abb. 030) verweist auf eine weitere Bedeutung öffentlicher Räume: ihre Funktion für die Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohner. Ein attraktives Umfeld steigert die Bereitschaft, zu Fuß zu gehen, um bis zu 70 Prozent.<sup>21</sup> Auch die Relevanz städtischer Vegetation ist medizinisch belegt: Grün, das gut über die Stadt verteilt ist, kann erheblich dazu beitragen, Stress zu minimieren und psychische Erkrankungen zu verhindern. Grünflächen entlang innerstädtischer Straßen können zudem nach einer Studie des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) von 2012 die Luftverschmutzung um bis zu 30 Prozent reduzieren.<sup>22</sup>

Nicht zuletzt kann die Aufwertung öffentlicher Flächen auch das Image einer Stadt positiv beeinflussen – sei es in zentralen Einkaufslagen, wie etwa mit dem Umbau der Bahnhofstraße zur **Neuen Meile** (→ 6 / Abb. 031) in Böblingen oder in sogenannten benachteiligten Quartieren (→ B Benachteiligte Quartiere), wo die Aufwertung einer Stigmatisierung entgegenwirken kann. In Lahr ist dies beispielsweise bei der **Sanierung des Wohngebiets Kanadaring** (→ 20 / Abb. 029) vorbildlich gelungen. Durch neue Wege wurde es in die Gesamtstadt eingebunden, was zur gesellschaftlichen Teilhabe der Bewohnerinnen und Bewohner beiträgt.

Mit der Weiterentwicklung der Städtebauförderung im Jahr 2020 hat das urbane Grün eine übergeordnete Bedeutung erhalten. Als zwingende Fördervoraussetzung sind Maßnahmen des Klimaschutzes und zur Anpassung an den Klimawandel künftig im Rahmen jeder städtebaulichen Gesamtmaßnahme umzusetzen (→ Grundlagen

S. 25). Nachverdichtung und der Ausbau bzw. die Aufwertung öffentlicher Räume müssen zusammenge-dacht werden – im Sinne einer ›doppelten Innenentwicklung‹.

Ebenso wie der Anteil an grünen Freiräumen ist die Sicherheit öffentlicher Räume ein Maßstab für Lebensqualität. Zwar war die Zahl der Straftaten 2018 auf dem niedrigsten Stand seit 1992, sodass die objektive Sicherheit in Deutschland als insgesamt gut bewertet wird, dennoch hat die Angst, ein Opfer von Kriminalität zu werden, generell zugenommen. Kommunen können durch bauliche Maßnahmen die subjektive wie die objektive Sicherheit verbessern<sup>23</sup> – zum Beispiel kann eine gut durchdachte Ausleuchtung das Sicherheitsgefühl steigern. Um die objektive Sicherheitslage zu verbessern, also Straftaten zu verhindern, wurde das Konzept der städtebaulichen Kriminalprävention entwickelt.<sup>24</sup> Dieses zielt darauf, bereits bei der Planung öffentlicher Räume Tatgelegenheiten zu minimieren. Besonders wichtig ist dabei, für informelle soziale Kontrolle zu sorgen. Diese Faktoren sollten bereits im Planungsprozess Berücksichtigung finden.

Öffentliche Räume sind somit von Beginn jeder Planung an mitzudenken und sollten auch mit der Fertigstellung nicht an Aufmerksamkeit verlieren. Betrieb, Unterhaltung und Pflege haben entscheidende Bedeutung für die langfristige Attraktivität und Nutzungsqualität. Oft ändern sich Nutzungen auch oder es treten Beanspruchungen auf, mit denen nicht zu rechnen war. Öffentliche Räume sind immer in einem Wandel, auf den mit baulichen Anpassungen, regelmäßiger Instandhaltung und einem Management der Nutzungen und Nutzergruppen kontinuierlich reagiert werden muss.<sup>25</sup>

#### Literaturempfehlung

Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.): **Baukultur-Bericht 2020/21. Öffentliche Räume**. Potsdam 2020.

## F Demografischer Wandel

»Die transformative Kraft der Städte gewährleistet Chancengleichheit und Umweltgerechtigkeit für alle, unabhängig von Geschlecht, sozioökonomischem Status, Alter und Herkunft. Die gerechte Stadt lässt niemanden außen vor. Sie bietet jeder und jedem die Möglichkeit, sich in die Gesellschaft zu integrieren.«<sup>26</sup>

»Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern«, so lautet das Nachhaltigkeits-Ziel Nr. 3 der Agenda 2030 der

035



Ravensburg, Gestaltungs- und Pflegekonzept für den Hauptfriedhof (→ 27): Neue Grabfelder für naturnahe Urnengräber, vogelnützliche Bäume

F

036



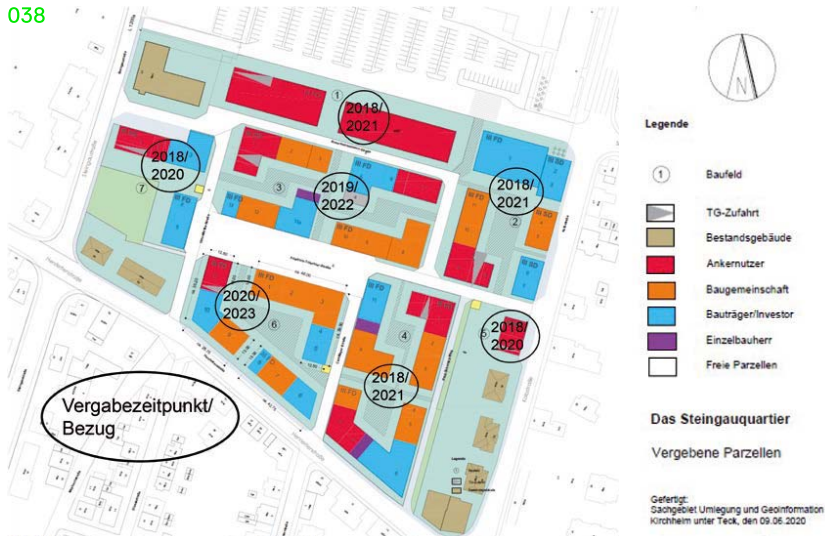
F Tübingen, Passerelle (→ 32): Langfristige Mietbindung von ca. 30 Prozent unter dem Mietspiegel

037



F Baiersbronn, Wohnen am Rosenpark (→ 5): Selbstbestimmtes Wohnen am Heimatort

038



F Kirchheim u. T., Steingauquartier (→ 17): Übersicht Vergabe der Parzellen

039



F Aalen, Stadtvoal (→ 4): Städtebaulicher Rahmenplan (2019)

Vereinten Nationen.<sup>27</sup> Gerechte und gesunde Städte und Gemeinden, wie sie die ›Neue Leipzig-Charta‹ beschreibt, können einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dieses Ziel zu erreichen, und sind zugleich für deren nachhaltige Entwicklung unter den Vorzeichen des demografischen Wandels von wesentlicher Bedeutung.

Mit dem Begriff ›demografischer Wandel‹ wird die gravierende Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung einer Gesellschaft beschrieben – wobei im aktuellen öffentlichen Diskurs darunter häufig vor allem die Alterung der Bevölkerung verstanden wird. Eine umfassende Betrachtung des demografischen Wandels berücksichtigt darüber hinaus aber auch das zahlenmäßige Verhältnis von Geschlechtern, den Anteil von Ausländern, Eingebürgerten und Inländern in der Bevölkerung, die Geburten- und Sterberaten sowie die Zu- und Fortzüge. Wichtige Einflussfaktoren auf den demografischen Wandel sind insbesondere die ständige Verbesserung der weltweiten Gesundheitsversorgung, die bei der Erhöhung der Lebenserwartung und der Verringerung der Kinder- und Müttersterblichkeit zu bedeutenden Fortschritten geführt hat (während jedoch die Ungleichheit zwischen den einzelnen Ländern wächst), sowie Migration, Naturkatastrophen und Kriege.

Derzeit geht das Statistische Bundesamt beispielsweise davon aus, dass die Bevölkerung in Deutschland auch weiterhin altern wird, sodass bis zum Jahr 2030 mit mehr Erwerbspersonen (Erwerbstätige und Erwerbslose) im Alter von 65 bis 74 Jahren als im Alter von unter 20 Jahren zu rechnen sein wird. Derzeit sind beide Altersgruppen noch in gleicher Zahl vertreten.<sup>28</sup> Die künftige demografische Entwicklung in Deutschland wird andererseits weiterhin stark von der Zuwanderung aus dem Ausland beeinflusst werden, die insbesondere zur Minderung des demografisch bedingten Fachkräftemangels erforderlich sein wird. Vor dem Hintergrund einer bereits heute hohen Nettozuwanderung – sowohl aus dem Inland als auch dem europäischen und außereuropäischen Ausland – haben die Möglichkeit der Teilhabe und der Integration und damit auch Orte der Begegnung und des Austausches in unseren Städten und Gemeinden eine hohe Bedeutung für die ›gerechte Stadt‹ und unterstreichen den gesellschaftlichen Stellenwert einer gemeinschaftlichen urbanen Transformation (→ **S Urbane Labore**).

In dieser Hinsicht sind gerade die historisch gewachsenen Stadtzentren und Ortskerne sowie Quartiersmitten wichtige Handlungsräume und Identifikationsanker der lokalen Gemeinschaft (→ **M Starke Zentren** und → **P Bestand und Erbe**). Ihre Funktion als Räume sozialer Kontakte und Interaktionen gerät jedoch durch verschiedene Veränderungsprozesse vermehrt unter Druck. Der Erhalt oder die Revitalisierung der Stadt-, Orts- und Quartiersmitten und die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des sozialen Zusammenlebens, wie auch der wohnortnahen (Grund-)Versorgung (→ **N Einzelhandel**) sind darum zentrale Ansatzpunkte einer generationengerechten und gemeinwohlorientierten Weiterentwicklung der Städte und Gemeinden. Einem drohenden Funktionsverlust der Kerne gilt es entweder zuvorzukommen

oder – sofern er bereits eingesetzt hat – mit einer aktiven Stadtentwicklung und geeigneten Maßnahmen entgegenzusteuern. Ziel sollte dabei sein, Abwärtsspiralen oder ›Trading-down-Effekte‹ aus Abwanderung, Rückzug von Nahversorgungsanbietern und Dienstleistern, Abbau von Infrastrukturen und letzten Endes eine zunehmende Entleerung und Verödung der Innenstädte und Ortszentren zu verhindern.

Städte und Gemeinden für alle Generationen zu stärken, heißt insbesondere, das Wohnen für alle Bevölkerungsgruppen in lebendigen, Nutzungsgemischten Zentren und verkehrlich gut angebundenen Quartieren mit einer bedarfsgerechten sozialen Infrastruktur und ansprechenden öffentlichen Treffpunkten zu entwickeln, zu erhalten oder wieder attraktiv zu machen (→ **C Wohnen**). Der öffentliche Raum, der es Menschen ermöglicht, zu interagieren und sich auszutauschen, wird damit zu einem zentralen Element und Voraussetzung integrativer und einer offenen Gesellschaft dienenden Stadtentwicklung (→ **E Öffentliche Räume**). Dies verdeutlicht beispielhaft das **Stadtoval** (→ **4 / Abb. 039**) in Aalen mit seinem großzügigen öffentlichen Grün- und Begegnungsraum, der ›Drehscheibe Grüne Mitte‹.

Die unterschiedlichen Interessen aller Bevölkerungsgruppen und Generationen, einschließlich der am stärksten gefährdeten (→ **B Benachteiligte Quartiere**), gilt es daher ebenso in die strategische Ausrichtung der Kommunen einzubeziehen, wie die wichtigen, bereits benannten demografischen Einflussfaktoren, allen voran die starke Zuwanderung in die prosperierenden Wirtschaftsregionen. Dafür bedarf es erforderlichen ›Know-hows‹ aller Akteure (→ **R Baukulturelle Bildung**), um zugleich sicherstellen zu können, dass sich die Weiterentwicklung der Städte und Gemeinden nicht an Partikularinteressen ausrichtet, sondern sektorenübergreifend Lösungen für alle Herausforderungen, wie etwa der Versorgung mit Wohnraum für alle, aber auch einer gemeinwohlorientierten Bodennutzung, der Klimaanpassung oder auch der Mobilität gefunden werden können (→ **A Integrierte Entwicklungskonzepte**).

Vor diesem Hintergrund unterstützt das **Kompetenzzentrum Wohnen** (→ **3 / Abb. 040**) der Wohnraumoffensive Baden-Württemberg die Städte und Gemeinden bei Planungsprozessen zur Bereitstellung von Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen. Eine neue Planungs- und Beteiligungskultur steht auch im Mittelpunkt des Projektes **FABRIC – Planung als Plattform** (→ **22 / Abb. 041**) der Stadt Lörrach. Dass sich eine sozial-integrative Stadtentwicklung mit unterschiedlichen Planungsinstrumenten auf vielfältige Art und Weise umsetzen lässt, verdeutlichen die folgenden Projekte beispielhaft: Die Stadt Kirchheim unter Teck hat im Rahmen der Grundstücksvergabe im **Steingauquartier** (→ **17 / Abb. 038**) unterschiedliche Bewohnergruppen berücksichtigt, indem sie insbesondere sozialen Faktoren ein besonderes Gewicht eingeräumt hat. Auch die Stadt Tübingen hat mit der Vergabe eines Grundstücks an das gemeinwohlorientierte Baugemeinschaftsprojekt **Passerelle** (→ **32 / Abb. 036**) den Grundstein für integratives Wohnen und Arbeiten geschaffen. Selbstbestimmter und gemeinschaftlicher Wohnraum



040  
Wohnraumoffensive  
Baden-Württemberg:  
Kompetenzzentrum  
Wohnen BW (→ 3)



041  
Lörrach, FABRIC –  
Planung als Plattform  
(→ 22): Demokratie  
braucht demokratische  
Prozesse

042



Mannheim, 13ha Freiheit / Wohnprojekt 472 e.V. (→ 24): Gemeinschaftlich und solidarisch wohnen

wurde auf dem Gelände der ehemaligen Turley Barracks in Mannheim mit dem Projekt **13ha Freiheit / Wohnprojekt 472 e.V.** (→ 24 / Abb. 042) geschaffen, hier auf eine Initiative aus der Bürgerschaft hin. Und in Baiersbrunn hat die Gemeinde gemeinsam mit einem Investor unter Beteiligung mehrerer Expertinnen und Experten des Planens und Bauens das neue generationengerechte Wohnquartier **Rosenpark** (→ 5 / Abb. 037) geplant und umgesetzt.

Die Partizipation aller Bevölkerungsgruppen und Generationen an den sie betreffenden Planungs- und Entscheidungsprozessen trägt in diesem Zusammenhang zur Stärkung der Stadtgesellschaft, aber auch zur Legitimation und Wissensbasis der öffentlichen Verwaltung bei (→ **G Partizipation**). Die Wahl und die Qualität der Beteiligungsformate innerhalb formeller wie informeller Prozesse und Verfahren werden damit zu grundlegenden Voraussetzungen für eine konzeptionelle und planerische Ausrichtung der Städte und Gemeinden, die allen Bevölkerungsgruppen und Generationen und damit letztlich den Anforderungen, die aus dem demografischen Wandel abzuleiten sind, gerecht werden kann. Die Berücksichtigung demografischer und gesellschaftlicher Rahmenbedingungen sowie soziokultureller Faktoren ist insofern insgesamt ein wesentlicher Bestandteil einer langfristig angelegten und nachhaltig wirkenden Stadtentwicklungspolitik.

#### F Literaturempfehlung

Statistisches Bundesamt (Destatis) und Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) (Hrsg.): **Datenreport 2018. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland.** Bonn 2018.

ExWoSt-Forschungsprojekt »Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität« des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Experimenteller Wohnungs- und Städtebau, [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

## G Partizipation

»Bürgerinnen und Bürger sollten möglichst überall dort zu Wort kommen, wo Stadtentwicklungsprozesse sich auf ihren Alltag auswirken.«<sup>29</sup>

Ob langfristige Stadtentwicklungsprozesse, Quartiersneuplanungen oder die Umgestaltung des Dorfplatzes – Bürgerinnen und Bürger engagieren sich mehr denn je für ihr eigenes Lebensumfeld und suchen nach neuen Wegen der Mitsprache und Mitwirkung. Diesem

Verständnis folgt der Anspruch, Planungsprozesse transparent und offen zu gestalten. Die Notwendigkeit hierzu zeigt sich auch im Protest gegen einzelne Projekte – der aus Sicht der Politikwissenschaft wie die Bürgerbeteiligung eine Form legitimer politischer Partizipation darstellt. Partizipation zielt vor diesem Hintergrund auf die Einbeziehung aller gesellschaftlichen Akteurinnen und Akteure und Gruppen in Entscheidungs- und Willensbildungsprozesse, die die städtische Lebenswelt betreffen. Sie ist demnach Voraussetzung und zugleich dauerhafter Bestandteil nachhaltiger Stadtentwicklung, nie bloße Methode. Vielmehr steht sie für Planungskultur und Prozessqualität.

Angesichts zunehmend heterogener Stadtgesellschaften und komplexer Akteurskonstellationen (→ **F Demografischer Wandel**) müssen sich auch Planungs- und Partizipationsprozesse stetig weiterentwickeln. So gewinnen Akteurs- und prozessorientierte Ansätze in der Stadtentwicklung zunehmend an Bedeutung und verweisen auf ein neues Rollenbild des gemeinsamen »Stadtmachens«: »Impulsgeber für Planungsprozesse sind eben nicht mehr nur die Städte und Gemeinden selbst, sondern zunehmend auch eine aktive Zivilgesellschaft und ihre engagierten Initiativen«<sup>30</sup> (→ **S Urbane Labore**). Verwaltungen und Planende müssen in der Lage sein, auf diese veränderten Bedingungen zu reagieren und entsprechende Planungs- und Beteiligungsprozesse zu konzipieren und umzusetzen. Das dafür bei allen Akteurinnen und Akteuren erforderliche Know-how ist entscheidender Faktor (→ **R Baukulturelle Bildung**). Hilfreich erweisen sich soziale Medien und digitale Formen und Formate, die im Kontext von Beteiligungsprozessen eine zunehmende und vielschichtige Rolle spielen (→ **T Digitalisierung und Smart City**).

Initiativen aus der Bürgerschaft und Zivilgesellschaft waren beispielsweise Ausgangspunkt für das Projekt **Gestaltungs- und Pflegekonzept für den Hauptfriedhof** (→ 27 / Abb. 043) in Ravensburg. Dieses ist aus der engen und langfristigen Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung und unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren vor Ort hervorgegangen und steht für einen Prozess kooperativer Stadtentwicklung, in dessen Ergebnis ein Stadtpark mit Mehrwert für die Gesamtstadt entstanden ist. Das Baugemeinschaftsprojekt **Passerelle** (→ 32 / Abb. 047) in Tübingen zeigt, wie »transformative Kräfte« freigesetzt werden, etwa indem bürgerliches Engagement unterstützt wird, das die Stadtgesellschaft bereichert und die Stadt insgesamt lebenswert macht. Das Projekt schafft Übergänge für geflüchtete Menschen ins Quartier und ist umgekehrt offen für Bürgerinnen und Bürger aus dem Stadtteil.

Bereits die »Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt« aus dem Jahr 2007 fordert, »Integrierte Stadtentwicklungspolitik bindet verwaltungsexterne Akteure ein und beteiligt die Bürger aktiv an der Gestaltung ihres unmittelbaren Lebensumfeldes.«<sup>31</sup> Die »Neue Leipzig-Charta« sieht in »Beteiligung und Koproduktion« Schlüsselprinzipien zeitgemäßer städtischer »Governance«. <sup>32</sup> Sie öffnen das politisch-administrative System einer Stadt für Mitsprache und Mitwirkung auf Augenhöhe und laden zum »Stadt machen« ein. Die »Neue

# G



043



G Ravensburg, Gestaltungs- und Pflegekonzept für den Hauptfriedhof (→ 27): Denkmale erhalten und ökologische Funktion aufwerten

044



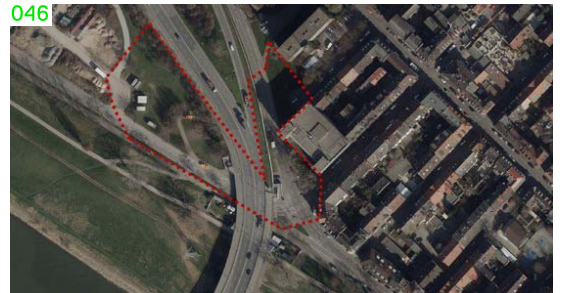
G Schramberg, Freizeitgelände Berneckstrand (→ 28): Erlebnisraum renaturierte Schiltach

045



G Münster, Hansaforum (→ 25): Der Hansakonvent – 200 zufällig ausgewählte Menschen

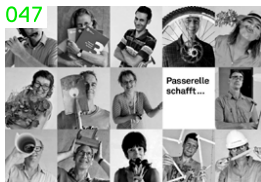
046



G Mannheim, MARCHIVUM und Quartiersentwicklung Neckarstadt-West (→ 23): Der Bunker im Stadtgefüge – Umriss der geplanten Neugestaltung (2016)

## → 22 Lörrach, Plankiosk

Intensive und ernsthafte Partizipation muss auch diejenigen erreichen, die häufig Außen vor bleiben. Das macht Planung intelligenter und innovativer, vor allem aber auch sozial nachhaltiger, da das Wissen der Vielen zu einem präziseren Briefing beiträgt und den Zusammenhalt im Quartier stärkt.



Tübingen, Passerelle (→ 32): Integration schafft mehr Gerechtigkeit



Lörrach, FABRIC – Planung als Plattform (→ 22): Diejenigen erreichen, die bei Planungsprozessen sonst nicht mitmachen

Leipzig-Charta« ermutigt daher zum Experimentieren mit neuen Formen der Beteiligung. Sie versteht koproduktive und kooperative Ansätze als Möglichkeit, zivilgesellschaftliche Akteure frühzeitig sowie umfassend und unmittelbar in Stadtentwicklungsprozesse einzubinden.<sup>33</sup> Neben der »gemeinsamen Suche nach den für den jeweiligen Ort passenden Fragestellungen« meint dies die »Gestaltung des gesamten Planungsprozesses als offenen, akteursbasierten Prozess«<sup>34</sup> und kann bis in die Nutzungsphase fortwirken.

Ein Beispiel für die frühzeitige und koproduktive Einbindung einer Nachbarschaft in eine (private) Quartiersentwicklung ist das **FABRIC-Projekt der Schöpfung-Stiftung in Lörrach (→ 22 / Abb. 048)**, mit dem insbesondere auch diejenigen erreicht werden sollen, die bei Planungsprozessen sonst nicht mitwirken. Für das Projekt wurde eigens ein Pavillon, der »Plankiosk«, entworfen, der zur gemeinsamen Wunschproduktion einlädt.

Auch die Idee für das **Freizeitgelände Berneckstrand (→ 28 / Abb. 044)** in Schramberg wurde im Rahmen eines gesamtstädtischen Leitbildprozesses gemeinsam mit der Bürgerschaft entwickelt. Aus der Enttäuschung über die Schließung des früheren Freibades konnten dank des Engagements und der Einbindung vielfältiger Akteure an gleicher Stelle ein multifunktionales Freizeitgelände und ein ökologischer Gewässerraum mit hohem, dauerhaftem Identifikations- und Gebrauchswert entstehen.

Partizipative Planungsprozesse können auf diese Weise zur Stärkung der Demokratie beitragen. Denn, ob wir mit der Demokratie zufrieden sind, hängt in hohem Maß von unseren Beteiligungsmöglichkeiten auf lokaler Ebene ab.<sup>35</sup> Bürgerbeteiligung kann die Akzeptanz politischer Entscheidungen erhöhen. Dies selbst dann, wenn die Einzelne oder der Einzelne mit dem konkreten Ergebnis nicht einverstanden ist, wie die Studie »Partizipation im Wandel – Unsere Demokratie zwischen Wählen, Mitmachen und Entscheiden« der Bertelsmann Stiftung und des Staatsministeriums Baden-Württemberg aus dem Jahr 2014 festgestellt hat.<sup>36</sup> Eine gesellschaftliche Transformation hin zu einer nachhaltigen Entwicklung, wie sie die »Neue Leipzig-Charta« fordert, kann auch in dieser Hinsicht nur unter Einbindung aller städtischen Akteure, deren Engagement, Bedenken und Wissen gelingen.

Planung findet dabei immer in realen Kontexten statt. Der Maßstab des Lokalen bietet konkrete Anlässe für Diskussion, Wünsche und Engagement und betrifft das direkte Lebensumfeld: die Nachbarschaft, das Quartier. Ein dahingehend beispielhafter Prozess der partizipativen Quartiersentwicklung auf Augenhöhe ist das **Hansafortum (→ 25 / Abb. 045)** in Münster, dessen Ziel ein zukunftsweisendes Modell zur gemeinwohlorientierten Quartiers- und Stadtentwicklung ist.

Im Fall des **MARCHIVUM (→ 23 / Abb. 046)** in Mannheim wurden im Rahmen eines Bürgerbeteiligungsverfahrens u. a. Ideen für die Gestaltung des Außenraums im Sinne eines qualitätsvollen und sicheren öffentlichen Raums entwickelt (→ **E Öffentliche Räume**). Im Ergebnis führte der Prozess zu qualitativen Verbes-

serungen und bereits zur Planungs- und Bauzeit zu einer hohen positiven Beachtung des Projektes, insbesondere auch im Stadtteil.

Da sich unser Alltag zwischen Wohnen, Arbeiten und Freizeit zunehmend über Stadtgrenzen hinweg in funktionalen Räumen und Zusammenhängen abspielt (→ **U Kommunale Kooperation**), erwächst auch hier ein Bedarf nach Beteiligung und Bewusstseinsbildung (z. B. im Format Internationaler Bauausstellungen wie die **IBA'27 – StadtRegion Stuttgart** oder die trinationale **IBA Basel 2020**).

Partizipation kann somit in diversen Formen und mit unterschiedlich ausgeprägten Mandaten stattfinden. Sie reicht dabei jedenfalls über die förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung, wie sie z. B. das Baugesetzbuch für die Bauleitplanung vorsieht, hinaus. Partizipation als Teil integrierter Stadtentwicklungsprozesse:

- › beginnt in der Startphase und begleitet den gesamten Prozess
- › erfordert Bereitschaft, klar definierte Spielräume, Kompetenzen und Wertschätzung
- › nutzt lokal vorhandenes Wissen und verbindet dieses mit externer Erfahrung
- › hilft, relevante Aspekte frühzeitig zu erkennen, Alternativen aufzuzeigen und – nach Möglichkeit – bessere Ergebnisse zu erzielen
- › zielt nicht vorrangig auf Akzeptanz oder Konsens, sondern auf Transparenz
- › verstetigt sich auch im dauerhaften Betrieb.

Für geeignete Methoden und Instrumente der Partizipation – Bürgerforen, Planungszellen, Zufallsbürger, Online-Dialoge, Stadtteilbüros, Quartierswerkstätten, Spaziergänge, begehbare Modelle oder 1:1 Prototypen im Stadtraum etc. – finden sich in der Literatur und im Netz diverse Anregungen und Handreichungen. Einen Einstieg können das **Beteiligungsportal des Landes Baden-Württemberg**<sup>37</sup> oder der **Beteiligungskompass der Bertelsmann Stiftung**<sup>38</sup> bieten. Einige Städte geben sich selbst transparente Regeln, z. B. in Form eines »Leitfadens für einen standardisierten Bürgerbeteiligungsprozess« (z. B. Gemeinde Gomaringen). Andere bündeln Verwaltungsstrukturen, z. B. in einer Stabsstelle »Kompetenzzentrum Bürgerbeteiligung« (z. B. Stadt Freiburg im Breisgau). Hilfreich kann in zugespitzten Situationen sein, auf externen Rat oder eine neutrale Prozessbegleitung und -moderation zurückzugreifen.

## G Literaturempfehlung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.): **Online-Partizipation in der Stadtentwicklung (Informationen zur Raumentwicklung (IzR) Nr. 6/2017)**. Bonn 2018.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.): **Zukunft im Quartier gestalten. Beteiligung für Zuwanderer verbessern**. Bonn 2017.

# H

## H Klima

→ 9 Esslingen am Neckar, Neue Weststadt Klimaquartier

Mit Power-to-Gas-to-Power (P2G2P) als Schlüsseltechnologie wird überschüssiger Ökostrom vor Ort in »grünen Wasserstoff« umgewandelt und für die Nutzung im Stadtviertel, in der Mobilität und der Industrie aufbereitet.



049 Lahr, Sanierung Wohngebiet Kanadaring (→ 20): Erhalt des Baumbestandes, Pflanzung neuer Bäume und energetische Ertüchtigung



050 Friedrichshafen, Baukulturinitiative (→ 10): Vorortbesichtigung durch den Gestaltungsbeirat

»Die transformative Kraft der Städte trägt zum Kampf gegen die Erderwärmung [...] bei.«<sup>39</sup>

Die »Neue Leipzig-Charta« beschreibt den Klimawandel als eine der »drängenden globalen Herausforderungen«, die sich »direkt auf die lokale Ebene« auswirkt und »Disparitäten in unserer Gesellschaft verstärken« kann.<sup>40</sup> Zugleich stellt sie fest, dass gerade in den Städten und Gemeinden die Möglichkeit besteht, eine Vielzahl an Maßnahmen zu ergreifen, die maßgeblich zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen können.

### Klimaschutz

Europa macht sich mit dem »Green Deal« auf den Weg, bis zum Jahr 2050 der erste klimaneutrale Kontinent zu werden. Dies wird nur gelingen, wenn auch jede einzelne Stadt und jede Gemeinde klimaneutral wird. Ein Etappenziel der EU auf dem Weg dorthin ist die Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent (bezogen auf 1990), das EU-Parlament fordert sogar eine Reduzierung um 60 Prozent; ein europäisches Klimagesetz ist in Vorbereitung. Die Reduktion um 55 Prozent ist in Deutschland mit dem Klimaschutzgesetz des Bundes vom 18. Dezember 2019 rechtlich verankert, ebenso die Treibhausgasneutralität bis 2050.

Die Verschärfung der internationalen Klimaschutzziele macht sich bereits bei Vorhabengenehmigungen bemerkbar, beispielsweise wurde eine zusätzliche Landebahn am Flughafen Heathrow in London aus Gründen des globalen Klimaschutzes gerichtlich abgelehnt.<sup>41</sup> Entsprechende Verfahren sind auch in Deutschland zu erwarten, da mit dem Klimaschutzgesetz des Bundes nun erstmals Emissionsreduktionsziele konkret normiert wurden.<sup>42</sup> Der Behandlung des Belanges in der Bauleitplanung wird zukünftig ebenfalls mehr Gewicht zukommen.

Der Landtag von Baden-Württemberg hat am 14. Oktober 2020 ein novelliertes Klimaschutzgesetz beschlossen, das eine Treibhausgasminimierung von mindestens 42 Prozent bis zum Jahr 2030 vorsieht. Stadtkreise und Große Kreisstädte werden darin verpflichtet, bis zum 31. Dezember 2023 einen kommunalen Wärmeplan zu erstellen, um bis zum Jahr 2050 einen klimaneutralen Gebäudebestand zu erreichen. Alle Gemeinden und Gemeindeverbände sind zudem verpflichtet, ihre Energieverbräuche zu erfassen, um ihre Liegenschaften energieeffizienter betreiben zu können.

In Baden-Württemberg sind in allen Sektoren weitere Emissionseinsparungen erforderlich.<sup>43</sup> Der Großteil der Treibhausgasemissionen stammte im Jahr 2018 aus dem Verkehrsbereich (knapp 31 Prozent), gefolgt von der Stromerzeugung (20 Prozent), den privaten Haushalten (14 Prozent) und der Industrie (12 Prozent). Eine deutliche Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor

bildet somit die größte Herausforderung, kaum geringer jedoch der Sektor Stromerzeugung und Stromverbrauch.

Auf kommunaler Ebene können dazu entsprechende Strategien und Konzepte einen signifikanten Beitrag leisten, so etwa zur Stromeinsparung bei kommunalen Gebäuden und Liegenschaften, zum Aufbau lokaler bzw. regionaler Energieeffizienznetzwerke, für die Planung von oder den Umbau zu energieeffizienten Gewerbegebieten sowie zum lokalen Ausbau der erneuerbaren Energien (→ K Energie). Hinzu zählen insbesondere auch quartiersbezogene Lösungen und der Aus- bzw. Aufbau von Wärmenetzen, wie beispielsweise der Anschluss des **Wohngebiets Kanadaring** (→ 20 / Abb. 049) in Lahr an das Fernwärmenetz zeigt. Solche Maßnahmen lassen sich auch gut mit intelligenter Innenentwicklung kombinieren, wie etwa in Konstanz bei dem Projekt **Wohnen statt Parken – Reihenhäuser auf dem Parkdeck** (→ 19 / Abb. 056) – die Neubauten nutzen hier die Wärme eines bestehenden Blockheizkraftwerks.

Die Idee der »Stadt bzw. Region der kurzen Wege« kann ihr Potenzial als städtebauliches Leitbild auch im Kontext des Klimaschutzes entfalten. Das gilt insbesondere dann, wenn der lokalen Stadtentwicklungspolitik integrierte Strategien zu Grunde liegen, die beispielsweise Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung verknüpfen (→ A Integrierte Entwicklungskonzepte). Ein Beispiel hierfür ist Nagold, wo im Rahmen der Strategie der **Grünen Urbanität** (→ 26 / Abb. 053) die Fahrrad- und Fußgänger-Infrastruktur ausgebaut wurde. Die Umsetzung des Leitbilds »Grüne Stadtentwicklung« kann aber beispielsweise auch, wie im Fall der **Baukulturinitiative** (→ 10 / Abb. 050) in Friedrichshafen, durch Berufung einer Landschaftsarchitektin in den Gestaltungsbeirat unterstützt werden. Stadt- und klimafreundliche City-Logistik oder die Förderung der Elektromobilität durch intelligente Speichertechnologien, wie in der **Neuen Weststadt Klimaquartier** (→ 9 / Abb. 051) in Esslingen am Neckar, sind schließlich nur einige der weiteren Handlungsoptionen (→ J Mobilität).

Mit Klimaschutz sind für Städte und Gemeinden zudem erhebliche Potenziale für die Wertschöpfung auf kommunaler Ebene verbunden – »Klimaschutz lohnt sich auch bei knapper Kasse«. <sup>44</sup> So führt die Sanierung kommunaler Gebäude langfristig zu sinkenden Energiekosten. Darüber hinaus lösen Investitionen in Klimaschutz Umsätze aus, an denen eine Vielzahl lokaler Wirtschaftsakteure beteiligt sein kann (→ L Ökonomie). Dies führt wiederum zu Wertschöpfungseffekten in Form von Unternehmensgewinnen, Einkommen und damit verbundenen Steuereinnahmen für die Kommunen. Klimaschutzaktivitäten können dazu beitragen, Arbeitsplätze – beispielsweise im lokalen Handwerk – zu schaffen oder zumindest zu erhalten.

Nicht zuletzt tragen bessere Luftqualität und mehr Grün zur Lebensqualität und Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger bei. Beispielhaft hierfür sind die **Urbanen Stadtgärten** (→ 35 / Abb. 055) in Ulm oder das **Förderprogramm Urbane Gärten** (→ 31 / Abb. 057) in Stuttgart.

Gerade bei kleineren Kommunen spielt die Kooperationen mit Nachbargemeinden oder in der Region

051



H Esslingen am Neckar, Neue Weststadt Klimaquartier (→ 9): Durch Integration innovativer Technologie nahezu klimaneutral

052



H Heilbronn, Stadtquartier Neckarbogen (→ 14): Konzept des autoarmen Quartiers auf freiwilliger Basis – Modal Split: 70% aller Wege im Umweltverbund

053



H Nagold, Grüne Urbanität (→ 26): Der neue Krautbühlpark

054



H Schramberg, Freizeitgelände Berneckstrand (→ 28): Attraktiver Freiraum für Mensch und Fluss anstelle des alten Freibads

055



H Ulm, Urbane Stadtgärten (→ 35): >Auf dem Graben<

056



H Konstanz, Wohnen statt Parken (→ 19): Der bestehende Grünraum wird durch die Neubebauung aufgewertet

057



Stuttgart, Urbane Gärten  
(→ 31): Gesellschaftlicher  
Mehrwert durch gemein-  
schaftliches Gärtnern

(→ U kommunale Kooperation) eine wichtige Rolle, denn größere Investitionen, sei es in Erneuerbare-Energien-Projekte oder in Fahrradschnellwege, lassen sich am besten gemeinsam schultern.<sup>45</sup> Der ›Statusbericht kommunaler Klimaschutz in Baden-Württemberg – Erste Fortschreibung 2020‹ gibt einen guten Überblick zu Handlungsoptionen und Fördermöglichkeiten.

Der Weg zur Klimaneutralität der Kommunen<sup>46</sup> fängt mit der Verankerung eines kommunalen Klimaschutzbewusstseins, etwa durch Beitritt zu kommunalen Netzwerken oder dem ›Klimaschutzpakt‹ zwischen der Landesregierung Baden-Württemberg und den kommunalen Landesverbänden, an. Dem sollten ein politischer Beschluss über die Erzielung kommunaler Klimaneutralität und die frühzeitige Einbindung kommunaler Akteure folgen.<sup>47</sup> Die Erstellung eines kommunalen bzw. regionalen integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts ist in der Folge ein entscheidender Schritt und sollte ebenfalls durch einen politischen Beschluss unterlegt sein. Um die geplanten Maßnahmen umzusetzen, braucht es eine professionelle Finanzierungsstruktur durch eine laufende Prüfung von Förderprogrammen oder auch einen kommunalen Klimaschutzfonds. Die Umsetzung und Fortsetzung sollte schließlich laufend evaluiert und rückgekoppelt werden.

#### Klimawandelanpassung

Baden-Württemberg ist vom Klimawandel in besonderer Weise betroffen. Der Temperaturanstieg innerhalb der letzten 100 Jahre liegt im Land deutlich über dem globalen Durchschnitt. Dieser Trend wird sich aller Voraussicht nach zukünftig fortsetzen oder sogar noch verstärken.<sup>48</sup>

Die greifbarsten Folgen des Klimawandels<sup>49</sup> sind eine ansteigende Hitzebelastung, Beeinträchtigung der Wassernutzungen, vermehrte Sommertrockenheit und Schäden durch Starkregen und Sturzfluten in urbanen Räumen. Studien belegen, dass mit zunehmenden Schäden zu rechnen ist.<sup>50</sup> Das Schadenspotenzial durch Starkregen an Wohngebäuden beträgt in Nordrhein-Westfalen beispielsweise ca. 3,50 Euro pro Quadratmeter Wohnbaufläche.<sup>51</sup> Andere Untersuchungen weisen auf eine deutliche Zunahme des Anteils der hitzebedingten Todesfälle hin. Die Schadenspotenziale könnten durch geeignete Vorsorgemaßnahmen erheblich reduziert werden.<sup>52</sup>

Kommunen gehören bei der Entwicklung von Anpassungsmaßnahmen zu den Schlüsselakteuren.<sup>53</sup> Sie übernehmen zentrale Aufgaben der Daseinsvorsorge wie beispielsweise die öffentliche Trinkwasserversorgung, die Abwasserentsorgung und den präventiven Hochwasserschutz. Die Stadt Schramberg löste die zuvor bestehende Überflutungsproblematik mit der Renaturierungsmaßnahme **Berneckstrand** (→ 28 / Abb. 054), der zugleich zum Naherholungsraum für die Bevölkerung gestaltet wurde. Beim **Stadtquartier Neckarbogen** (→ 14 / Abb. 052) in Heilbronn wurde der Hochwasserschutz unauffällig integriert, die renaturierte ehemalige Brachfläche ist heute ein attraktives Quartier. Darüber hinaus können Kommunen die Bürgerinnen und Bürger durch niedrigschwellige Angebote zum Mitmachen motivieren, was das Verständnis von und das Engagement für den Klimaschutz stärkt.<sup>54</sup>

Für die notwendige Anpassung der baulichen Strukturen an den Klimawandel gibt es kein ›Patentrezept‹, denn es sind lokal angepasste Maßnahmen erforderlich. Beispielsweise können Baumstandorte unter Umständen zwar die gewünschte Verschattung leisten, gegebenenfalls reduzieren sie aber auch die natürliche Ventilation und erschweren so die Abkühlung über Nacht.<sup>55</sup> Kleine Grünflächen reduzieren Temperaturen nur wenig und verlieren ihr Potenzial zur Kühlung bei Trockenheit und fehlender Ventilation ganz.<sup>56</sup> Auch dies unterstreicht die Notwendigkeit einer integrierten Betrachtung.

#### Literaturempfehlung

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) in Kooperation mit dem Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) (Hrsg.): Klimaschutz in finanzschwachen Kommunen: Mehrwert für Haushalt und Umwelt. Eine Handreichung für Kommunen. Berlin 2020.

Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg (Hrsg.): Statusbericht kommunaler Klimaschutz in Baden-Württemberg. Erste Fortschreibung. Stuttgart 2020.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.): Anpassung an den Klimawandel in Stadt und Region. Forschungserkenntnisse und Werkzeuge zur Unterstützung von Kommunen und Regionen. Bonn 2016.

## I Biodiversität

›Gut gestaltete und unterhaltene sowie vernetzte grüne und blaue Infrastrukturen bilden die Grundlage für ein gesundes Lebensumfeld. Sie erhöhen die Anpassungsfähigkeit von Städten an den Klimawandel und tragen zur Entwicklung der Biodiversität bei.«<sup>57</sup>

›Biodiversität‹ meint und umfasst die Vielfalt an Arten und Lebensräumen wie auch die genetische Vielfalt innerhalb der einzelnen Tier- und Pflanzenarten. Der weltweit festzustellende Rückgang der Artenvielfalt wird mittlerweile als alarmierend bewertet. Den Diskurs und die öffentliche Wahrnehmung dominierten hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Biodiversität zuletzt beispielsweise

→ 27 Ravensburg, Gestaltungs- und Pflegekonzept für den Hauptfriedhof

Durch den landesweit festzustellenden Wandel in der Bestattungskultur, mit immer mehr oft pflegefreien Urnengräbern, entstehen auf Friedhöfen Freiräume, die, extensiv angelegt und unterhalten, die Biodiversität noch weiter steigern und gleichzeitig Kosten für die Pflege minimieren können. Probleme durch zurückgehende Einnahmen aus der Friedhofsnutzung können so verringert und wertvolle Grünräume als ökologische Ressource erhalten bzw. entwickelt werden.

→ 31 Stuttgart, Förderprogramm Urbane Gärten

Bei der Transformation dichtbesiedelter und häufig monofunktionaler Siedlungsstrukturen kann durch eine ökologische Aufwertung und die Schaffung eines niederschweligen Zugangs zu Natur und Umwelt viel erreicht werden: Städtische Räume werden grüner und vielfältiger und der soziale Austausch aller gesellschaftlichen Gruppen wird gefördert.

Bienen und Wildbienen als Bestäuber von Wild- und Kulturpflanzen, da deren Populationen und Arten insbesondere durch den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln im Außenbereich einen deutlichen Rückgang erfahren haben.

Baumaßnahmen stellen zwar nicht den bundesweit stärksten Beeinträchtigungsfaktor für Arten dar, sie rangieren allerdings in einer Analyse der »Gefährdungsursachen planungsrelevanter Tiergruppen in Deutschland« als Wirkfaktorenkomplex unter den ersten fünf.<sup>58</sup> Siedlungsbereiche einerseits und die »freie« Natur andererseits werden dabei unzutreffenderweise nach wie vor eher als gegensätzlich in ihrer Bedeutung für die Biodiversität eingeordnet. Während der »freien« Natur ohne Weiteres ökologische Funktionen, auch für die Artenvielfalt, zugesprochen werden, gilt der Stadtraum vielfach weiterhin als allein »anthropogener« Lebensraum.

Die Forschung im Bereich der »Stadtökologie« hat dem gegenüber gezeigt, dass vermeintlich naturferne Bereiche, wie etwa die bebauten Strukturen in Städten und Gemeinden, unabhängig vom Typ der Bebauung, zahlreiche Habitate für Tiere und Pflanzen bieten – seien es gründerzeitliche Innenhöfe, das sog. »Abstandsgrün« von Wohnsiedlungen der Nachkriegszeit oder letztlich auch Baulücken und Gärten.<sup>59</sup> Eine Schweizer Studie kam sogar zu dem Ergebnis, dass die Artenvielfalt in Städten durchaus höher sein kann als auf intensiv landwirtschaftlich genutzten Außenbereichsflächen.<sup>60</sup> Sogenannte »blaue«, »grüne« oder auch kombinierte »blau-grüne« Infrastrukturen (→ E Öffentliche Räume und → H Klima) können insofern sinnvolle Beiträge zum Erhalt oder sogar zur Steigerung von Biodiversität in der Stadt leisten, wobei zugleich positive Effekte auf den Klimaschutz (z. B. Lokalklima), die Klimaanpassung (z. B. Starkregenbewältigung) und nicht zuletzt auf sozio-ökonomische Belange erzielt werden können (Erholungsräume, Attraktivität für Bewohner, Beschäftigte, Unternehmen). Dies ist beispielsweise mit der Konzeption **Grüne Urbanität** (→ 26 / Abb. 058) in Nagold oder auch dem **Braunschweiger Ringgleis** (→ 7 / Abb. 059) gelungen, bei dem nicht zuletzt von dem breiten partizipatorischen Ansatz eine identitätsstiftende Wirkung für die Bürgerschaft ausging, die die dauerhafte Wirkung des Projektes befördert. Auch die in Stuttgart mit dem städtischen Förderprogramm **Urbane Gärten** (→ 31 / Abb. 060) unterstützte Etablierung und Vernetzung von Urban Gardening-Initiativen kann hierzu in vielfältiger und in unterschiedliche urbane Kontexte übertragbarer Weise beisteuern (→ G Partizipation und → S Urbane Labore). In der Summe der Maßnahmen und ihrer Verknüpfung zu einer Gesamtstrategie können »blau-grüne« Infrastrukturen letztlich einen wichtigen Beitrag zur resilienten Stadt leisten (→ O Resilienz).

Die hierfür möglichen Maßnahmen sind vielfältig und können nicht abschließend benannt werden.<sup>61</sup> Denkbar sind aber beispielsweise die naturnahe Gestaltung von Gewässern, wie etwa im Zusammenhang mit der Entwicklung des **Ploucquet-Areals** (→ 12 / Abb. 061 + 062) in Heidenheim an der Brenz oder auch im Zusammenhang mit der **Entwicklung des Berneckstrands** (→ 28 / Abb. 063) in Schramberg, in dessen Zuge die

Schiltach, ein vormalig in diesem Bereich kanalisierter Fluss, wieder renaturiert wurde. Eine weitere geeignete Maßnahme ist die Schaffung von ökologischen »Trittsteinen« (wie etwa begrünte Dachflächen) zur Vernetzung von Grünflächen. Die Stadt Ravensburg hat gezeigt, dass auch im Rahmen des **Gestaltungs- und Pflegekonzepts für ihren Hauptfriedhof** (→ 27 / Abb. 065 + 066) die Biodiversität auf Friedhofsflächen sinnvoll gesteigert werden kann. Kommunen haben zudem auf übergeordneter Ebene die Möglichkeit, mit einem so genannten »Biodiversitäts-Check« ihr gesamtes Stadt- bzw. Gemeindegebiet zu untersuchen und, im Wege einer vorsorgenden Planung, prioritäre Bereiche zu ermitteln und geeignete Maßnahmen abzuleiten.<sup>62</sup>

Der Verlust von biologischer Vielfalt stellt nicht nur einen Verlust für den Wert »Natur« an sich dar, sondern führt auch zur Abnahme der Leistungsfähigkeit von natürlichen Ökosystemen, was letztlich auch Auswirkungen auf das menschliche Leben, die Gesundheit und die Wirtschaft hat. Auswirkungen ergeben sich u. a. aus dem Verlust regulierender Leistungen wie der Reinigung von Luft und Wasser, bereitstellender Leistungen wie etwa durch Reduzierung der Bodenfruchtbarkeit, sowie den Folgen für den Anbau von Nahrungsmitteln und nachwachsenden Rohstoffen wie Holz.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, auch in Siedlungsbereichen an geeigneten Stellen die Biodiversität zu erhalten bzw. Räume hierfür zu schaffen. Dies kann unter anderem auch über Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit Bebauungsplanverfahren geschehen, wie es etwa die Renaturierung des Haldenbachs im Zusammenhang mit der Konversion des **Birkel-Areals** (→ 37 / Abb. 064) in Weinstadt gezeigt hat. Besonders effektiv im Sinne von Synergien und sich insofern verstärkenden positiven Effekten ist, wenn entsprechende Maßnahmen Eingang in integrierte Entwicklungsstrategien finden (→ A Integrierte Entwicklungskonzepte).

Literaturempfehlung

Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.): **Urbane grüne Infrastruktur. Grundlage für attraktive und zukunftsfähige Städte. Hinweise für die kommunale Praxis.** Berlin 2017.

Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.): **Biologische Vielfalt und Städte. Eine Übersicht und Bibliographie** (bearb. von Peter Werner und Rudolf Zahner) (BfN – Skripten 245). Bonn-Bad Godesberg 2009.

058



I Nagold, Grüne Urbanität (→ 26): Die renaturierte Waldach mit Weideninseln

059



I Braunschweig, Ringgleis (→ 7): Blühstreifen entlang des Radwegs

060



I Stuttgart, Urbane Gärten (→ 31): Kräuterspirale – Ökologischer Mehrwert auf Brachflächen in der Stadt

061



I Heidenheim an der Brenz, Plouquet-Areal (→ 12): Die Brenz vor der Renaturierung

062



I Heidenheim an der Brenz, Plouquet-Areal (→ 12): Die Brenz nach der Renaturierung

063



I Schramberg, Freizeitgelände Berneckstrand (→ 28): Die renaturalisierte Schiltach

064



I Weinstadt, Gewerbefläche »Birkel-Areak« (→ 37): Ausgleichsmaßnahme Renaturierung Haldenbach

065



I Ravensburg, Gestaltungs- und Pflegekonzept für den Hauptfriedhof (→ 27): Mit Efeu überwachsene Baumtorsos

066



I Ravensburg, Gestaltungs- und Pflegekonzept für den Hauptfriedhof (→ 27): Flächendeckende Anbringung von Nistkästen für Vögel und Fledermäuse



# J

## J Mobilität

→ 8 Darmstadt,  
Mobilitätskonzept  
Lincoln-Siedlung

Zentraler Erfolgsfaktor eines multimodalen Verkehrskonzeptes ist die gesamtheitliche planungsrechtliche Verankerung von Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement inklusive einer adäquaten Finanzierungsgrundlage. Außerdem braucht es Information und Kommunikation von Beginn an und einen möglichst niederschweligen Einstieg in die neuen, alternativen Mobilitätsangebote für alle Bewohnerinnen und Bewohner.

→ 7 Braunschweig,  
Das Braunschweiger  
Ringgleis

Das »Ringgleis« zeigt, dass es lohnt, sich durch schwierige Rahmenbedingungen, wie den Erwerb und die Unterhaltung von groß dimensionierten Infrastrukturbauten, für die es kaum adäquate Förderung gibt, nicht entmutigen zu lassen.

»Städtische Verkehrs- und Mobilitätssysteme sollten effizient, klimaneutral, sicher und multimodal sein. Aktive und emissionsarme Formen der Fortbewegung und Logistik sollten gefördert werden. Dazu gehört, dass anteilig mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen, zu Fuß gehen oder Rad fahren. Alle sollten Zugang zu einem bezahlbaren, sauberen, sicheren und attraktiven öffentlichen Nahverkehr haben.«<sup>63</sup>

Zur Bekämpfung des Klimawandels (→ H Klima) ist Deutschland nach EU-Recht verpflichtet, seine Treibhausgasemissionen deutlich zu senken. Das betrifft vor allem die Sektoren Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft. Der Verkehrssektor ist jedoch bislang der einzige Sektor, in dem die Treibhausgasemissionen annähernd unverändert hoch sind.<sup>64</sup> Mit dem Klimaschutzplan 2050 legt die Bundesregierung erstmals konkrete Mindestziele auch für den Verkehrssektor fest. Demnach soll der Ausstoß von Treibhausgasen bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 1990 um 40 bis 42 Prozent gesenkt werden.<sup>65</sup> Dahinter steht die Erkenntnis, dass die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf weniger umwelt- und klimaschädliche Verkehrsmittel des so genannten Umweltverbundes unabdingbar für das Erreichen der Klimaschutzziele ist.

Diesen Ansatz verfolgt beispielsweise das **Mobilitätskonzept für die Lincoln-Siedlung** (→ 8 / Abb. 067 und 070) in Darmstadt sehr konsequent durch eine große Palette alternativer Mobilitätsangebote, flankiert durch eine geeignete planungsrechtliche Steuerung wie etwa einen deutlich abgesenkten Stellplatzschlüssel. Eine integrierte Betrachtung von Städtebau, Mobilität und Klima wie in der **neuen Weststadt Klimaquartier** (→ 9 / Abb. 068) in Esslingen am Neckar schafft schließlich einen Mehrwert über die Quartiersgrenzen hinaus: Hier wird mit einem zukunftsweisenden Energiekonzept, basierend auf Wasserstoff, genug Strom für die Elektromobilität der Quartiersbewohnerinnen und -bewohner sowie die Oberleitungsbusse der Stadt erzeugt. Derartige klimaneutrale Quartiere leisten ebenso wie eine nachhaltige Mobilität einen wichtigen Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel.

Handlungsbedarf besteht auch dort, wo Verkehr weitere Belastungen wie z. B. Lärm oder schlechte Luftqualität mit sich bringt und soziale Ungleichheit verstärkt. Haushalte mit niedrigem Einkommen sind beispielsweise überdurchschnittlich von Umwelt- und Gesundheitsbelastungen betroffen, weil sich die Wohnungen oft an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen befinden. Überhaupt spielen Städte und Gemeinden bei der Verkehrswende, also dem Umstieg der Gesellschaft auf umweltfreundliche Mobilität, eine entscheidende Rolle, wobei es keine allgemeingültigen Lösungsansätze für alle Kommunen gibt. Städtebaulich integriert gelegene

Wohnquartiere, wie das **Stadtoval** (→ 4 / Abb. 069) in Aalen, bieten insofern optimale Voraussetzungen für die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen. Im Fall des Stadtquartiers **Neckarbogen in Heilbronn** (→ 14) wird die Lagegunst durch ein Konzept für ein sogenanntes »autoarmes Quartier auf freiwilliger Basis« zusätzlich unterstützt.

Vernetzte Mobilitätskonzepte können gerade in Klein- und Mittelstädten sowie in ländlichen Gegenden trotz der dort häufig weniger kompakten räumlichen Strukturen und geringeren Infrastrukturdichte zur Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. Der Pro-Kopf-CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Alltagspersonenverkehr liegt heute in ländlichen Räumen deutlich über dem der (Groß-)Städte, das Einsparpotenzial beträgt dort laut einer Studie des Umweltbundesamts ca. 11 bis 14 Prozent.<sup>66</sup> In größeren Städten sind die Handlungsspielräume, aber auch der Handlungsdruck größer, da sich die verkehrsbedingten Probleme als drängender erweisen: wachsende und weiträumig verflochtene Pendler- und Wirtschaftsverkehre, Staus, Lärm, schlechte Luftqualität und der hohe Flächenverbrauch für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr (MIV).

Angesichts dieser Ausgangslage ist es in jedem Fall notwendig, Mobilität regional zu denken und in Fragen der Verkehrs- und Infrastrukturplanung interkommunal zu kooperieren (→ U Kommunale Kooperation), wie es beispielsweise die **Mobilitätsregion Karlsruhe** (→ 16 / Abb. 072) seit vielen Jahren erfolgreich praktiziert. Das Schienennetz umfasst dort knapp 1.000 Kilometer mit 15 Stadt- und 15 Regional-/S-Bahn-Linien – damit besteht für viele Karlsruher kein Bedarf an einem eigenen Auto.

Eine Pkw-Fahrt von Zuhause zur Arbeit beansprucht 90 mal mehr Raum als eine vergleichbare Fahrt mit Bus oder Straßenbahnen. Viele Pkw-Wege sind zudem so kurz, dass sie ohne Probleme mit dem Fahrrad oder auch zu Fuß zurückgelegt werden können. In Ballungsgebieten lassen sich bis zu 30 Prozent der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagern,<sup>67</sup> insbesondere dann, wenn die Wege entsprechend gut ausgebaut und vernetzt sind, wie auf dem **Braunschweiger Ringgleis** (→ 7 / Abb. 073). Mit 19 Kilometern Länge rund um die Innenstadt verbindet dieses die Wohn- und Arbeitsquartiere innerhalb und außerhalb des Rings und zeigt, dass Rad- und Fußverkehr wesentliche Bausteine einer nachhaltigen zukunftsorientierten Mobilität sind. Ihre Stärkung kommt dabei grundsätzlich nicht nur der Umwelt zugute, sondern erhöht die Lebensqualität der Menschen, senkt Krankheitskosten und entlastet die Sozialversicherungssysteme.<sup>68</sup>

Um den Rad- und Fußverkehr zu fördern, stehen den Städten und Gemeinden vielfältige Handlungsoptionen offen. Grundlegend ist deren umfassende Betrachtung (→ A Integrierte Entwicklungskonzepte). Integrierte Konzepte können eine Vielzahl von Maßnahmen anstoßen, von Schnellbuslinien, Quartiers-/Stadtbusssystemen und Bürgerbussen über Fahrradförderung durch Radwegenetze, Verleihsysteme und Abstellanlagen bis hin zur Optimierung des motorisierten Individualverkehrs durch Park+Ride-Parkplätze, Parkraumbewirtschaftung,

067



J Darmstadt, Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung (→ 8): Sitzung des Mobilitätsbeirats

068



J Esslingen am Neckar, Neue Weststadt Klimaquartier (→ 9): Energieversorgung mit nachhaltigem Mobilitätskonzept verzahnt

069



J Aalen, Stadtoval (→ 4): Der neue integrierte Stadtbaustein (2020)

070



J Darmstadt, Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung (→ 8): Alternative Mobilitätsangebote und Mobilitätsberatung

071



J Ulm, Kienlesbergbrücke (→ 34): Neue Verbindung vom Eselsberg in die Innenstadt

072



J Mobilitätsregion Karlsruhe (→ 16): Alltag in der >Fahrradhauptstadt Deutschlands<

073



J Braunschweig, Ringgleis (→ 7): Der 19 km lange Fuß- und Radweg hat sich im städtischen Wegenetz etabliert und wird intensiv genutzt

# K

Mitfahrvermittlung, Mobilitätsstationen für schnelles und einfaches Umsteigen sowie Integration verschiedener Mobilitätsformen in ein einziges Mobilitätsportal (wie beispielsweise in der **Mobilitätsregion Karlsruhe** (→ 16). Lösungen wie diese helfen den Menschen beim ›Umstieg‹. Die Angebote müssen so gut sein, dass sie auch in Zeiten wie einer COVID-19-Pandemie angenommen werden.

Darüber hinaus ist es entscheidend, den Straßenraum durch funktionale Anpassung und Umgestaltung des öffentlichen Raums (→ **E Öffentliche Räume**) zu entlasten und seine Attraktivität zu steigern. Für Maßnahmen, die öffentliche Flächen neu aufteilen, zeichnet sich mittlerweile nicht nur bei Stadtbewohnerinnen und -bewohnern deutliche Zustimmung ab. Besonders Eingriffe, die den Radverkehr und den ÖPNV stärken, stoßen bundesweit auf hohe Zustimmung – selbst wenn Flächen für den Autoverkehr reduziert werden müssen.<sup>69</sup> Durch die Ausschöpfung straßenrechtlicher Möglichkeiten können Nutzungsrechte definiert und so beispielsweise ›Sommerstraßen‹ oder Freischankflächen zur temporären Nutzung ausgewiesen werden (→ **S Urbane Labore**). Unerwünschte Nutzungen sollten durch bauliche Maßnahmen verhindert und das Parken so organisiert werden, dass Flächen frei werden für lebendige Straßen.<sup>70</sup> Auch die sorgfältige und wertige Gestaltung von Infrastrukturbauprojekten trägt erheblich zur Qualität des öffentlichen Raums und seinem Erscheinungsbild bei, wie die **Kienlesbergbrücke** (→ 34 / **Abb. 071**) in Ulm zeigt.

Veränderungen brauchen Akzeptanz. Dies trifft auf das Thema Mobilität vielleicht besonders zu, daher ist es wichtig, dass Städte und Gemeinden die Bevölkerung durch gute Kommunikation und Bewusstseinsbildung auf diesem Weg ›mitnehmen‹. Hierzu kann beispielsweise die Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche einen positiven Beitrag leisten. Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte, die in Zusammenarbeit von Initiativen, Verwaltung und Politik erarbeitet werden, können mehr Ideen und ein größeres gegenseitiges Vertrauen erreichen (→ **G Partizipation**). Um die Konzepte umsetzen zu können, empfiehlt es sich, rechtzeitig geeignete Finanzierungsquellen zu erschließen und auch einen eigenen Haushaltstitel dafür anzulegen.<sup>71</sup>

Durch die Corona-Krise verstärkt in den Blick gerückt ist die ohnehin schon bestehende Problematik der Lieferverkehre in den Innenstädten. Projekte aus dem Ideenwettbewerb ›Elektromobile Logistik in Klein- und Mittelstädten‹ des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg zeigen hierzu Ideen und Lösungen, beispielsweise eine emissionsfreie regionale Lieferkette für die Gastronomie in Meersburg und Umgebung.

## Literaturempfehlung

Umweltbundesamt (UBA) (Hrsg.): **Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. Dessau-Roßlau 2020.**

## K Energie

»Eine klimaneutrale Energieversorgung, die Nutzung erneuerbarer Ressourcen, die Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen sowie klimabeständige und CO<sub>2</sub>-neutrale Gebäude tragen zu einer wesentlichen Senkung der Treibhausgasemissionen bei.«<sup>72</sup>

Energie ist ein Mittel zum Zweck: Vor allem für Wärme, dann auch für Bewegung und Mobilität, zudem für Kühlung und vieles andere mehr wird Energie benötigt. Die Menge der benötigten Energie steigt und die Energiequellen wandeln sich. Seit der Industrialisierung, die nur durch die Ausnutzung fossiler Ressourcen so möglich war, wie wir sie kennen, hat der Energieverbrauch immer neue Höchststände erreicht. Der Strukturwandel von der Industrie- zur digitalisierten Wissensgesellschaft führt jedoch nicht automatisch zur erhofften Energieeinsparung, auch Server benötigen Energie und Kühlung. Insofern sind sowohl die zukunftsfähige Versorgung mit Energie, als auch die Folgen des hohen Energieverbrauchs für Klima, Umwelt und Gesundheit zentrale Fragen von weltweiter Bedeutung. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund des Klimawandels und seiner globalen Konsequenzen unterstreicht die ›Neue Leipzig-Charta‹ daher die Bedeutung einer klimaneutralen Energieversorgung – von der Gewinnung über die effiziente Nutzung bis hin zur weitestmöglichen Reduktion der Emissionen.

So sieht das Pariser Klimaabkommen von 2015 weltweite Anstrengungen vor, um die Erwärmung auf deutlich unter 2° Celsius zu beschränken (→ **H Klima**). In Deutschland werden die Klimaschutzziele mit dem Bundes-Klimaschutzgesetz normiert und die so genannten Sektorenziele des Klimaschutzplans 2050 in jährliche Emissionsbudgets für jeden Sektor übertragen. Der Großteil der Treibhausgasemissionen in Baden-Württemberg stammt aus dem Verkehrssektor. Anstrengungen in anderen Sektoren, wie etwa den privaten Haushalten, wurden in den vergangenen Jahren durch weiter steigende Emissionen im Verkehrssektor konterkariert. Daher besteht hier der größte Handlungsbedarf. Gut integrierte und durch den ÖPNV erschlossene Neubauquartiere können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten (→ **J Mobilität**).

Neben dem Verkehr werden auch Strom- und Wärmeerzeugung aus fossilen Energieträgern unter den sogenannten energiebedingten Treibhausgasemissionen subsummiert, die in Baden-Württemberg rund 87 Prozent ausmachen. »Die Energiepolitik ist somit das wesentliche Element der Klimapolitik.«<sup>73</sup> Zentrale Aufgaben sind die Reduzierung des Strombedarfs und die Steigerung der Effizienz bei der Stromerzeugung, z. B. durch Kraft-Wärme-Kopplung, die Stromerzeugung auf Basis erneuerbarer Energien sowie der intelligente Aus- und Umbau der Stromnetz-Infrastruktur.<sup>74</sup> Um den

### → 33 Ulm, Wohn- und Geschäftshaus k5

Die Akzeptanz neuer, energiesparender Werkstoffe ist keine Selbstverständlichkeit. Der im Fall des k5 in Ulm innovative Einsatz einer mehrschaligen kerngedämmten Dämmbetonkonstruktion konnte erst durch einen intensiven Austausch mit Verwaltung und Firmen erreicht werden. Mit dem Ergebnis, dass sich klimabewusste Energieeffizienz und zeitgemäße Ästhetik nun auf gelungene Weise verbinden.

Stromverbrauch zu reduzieren,<sup>75</sup> müssen energieeffiziente Neu-Geräte und Gebäude- bzw. IT-Technik sowie stromsparende LED-Technik für die Beleuchtung eingesetzt werden. Eine nachhaltige Wärmestrategie beinhaltet u. a. die energetische Modernisierung des Gebäudebestands, die Effizienzsteigerung bei der Wärmeerzeugung und -nutzung sowie die Transformation zu erneuerbaren Energien unter Wahrung ökologischer Kriterien.<sup>76</sup> Ebenso braucht es Strategien für lokale Wärmenetze, die erneuerbare Energien und Kraft-Wärme-Kopplung optimal integrieren.

Die Reduktion von energiebedingten Treibhausgasemissionen erfolgt bisher vor allem im sogenannten Bereitstellungssektor durch den Ausbau erneuerbarer Energien.<sup>77</sup> Zur Erreichung der Klimaziele ist es notwendig, die heute installierte, erneuerbare Anlagenleistung bis 2050 mehr als zu vervierfachen.<sup>78</sup> Da Windenergie- und Photovoltaikanlagen nur geringe oder sogar negative CO<sub>2</sub>-Verminderungskosten verursachen, können durch einen Zubau dieser Technologien Emissionen und Gesamtkosten gleichermaßen reduziert werden. Gegenüber 2016 ist die Stromerzeugung aus Photovoltaik-Anlagen in Baden-Württemberg bis 2018 um rund 15 Prozent gestiegen, wobei derzeit lediglich rund 15 Prozent des Dachflächenpotenzials genutzt werden. Photovoltaik ist somit landesweit noch deutlich ausbaufähiger.<sup>79</sup>

Für Kommunen bietet Photovoltaik viele Chancen, denn die Akzeptanz in der Bevölkerung ist groß und der Einsatz finanziell lukrativ.<sup>80</sup> In Waiblingen wird beispielsweise seit dem Jahr 2006 der Einsatz von Solarenergie in städtebaulichen Verträgen und Grundstückskaufverträgen festgeschrieben.<sup>81</sup> In Tübingen werden seit 2007 Dachflächen für Bürgerenergieanlagen bereitgestellt, die Stadtwerke installieren selbst Solaranlagen.<sup>82</sup> Beim Projekt **Wohnen statt Parken – Reihenhäuser auf dem Parkdeck** (→ 19 / Abb. 074) in Konstanz ergänzt Photovoltaik auf den Dachflächen das Mieterstrommodell der Stadtwerke. Nach der im Jahr 2020 erfolgten Novelle des Klimaschutzgesetzes für Baden-Württemberg ist die Installation von Photovoltaikanlagen auf Dachflächen beim Neubau von Nicht-Wohngebäuden und auf großen Parkplatzflächen nun verpflichtend.

Die Umsetzung von sogenannten CO<sub>2</sub>-Verminderungsmaßnahmen schreitet im Vergleich zum Ausbau der Erneuerbaren Energien nur langsam voran. Zur Erreichung der Klimaschutzziele sind CO<sub>2</sub>-Verminderungsmaßnahmen, Elektrifizierung, CO<sub>2</sub>-Abscheidung oder der Einsatz von »Green Fuels« (Brennstoffe, die aus Biomasse und/oder erneuerbarem Strom hergestellt werden), aber dringend erforderlich.<sup>83</sup> Im Fokus stehen insbesondere auch Technologien rund um den »grünen« Wasserstoff, die für den Industriestandort Deutschland von höchster Bedeutung sind. Mit »Power-to-Gas-to-Power« (P2G2P) als Schlüsseltechnologie wird in der **Neuen Weststadt Klimaquartier** (→ 9 / Abb. 078) in Esslingen am Neckar überschüssiger Ökostrom vor Ort in »grünen Wasserstoff« umgewandelt und für die Nutzung im Stadtviertel, in der Mobilität und der Industrie aufbereitet.

Auch beim Neubau von Gebäuden ist auf Nachhaltigkeit zu achten, wie beispielsweise beim **Wohn- und Geschäftshaus k5** (→ 33 / Abb. 077) in Ulm. Das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg sieht vor, dass die Förderprogramme des Landes für den kommunalen Hochbau künftig den Grundsätzen des nachhaltigen Bauens Rechnung tragen sollen. Das digitale Planungswerkzeug N!BBW – Nachhaltiges Bauen Baden-Württemberg bietet schon jetzt einen kompakten Kriterienkatalog, der samt Beratung kostenlos zur Verfügung steht. Beispielhafte Projekte wie der **Neubau Rathaus Wössingen** (→ 36 / Abb. 076) in der Gemeinde Walzbachtal zeigen, dass Nachhaltigkeitskriterien auch in den Strukturen und Prozessen kleinerer Kommunen sehr gut umzusetzen sind und auf diese Weise ambitionierte Ziele wie der Passivhausstandard erreicht werden können.

Der Großteil des Nutzenergiebedarfs wird allerdings auch in Zukunft auf den Bestand, und das heißt insbesondere ältere Gebäude, entfallen, sodass hierauf ein Fokus des Handelns gerichtet werden sollte. Allerdings wäre es im Ergebnis nicht effizient, sich nur auf die energetische Optimierung einzelner Gebäude zu konzentrieren. Der Einsatz von hocheffizienten Wärmenetzen, insbesondere der vierten Generation (Niedertemperaturwärmenetze) mit hohen Anteilen Erneuerbarer Energien, muss dabei ebenfalls eine wichtige Rolle spielen.<sup>84</sup> Sie sind in dicht bebauten Gebieten besonders sinnvoll und ermöglichen eine effiziente und kostengünstige Versorgung von Gebäuden mit einem hohen Anteil von Wärme aus Erneuerbaren Energien, Kraft-Wärme-Kopplung, industrieller Abwärme oder Abwasser – und sind daher ein strategisch wichtiger Baustein der Energiewende im Wärmesektor. Der Anschluss einer bestehenden Siedlung, wie etwa des **Wohngebietes Kanadaring** (→ 20 / Abb. 075) in Lahr, an das bestehende Fernwärmenetz ist hierbei ein erster wesentlicher Schritt. Gleichzeitig wird hier durch den Bestandserhalt die bereits eingesetzte »graue Energie« erhalten.

Im Rahmen der Novellierung des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg im Jahr 2020 wurden alle Großen Kreisstädte und kreisfreien Städte zur Durchführung einer kommunalen Wärmeplanung verpflichtet. Zentral ist hierbei eine integrale Betrachtung, die über das einzelne Gebäude hinausgeht und auch die Interaktionen mit der Energiewirtschaft und dem Verkehrssektor berücksichtigt, wie beispielsweise im bereits erwähnten **Neuen Weststadt Klimaquartier** (→ 9) in Esslingen am Neckar. Auch klimafreundliche Smart-City- oder Smart-Community-Konzepte (→ T Smart City) sollten unterstützt und gefördert werden.<sup>85</sup> Integrierte energetische Quartierskonzepte werden in Ergänzung und Abrundung zum etablierten Werkzeugkasten der Städtebauförderung durch die KfW als sehr flexibles Instrument gefördert.

Die Einbindung der energetischen Stadtsanierung in laufende Entwicklungsprozesse auf Quartiersebene ist ein wichtiger Motor für deren Umsetzung. Wenn Quartiere ganzheitlich betrachtet werden und die energetische Sanierung mit anderen für eine zukunftsgerechte Entwicklung bedeutenden Themen verbunden wird, gelingt es, die Akteure und insbesondere die Immobilieneigentümer zum Mitmachen zu motivieren. Für kleinere

### → 9 Esslingen am Neckar, Neue Weststadt Klimaquartier

Ein zukunftsweisendes Energieversorgungs-konzept wie in der »Neuen Weststadt« kann in der Verzahnung mit einem nachhaltigen Mobilitäts-konzept auf Basis einer langfristigen und nachhaltigen Stadtentwicklungsstrategie einen Mehrwert über die Quartiersgrenzen hinaus schaffen.

074



K Konstanz, Wohnen statt Parken (→ 19): Doppelnutzung von kostbarem innerstädtischen Baugrund und intelligentes Energiekonzept

075



K Lahr, Sanierung Wohngebiet Kanadaring (→ 20): 268 Wohnungen wurden bereits umfassend modernisiert

076



K Walzbachtal, Neubau Rathaus Wössingen mit Rathausplatz (→ 36): Passivhausstandard

077



K Ulm, Wohn- und Geschäftshaus k5 (→ 33): Monolith im Passivhausstandard

078



K Esslingen am Neckar, Neue Weststadt Klimaquartier (→ 9): Klimaneutralität u. a. durch Vollsolarisierung der Dachflächen

Kommunen im ländlichen Raum bietet sich in diesem Zusammenhang beispielsweise die Entwicklung zum »Bioenergiedorf« als möglicher Ansatz an, bei dem lokale Potentiale genutzt werden (z. B. regionale Biomasse, vorhandene Strukturen, Engagement der Bürger). Ziel ist es, importierte, fossile durch regional verfügbare Energieträger zu ersetzen und auf diese Weise vor Ort einen Mehrwert zu schaffen, der der Region zugutekommt.<sup>86</sup>

Die Rahmenbedingungen für eine qualifizierte Energieberatung in Baden-Württemberg sind besonders günstig, was primär durch das fast flächendeckende Netz der regionalen Energieagenturen (rEA) bedingt ist. Kommunen werden durch diese Kompetenzzentren der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg bei ihren Klimaschutzaktivitäten unterstützt, sie decken die Fachbereiche Kommunaler Klimaschutz, Energiemanagement, Contracting, Wärmenetze sowie Kraft-Wärme-Kopplung ab.<sup>87</sup> Bei all dem sollte die energetische Stadtsanierung integraler Teil der Stadtentwicklungsstrategie einer Kommune sein (→ **A Integrierte Entwicklungskonzepte**). Die Verknüpfung mit anderen Stadtentwicklungsprozessen bietet Chancen für Synergieeffekte und für die Verstetigung des Prozesses. Eine Teilnahme am »European Energy Award« oder ähnlichen Wettbewerben sollte zur Motivation und positiven Kommunikation geprüft werden.

#### Literaturempfehlung

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (Hrsg.): Quartiersebene als Infrastrukturverbund – Klimaschutzpotenziale und Synergien mit dem Umweltschutz. Berlin 2020.

## L Ökonomie

»Als attraktive, innovative und wettbewerbsfähige Wirtschaftsstandorte brauchen Städte qualifizierte Arbeitskräfte, soziale, technische und logistische Infrastrukturen sowie bezahlbare und verfügbare Flächen. Es sollte ein wesentlicher Bestandteil der Stadtplanung sein, dafür entsprechende Voraussetzungen zu schaffen.«<sup>88</sup>

Die Diskurse zur Zukunft von Städten und Gemeinden, sei es in der Fachwelt oder in den Medien und der breiten Öffentlichkeit, beziehen sich häufig auf deren

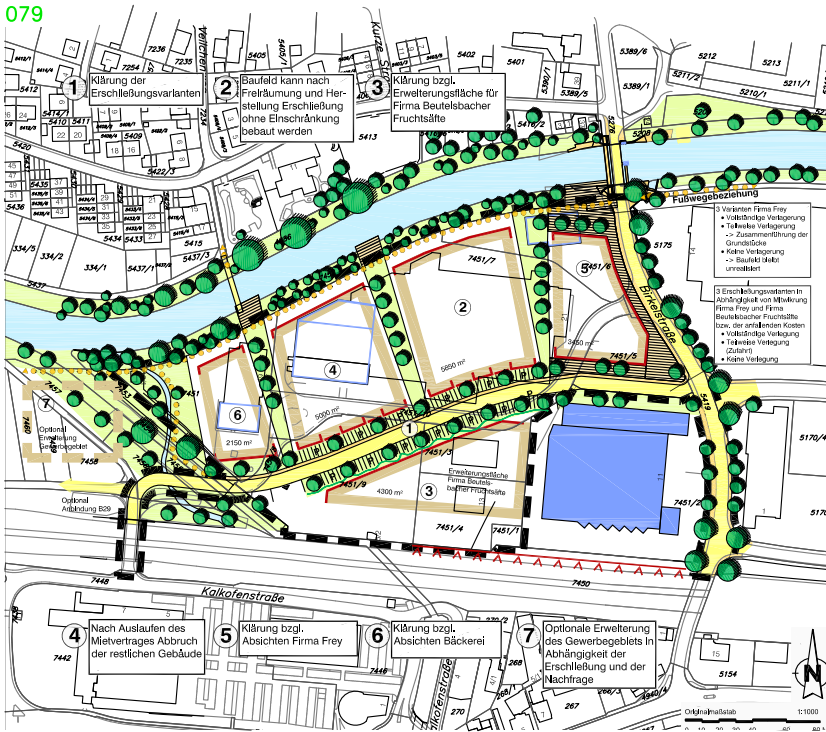
Entwicklung als Wirtschaftsstandort und in diesem Zusammenhang auf die tiefgreifenden Transformationen in vielen Bereichen der Wirtschaft. Thematisiert werden dabei so umfassende und weitreichende Themen wie die Digitalisierung (→ **T Digitalisierung und Smart City**), die Energieversorgung (→ **K Energie**), die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs oder den Wandel zur Wissensgesellschaft (→ **D Bildung**) etc. Die »Neue Leipzig-Charta« sieht in der »produktiven Stadt« eine maßgebliche Dimension auf dem Weg zu einer nachhaltigen Gesellschaft (→ **Grundlagen S. 17**). Sie betont in diesem Zusammenhang die Bedeutung einer diversifizierten Wirtschaft, also eines weit gefächerten Spektrums an Waren und Dienstleistungen für die Stadtentwicklung insgesamt. Dabei sind die traditionellen Industriezweige und global agierenden Konzerne genauso mit einbezogen wie neue Geschäftsmodelle und Wirtschaftsfelder oder der Einzelhandel. Für sie alle gilt die Feststellung, die transformative Kraft der Städte beruhe »auf einer breit aufgestellten Wirtschaft, die Arbeitsplätze und eine solide finanzielle Grundlage für die nachhaltige Stadtentwicklung schafft.«<sup>89</sup>

Herausforderung integrierter Stadtentwicklungspolitik ist es daher, für die zukunftsgerechte planerische Sicherung und Entwicklung wirtschaftlicher und gewerblicher Strukturen Sorge zu tragen. Hierbei geht es einerseits um die räumlich-funktionale, andererseits um eine gestalterische und akteursbezogene Qualifizierung und Aufwertung sowie die effiziente Nach- bzw. Wiedernutzung bestehender Gewerbeflächen. Im Sinne eines nachhaltigen kommunalen bzw. regionalen Flächenmanagements (→ **Q Boden**) bedarf es dafür regelmäßiger und fortschreibungsfähiger Bestandserhebungen und Potenzialanalysen sowie – im engen Zusammenspiel mit kommunaler bzw. regionaler Wirtschaftsförderung – des Wissens um Bedarfe und des Dialogs mit den Akteuren vor Ort. Neue Gewerbeflächen müssen vor diesem Hintergrund in gesteigertem Maße den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung entsprechen sowie langfristig eine gute Akzeptanz und Auslastung durch gewerbliche Betriebe gewährleisten.

Beispielhaft für ein derart strategisches Gewerbeflächenmanagement mit dem Ziel, hoch qualifizierte Gewerbeflächen zu schaffen, ist die **Konversion der Gewerbefläche »Birkel-Areal«** (→ **37 / Abb. 079**) in Weinstadt. Vorbildlich sind – neben einer effizienten Flächennutzung und dem Erhalt prägender Bausubstanz – die erreichte Durchgrünung des Areals und die Schaffung attraktiver Aufenthaltsräume sowie die Verbesserung der Erschließungssituation u. a. für den Radverkehr.

Überlagert wird diese Weiterentwicklung des Bestands an Gewerbeflächen als wesentliches Handlungsfeld integrierter Stadtentwicklungspolitik zunehmend vom längst auch in der Fläche stattfindenden Strukturwandel hin zur digitalen, dienstleistungsorientierten und post-fossilen Wirtschaft. Ein Strukturwandel, der zwar vor dem Hintergrund der großen globalen Trends (Digitalisierung, Künstliche Intelligenz, Globalisierung, Klimawandel) gesehen werden muss, auf lokaler Ebene aber maßgeblich auf den Potenzialen und der Innovationskraft der

079



L Weinstadt, Gewerbefläche "Birkel-Areal" (→ 37): Rahmenplan – im Bebauungsplan wurde ein hoher Grünflächenanteil festgesetzt

080



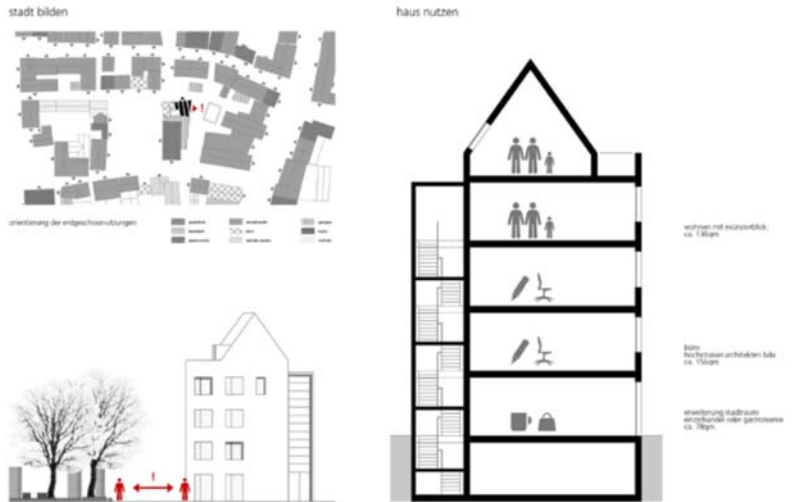
L Leutkirch im Allgäu, Allgäuer Genussmanufaktur eG (→ 21): Gründung der Genossenschaft durch 900 Bürgerinnen und Bürger

081



L Ulm, Wohn- und Geschäftshaus k5 (→ 33): Multi-funktionaler Stadtbaustein statt Baulücke

082



L Ulm, Wohn- und Geschäftshaus k5 (→ 33): Nutzungsmischung als Konzept

083



L Karlsruhe, Alter Schlachthof (→ 15): Alte Großmarkthalle – heute Kunsthandwerkerzentrum

084



L Karlsruhe, Alter Schlachthof (→ 15): Alter Schweinestall – heute Büros

085



L Stuttgart, Urbane Gärten (→ 31): Bewässerungssystem – Lebensmittelproduktion ist jedoch nur ein nachrangiges Ziel des Projekts



→ 37 Weinstadt, Konversion Gewerbefläche  
›Birkel-Areal«

»Die hohe Nachfrage nach den in der Vermarktung befindlichen Gewerbeflächen, auch von attraktiven Betrieben, bestätigt den Weg der Konzeptentwicklung, den die Stadt im aufwändigen Verfahren über ein Jahrzehnt hinweg beschritten hat.«

# M

→ 21 Leutkirch im Allgäu, Allgäuer Genussmanufaktur eG

Bürgerprojekte wie die Allgäuer Genussmanufaktur können dann erfolgreich sein und zu lebendigen, produktiven Ortskernen beitragen, wenn die kommunale Verwaltung und am besten auch Bürgermeisterin oder Bürgermeister sie aktiv unterstützen.

wissensbasierten Gesellschaft sowie im Speziellen der Kultur- und Kreativwirtschaft beruht.<sup>90</sup> Eine wichtige Rolle im aktuellen stadtpolitischen Diskurs nimmt in diesem Kontext die Forderung nach der verstärkten, historisch betrachtet wiederkehrenden, Integration der ›Produktion‹ in die Innenstädte und Quartiere ein (→ M Starke Zentren). Die ›Neue Leipzig-Charta‹ verweist in diesem Zusammenhang auf innovative Möglichkeiten emissionsarmer Herstellungs- und Produktionsweisen,<sup>91</sup> wie sie z. B. Manufakturen, Handwerkerhöfe, FabLabs oder auch die urbane Landwirtschaft darstellen.

Im Quartier kommt dem alltäglichen, kleinteiligen und dezentral strukturierten Wirtschaften dabei aus stadtpolitischer Sicht eine maßgebliche Rolle zu – gerade auch in Hinblick auf die beschriebenen umfassenden ökonomischen Transformationen. Denn die »Wiedereinbettung des Wirtschaftens in soziale Prozesse und räumliche Kontexte« kann auf diesem Wege »Engagement für eine zukunftsfähige Entwicklung« hervorrufen.<sup>92</sup> Klein(st)-unternehmen, Existenzgründungen bzw. Start-ups, Handwerksbetriebe und Kreative etc. bieten in erheblichem Umfang Arbeitsplätze, sind Teil einer funktionierenden Nahversorgung (→ N Einzelhandel) und stiften zugleich seit jeher Identität und Zusammenhalt. Sie tragen zur Stärkung lokaler und regionaler Wirtschaftsstrukturen und -kreisläufe sowie zur Wertschöpfung vor Ort bei und erhöhen auf diese Weise die Resilienz des Systems Stadt (→ O Resilienz). Voraussetzungen sind indes Offenheit für Entwicklungsoptionen und experimentierfreudige Methoden und Formate (→ S Urbane Labore), alternative Energie- und Mobilitätskonzepte (→ J Mobilität) und nicht zuletzt die Bereitschaft der städtischen Entscheidungsträger, neue Formen hybrider, nutzergetragener Quartiersentwicklungen (→ G Partizipation) zu ermöglichen.

Die Stärkung der lokalen, aber auch der regionalen Wertschöpfung durch die Schaffung einer gemeinsamen Plattform der ortsansässigen Landwirte und anderer Lebensmittelproduzenten war zentrales Ziel der insbesondere für den ländlichen Raum beispielhaften **Allgäuer Genussmanufaktur eG** (→ 21 / Abb. 080) in Leutkirch im Allgäu. In einem aufgekauften und sanierten Bestandsgebäude haben sich über ein Dutzend Existenzgründungen bzw. Start-ups angesiedelt und zwanzig neue Arbeitsplätze geschaffen. Zugleich und in vorbildlicher Wechselwirkung mit dem Ort dient die Genussmanufaktur als neue soziale Mitte.

Für Initiativen, die durch ihre kritische Auseinandersetzung mit konventionellen Produktionsweisen zugleich auf ein neues Verhältnis des Städtischen und Ländlichen verweisen,<sup>93</sup> stehen das **Konzept der solidarischen Landwirtschaft**,<sup>94</sup> das aus dem Zusammenschluss von landwirtschaftlichen Betrieben oder Gärtnereien mit einer Gruppe privater Haushalte entsteht, oder auf das Quartier bezogen die Idee des urbanen Gärtnerns, die z. B. in Stuttgart das städtische **Förderprogramm Urbane Gärten** (→ 31 / Abb. 085) gezielt unterstützt und vernetzt. Solche Initiativen rütteln nicht an der Marktmacht der Lebensmitteldiscounter, sie sind vielmehr ein »Testfeld für ein stärker auf lokale Bedingungen und Begabungen ausgerichtetes Wirtschaften«<sup>95</sup> und

bilden auf diese Weise innovative Netzwerke, Lern- und Begegnungsorte – und damit einen umfassenden und niederschweligen Beitrag für die Stadtentwicklung.

Ein Beispiel für ein flexibel nutzbares und kooperativ betriebenes Zentrum für Kultur- und Kreativschaffende sowie künstlerisches Gewerbe aus dem städtischen Kontext ist der **Alte Schlachthof** (→ 15 / Abb. 083+084) in Karlsruhe. Kommunales, nicht rendite- sondern konzeptorientiertes Handeln waren hier ein zentraler Erfolgsfaktor für ein Vorhaben, um neuen Formen urbaner Produktion Raum und eine Adresse im Identität stiftenden Bestand zu geben. Im Maßstab des einzelnen Gebäudes zeigt exemplarisch das **Wohn- und Geschäftshaus k5** (→ 33 / Abb. 081+082) in Ulm durch die architektonisch anspruchsvoll umgesetzte Mischung aus Gastronomie, Büronutzung sowie Wohnen den vorbildlichen Ansatz eines hybriden Stadtbausteins.

## Literaturempfehlung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.): **Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten. Ergebnisbericht zum ExWoSt-Forschungsfeld. Bonn 2020**

## M Starke Zentren

»Die Umwandlung von Innenstadtbereichen in attraktive multifunktionale Räume bietet neue Möglichkeiten für die Stadtentwicklung: Es entstehen verschiedene Nutzungen für die Bereiche Wohnen, Arbeiten und Erholung.«<sup>96</sup>

Einzigartige und lebendige Zentren mit öffentlichen Plätzen, vielschichtigem Baubestand und vielgestaltigen Räumen für unterschiedlichste Formen sozialer Kontakte und Interaktion sowie wirtschaftliche und kulturelle Nutzungen sind das ›Produkt‹ europäischer Stadtentwicklungskultur, das es zu bewahren und behutsam weiterzuentwickeln gilt. Als zunehmend wichtiger Standortfaktor besitzen vitale und attraktive Innenstädte und Ortszentren eine hohe wirtschaftliche Bedeutung für die Städte und Regionen. Dabei sind sie in gleichem Maße auf ein prosperierendes Handelsleben angewiesen, wie umgekehrt der Handel von belebten Zentren profitiert.

Als zentraler Standort des Handels und von Dienstleistungen verschiedenster Art bekommen jedoch gerade die Innenstädte und Ortskerne die Auswirkungen des Strukturwandels im Einzelhandel und der Digitalisierung (z. B. durch den Online-Handel) bereits seit Längerem zunehmend zu spüren (→ **N Einzelhandel**). Die vielerorts festzustellende Schließung von Dienstleistungs- und Einzelhandelsgeschäften und daraus resultierende Leerstände bzw. monofunktional genutzte Erdgeschosszonen (u. a. durch Filialisierung) schwächen die Zentren nachweislich und wirken sich negativ auf das Ortsbild und die Wahrnehmung der Bewohnerschaft aus. Die Schließung von sogenannten Frequenzbringern führt damit häufig zu Abwärtsspiralen oder »Trading-down-Effekten«. Zum Teil sehr umfangreiche bauliche Investitionen in Gebäude und Infrastrukturen erfolgten vergeblich und sind mit hohen Wertverlusten verbunden, wenn die Innenstädte ihre Funktion verlieren.

Diese Entwicklungen werden durch die Folgen der COVID-19-Pandemie zusätzlich verstärkt: Rückläufige Zahlen von Touristinnen und Touristen sowie Geschäftsreisenden haben bereits kurzfristig zu einer drastischen Abnahme der Besucherfrequenz in den Innenstädten und damit zu einem Rückgang an potenzieller Kaufkraft geführt. Gleichzeitig wurde der Trend zum Online-Handel weiter verstärkt, dessen Folgen für die Innenstädte und den Einzelhandel gegenwärtig nicht seriös einschätzbar sind. Laut Prognosen des Handelsverbands Deutschland (HDE) könnten jedoch bis zu 50.000 Handelsstandorte geschlossen werden.<sup>97</sup>

Vor diesem Hintergrund ist es umso wichtiger, Innenstädte wie Stadtteilzentren und Ortskerne in ihrer essenziellen Funktion und Bedeutung für die Städte und Gemeinden, Gesellschaft und Wirtschaft zu festigen und mit Hilfe neuer, zukunftsgerichteter Konzepte zu stärken. Die »Neue Leipzig-Charta« verweist in diesem Zusammenhang auf den Bedarf gemischt genutzter öffentlicher Räume, um die wichtige Ansiedlung neuer Produktionsformen und ökonomischer Aktivitäten innerhalb einer grünen, kreativen und dienstleistungsorientierten Wirtschaft zu begünstigen.<sup>98</sup>

Insbesondere in Zeiten spürbarer Transformationsprozesse in der Wirtschaft und im Handel, in denen sich der stationäre Einzelhandel gegenüber dem zunehmenden Trend zum Online-Handel behaupten muss, spielen Gestaltungs- und Anpassungsmaßnahmen im öffentlichen Raum (→ **E Öffentliche Räume**) sowie die Identitätswahrung der Innenstädte und Ortskerne durch den Erhalt und die behutsame Weiterentwicklung des baukulturellen Erbes (→ **P Bestand und Erbe**) eine entscheidende Rolle. So können durch die Steigerung der Aufenthaltsqualität das Einkaufserlebnis – als wesentliches Unterscheidungsmerkmal zum Online-Handel – ausgebaut und die Zentren gestärkt werden. Ziel sollte es daher sein, die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten und Ortskernen zu sichern bzw. zu verbessern, um damit die baulichen Rahmenbedingungen für lebenswerte und lebendige Zentren zu schaffen. In Böblingen ist es beispielsweise mit der **Neuen Meile** (→ **6 / Abb. 087**) gelungen, Teile der ehemals autogerechten Innenstadt zu einer neuen Fußgängerzone zu transformieren

und selbst verkehrsreichen Straßenkreuzungen Aufenthaltsqualität zu verleihen. Die eigens für die Böblinger Fußgängerzone entwickelte Beleuchtung sowie die Möblierung tragen zu einer hohen eigenen Identität bei. Im Ortskern von Wössingen wurde auf Grundlage einer Einzelhandelsstrukturanalyse der neue Standort für das Rathaus mit Dorfplatz festgelegt. Mit dem **neuen Rathaus** (→ **36 / Abb. 090**) wurde der Stadtgrundriss behutsam weiterentwickelt und ein dem Ort zuvor fehlendes gesellschaftliches Zentrum geschaffen.

Gleichzeitig bedarf es gemeinschaftlicher Anstrengungen, die zentrumsrelevanten Funktionen wie Kultur, Bildung, Wohnen, Arbeiten und Gastronomie zu erhalten und mit Hilfe einer vielfältigen Nutzungsmischung der möglichen Verödung der Zentren und Ortskerne entgegenzuwirken (→ **A Integrierte Entwicklungskonzepte**). In Ulm konnte eine kriegsbedingte Baulücke in zentraler Innenstadtlage mit dem **Gebäude k5** (→ **33 / Abb. 089**) qualitativ hochwertig bebaut und damit zurück in das Bewusstsein der Stadtgesellschaft geholt werden. Dank der Nutzungsmischung aus Gastronomie im Erdgeschoss, Büronutzung in den Hauptgeschossen sowie einer Wohnung in den Obergeschossen konnte mit dieser Hochbaumaßnahme ein Beitrag zu einem belebten Zentrum geleistet werden. In Gomaringen wurde dem Industriedenkmal **Kindlersche Fabrik** (→ **11 / Abb. 086**) mit dem Umbau zum Rathaus mit Bürgerbüro und Polizeiposten eine neue Nutzung zugeführt, die die gesamte Ortsmitte nachhaltig stärkt.

Die »Neue Leipzig-Charta« sieht vor dem Hintergrund neuer technologischer Entwicklungen, kleinteiliger Wirtschaftsstrukturen sowie emissionsärmerer Herstellungsweisen die Chance, die Produktion vermehrt wieder in die Innenstädte und Ortskerne zu integrieren und damit neue Formen von gemischt genutzten Quartieren zu gewährleisten (→ **L Ökonomie**).<sup>99</sup> Durch die räumliche Nähe von Wohn-, Arbeits- und Freizeitstätten wird zum einen die »Stadt der kurzen Wege« ermöglicht, zum anderen werden die Vitalität und die Attraktivität der Zentren durch die positive Belebung gestärkt. In Leutkirch hat die **Allgäuer Genussmanufaktur eG** (→ **21 / Abb. 091**) eine Markthalle auf einem zuvor brachliegenden Brauereigelände gegründet, die in zentraler Lage verschiedenste Produktionsstätten wie Brennerei, Weberei oder Sattlerei zusammenbringt und damit einen neuen Begegnungs- und Austauschraum im Dorfkern geschaffen hat.

Bei der Stärkung der Zentren spielen die Erdgeschosszonen als Interaktionsraum zwischen Innen und Außen eine entscheidende Rolle. Aufgrund ihrer Strahlkraft in den öffentlichen Raum hinein verlangt ihre Nutzung und Gestaltung besondere Aufmerksamkeit: »Wer Erdgeschosszonen aktiviert, kann damit ganze Stadtteile qualifizieren.«<sup>100</sup> Zur Aktivierung von Erdgeschossen, die wegen steigender Gewerbemieten schwer rentierlich zu betreiben sind, werden z. T. Quersubventionierungen durch andere Nutzungen herangezogen. Bei Neubauquartieren besteht in der Grundstücksvergabe über Konzeptverfahren die Möglichkeit, Einfluss auf die Qualität der Erdgeschosszonen zu nehmen (→ **Q Boden**). Die Stadt Kirchheim unter Teck hat bei der Vergabe der

086



Gomaringen, Umbau ehem. Kindlersche Fabrik (→ 11): Das neue Dienstleistungszentrum der Gemeinde

087



Böblingen, Stadtbau Bahnhofstraße »Neue Meile« (→ 6): Pausieren beim Einkaufen