

Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege
und Stadtentwicklung



35. Jahrgang

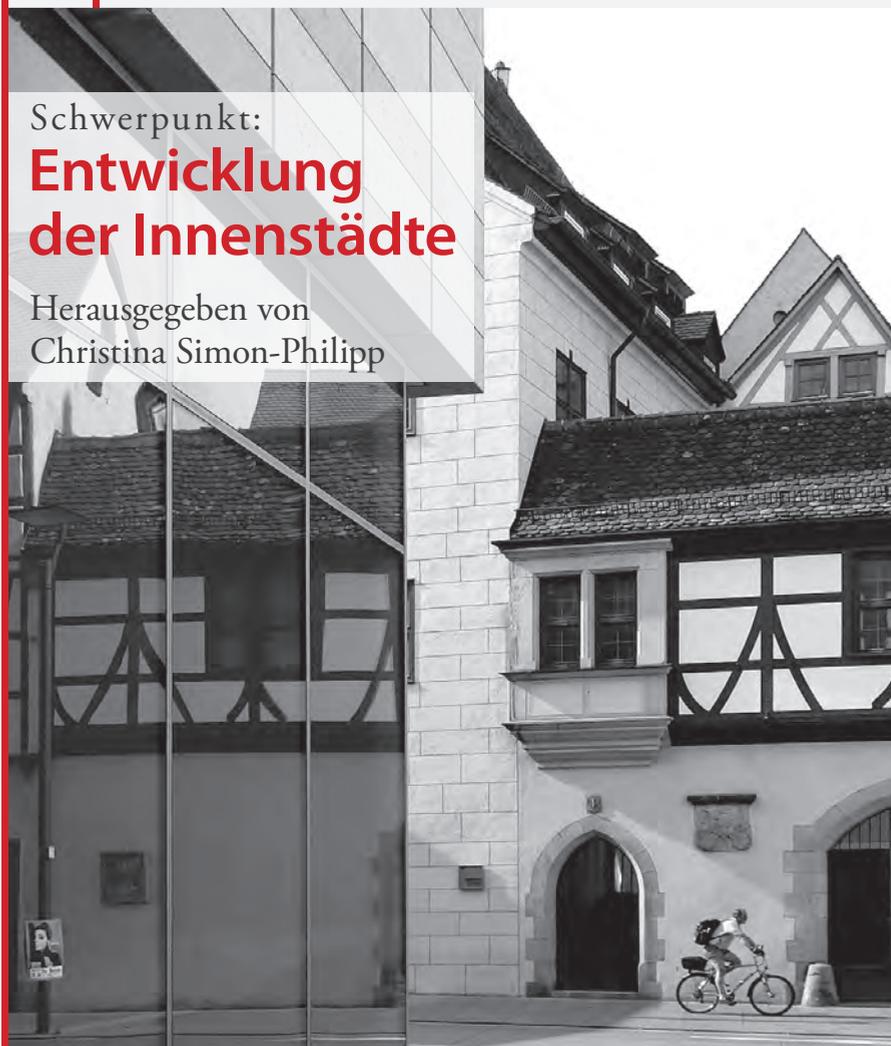
Heft 4/2008

BAG - Verlag

Schwerpunkt:

Entwicklung der Innenstädte

Herausgegeben von
Christina Simon-Philipp



Die alte Stadt

Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte,
Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, August Gebefßer,
Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

Redaktionskollegium:

HANS SCHULTHEISS (Chefredakteur) -
Dr. Nina Ehresmann (Besprechungen)
PROF. DR. HARALD BODENSCHATZ, TU Berlin,
Institut für Sozialwissenschaften - PROF. DR.
DIETRICH DENECKE, Universität Göttingen,
Geographisches Institut - PROF. DR. ANDREAS
GESTRICH, Deutsches Historisches Institut,
London - PROF. THERESIA GÜRTLER BERGER,
Zürich - PROF. DR. TILMAN HARLANDER,
Universität Stuttgart, Institut Wohnen und
Entwerfen - DR. HELMUT HERBST, Galerie
Stihl Waiblingen - PROF. DR. JOHANN JESSEN,
Universität Stuttgart, Städtebau-Institut -
PROF. DR. URSULA VON PETZ, RWTH Aachen -
VOLKER ROSCHER, Architektur Centrum
Hamburg - PROF. DR. JOACHIM SCHULTIS,
Heidelberg - PROF. DR. DIETER SCHOTT, TU
Darmstadt, Institut für Geschichte -
PROF. DR. HOLGER SONNABEND, Universität
Stuttgart, Historisches Institut.

Redaktionelle Zuschriften

und Besprechungsexemplare werden an die
Redaktionsadresse erbeten:
Die alte Stadt, Postfach 100355, 73728 Esslingen.
Tel.: 0711 - 3512-3242, Fax: 0711 - 3512-2418.
Email: Hans.Schultheiss@esslingen.de
Internet: <http://www.alte-stadt.de>

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist zugleich Mit-
gliederzeitschrift der ca. 110 Städte umfassenden
Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V.

Erscheinungsweise:

jährlich 4 Hefte zu je mind. 88 Seiten.

Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 79,- Einzelheft EUR 24,-
Vorzugspreis für Studierende EUR 60,- jeweils
zzgl. Versandkosten.

Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt,
zur Fortsetzung bis auf Widerruf. Kündigungen
des Abonnements können nur zum Ablauf eines
Jahres erfolgen und müssen bis zum 15. November
des laufenden Jahres beim Verlag oder der Redak-
tion der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt einge-
gangen sein.

Verlag:

Bernhard Albert Greiner Verlag (BAG-Verlag),
Olgastraße 13, 73630 Remshalden.
Tel.: 07151/2766-45, Email: info@bag-verlag.de
Anzeigenleitung: Dr. Claudia Greiner

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Redaktion und Verlag haften nicht für unverlangt
eingesandte Manuskripte. Die der Redaktion an-
gebotenen Originalbeiträge dürfen nicht gleich-
zeitig in anderen Publikationen veröffentlicht
werden. Mit der Annahme zur Veröffentlichung
überträgt der Autor der Arbeitsgemeinschaft Die
alte Stadt und dem Verlag das ausschließliche Ver-
lagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheber-
rechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das
Recht zur Herstellung elektronischer Versionen
und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das
Recht zu deren Vervielfältigung online und offline.
Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge
sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil der
Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des
Urheberrechts ohne schriftliche Genehmigung des
Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder in
eine von Maschinen, insbesondere von Datenver-
arbeitungsanlagen verwendbare Sprache über-
tragen werden.

Druck: Druckerei Dünnbier, Großschönau

© 2008 BAG-Verlag, Remshalden
Printed in Germany. ISSN 0170-9364
ISBN für dieses Heft: 978-3-86705-040-1

Entwicklung der Innenstädte

Herausgegeben von Christina Simon-Philipp

Editorial von Christina Simon-Philipp 299

ABHANDLUNGEN

KARIN SANDECK/CHRISTINA SIMON-PHILIPP, Destination
Innenstadt - zur Entwicklung der Innenstädte in Deutschland 303

CLEMENS ZIMMERMANN, Innenstädte 1880 bis heute -
Funktionen und bauliche Gestalt im Wandel 324

MARTA DOEHLER-BEHZADI, Städtebaulicher Denkmalschutz
als Ressource der Stadtentwicklung..... 337

DETLEF KURTH, Stadtentwicklung Krakau.
Perspektiven der Innenstadtentwicklung zur Weichsel 350

BERND FAHLE/HANNES BARK/STEFANIE BURG,
Innenstadtentwicklung in baden-württembergischen Mittelstädten 361

KATHARINA BRZENCZEK/CLAUS C. WIEGANDT, Von Akteuren
und Instrumenten bei der Neugestaltung innerstädtischer Plätze 372

AUTOREN 385

FORUM

Tagungsbericht: Stadtmarketing und Tourismus -
neue Herausforderungen für die alte Stadt (*Die alte Stadt*) 386

Tagungsbericht: Baudenkmal und zeitgenössische Architektur
in der historischen Stadt (*Die alte Stadt*)..... 388

Tagungsbericht: Climate Change and Urban Design (*Katharina Janke*) 389

BESPRECHUNGEN

BERNHARD KREUTZ, Städtebunde und Städtenez am Mittelrhein im
13. und 14. Jahrhundert (*Immo Eberl*)..... 391

TORSTEN LORENZ, Von Birnbaum nach Międzychód. Bürgergesellschaft
und Nationalitätenkampf in Großpolen bis zum Zweiten Weltkrieg
(*Peter Kriedke*)..... 392

UTA SCHMITT, Der Stadtgarten in Karlsruhe. Ein historischer Streifzug
(*Martin Furtwängler*) 393

Foto Umschlag:

Ulm, Neue Straße (© *Thomas Fütterer*, Stuttgart, www.archimedium.de)

Entwicklung der Innenstädte

Editorial

von Christina Simon-Philipp



Dieses Themenheft stellt die Entwicklung der Innenstädte in den Mittelpunkt. Die Beiträge setzen sich mit den wandelnden wirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen der Innenstadtentwicklung, den Veränderungsprozessen sowie den zentralen Handlungsfeldern und Instrumenten zur Erhaltung lebendiger Mitten auseinander. Dabei geht es sowohl um einen historischen Abriss als auch um die Beleuchtung aktueller stadtentwicklungspolitischer und städtebaulicher Herausforderungen auf unterschiedlichen Maßstabsebenen.

Zunächst drängt sich die Frage nach der räumlichen Abgrenzung und inhaltlichen Definition der „Innenstadt“ auf. Nähert man sich begrifflich, erscheint es auf den ersten Blick einfach zu sein: Die Innenstadt ist der „innere Teil“ der (Kern)Stadt. Im alltäglichen Sprachgebrauch wird die Innenstadt in der Regel mit der „Einkaufsinnenstadt“ bzw. der „City“ gleichgesetzt. Versucht man zu präzisieren und stadtstrukturell zu analysieren, wird es komplexer und man stellt fest, dass es im Fachdiskurs keine einheitliche Definition der Innenstadt gibt.

Für dieses Themenheft wird folgende funktionale und räumliche Charakterisierung zu Grunde gelegt: Die Innenstadt besteht in ihrem Kern aus dem ältesten Teil der Stadt (in der Regel die Altstadt) als historische „Keimzelle“. Die Innenstadt ist das Zentrum des städtischen Lebens, des Handels und der Kultur und weist eine hohe Nutzungsdichte auf. Als Herz der Stadt hat sie einen hohen Identifikations- und Repräsentationswert für die Gesamtstadt. Sie umfasst sowohl die innerstädtischen Versorgungsbereiche als auch die angrenzenden kernstädtischen Wohnquartiere.

Die sechs Artikel spannen einen weiten Bogen: Im ersten Beitrag von **KARIN SANDECK** und **CHRISTINA SIMON-PHILIPP** werden die Empfehlungen der Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz zur Entwicklung der Innenstädte zusammengefasst. Die aktuelle Situation der Innenstädte in Deutschland wird dargestellt und bewertet. Es werden Trends und zentrale Fragen sowie Konsequenzen und Handlungsfelder benannt. Das Wohnen in der Innenstadt und die Bedeutung der Migration für die Innenstadtentwicklung werden vertiefend betrachtet.

CLEMENS ZIMMERMANN gibt einen Überblick über die historische Entwicklung der Innenstädte seit 1880. Er geht dabei auf die sich wandelnden Funktionen, die maßgeblichen städtebaulichen, stadt- und wohnpolitischen Leitbilder, die daraus abgeleitete bauliche Gestaltung und den Stadtverkehr ein.

Wenn man sich mit der Entwicklung der Innenstädte auseinandersetzt, kann dies nicht abgekoppelt von der gesamtstädtischen Perspektive geschehen. **MARTA DOEHLER-BEHZADI** geht nach einem Abriss über das urbane Zeitalter und die europäische Stadt auf die Bedeutung des Städtebaulichen Denkmalschutzes für die (Innen)Stadtentwicklung ein. Die hohe Priorität, die das baukulturell wertvolle historische Erbe in Deutschland genießt, spiegelt sich im Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung „Städtebaulicher Denkmalschutz“ wider. Das in den neuen Bundesländern bereits 1991 gestartete und seither erfolgreich durchgeführte Programm soll ab 2009 auch auf die alten Bundesländer ausgedehnt werden.

DETLEF KURTH porträtiert Krakau als „Inbegriff der europäischen Stadt“. Die Krakauer Innenstadt ist ein kulturelles und religiöses Zentrum sowie ein lebendiger Handels- und Wissenschaftsstandort. Die Zentrumsfunktion der Altstadt sowie weite Teile der Innenstadt sind aber durch unabgestimmte Einzelentscheidungen für Großinvestitionen wie Einkaufszentren zunehmend bedrängt. Der Beitrag basiert auf der intensiven Auseinandersetzung mit der Innenstadtentwicklung von Krakau, die im Sommersemester 2007 Gegenstand eines studentischen Projektes im Masterstudiengang Stadtplanung an der Hochschule für Technik in Stuttgart (HFT) war.

BERND FAHLE, HANNES BARK und **STEFANIE BURG** geben einen Überblick über die Innenstadtentwicklung baden-württembergischer Mittelstädte. Die empirisch angelegte Innenstadtstudie wurde im Auftrag der Wüstenrot Stiftung in konzeptioneller Abstimmung mit dem Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg durchgeführt. Sie arbeitet kommunale Strategien und Maßnahmen der Innenstadtentwicklung exemplarisch auf und benennt potentielle Handlungsfelder und Steuerungsmöglichkeiten zur Stärkung der Innenstädte.

KATHARINA BRZNCZEK und **CLAUS-C. WIEGANDT** konzentrieren sich auf die Bedeutung des öffentlichen Raumes für die Attraktivität und Lebensqualität der Innenstädte. Sie untersuchen die Umgestaltung innerstädtischer Plätze anhand von vier Fallstudien und analysieren dabei insbesondere die Strategien und Instrumente, die den Prozessverlauf der Umgestaltung innerstädtischer Plätze als Gemeinschaftsleistung einer Vielzahl von beteiligten Akteuren kennzeichnen.

In der Zusammenschau der Beiträge wird deutlich, dass viele Städte ihren Zentren mit unterschiedlichen Maßnahmen der Aufwertung und Bestandsergänzung im Rahmen der Stadterneuerung, des Marketings und der strategischen Zusammenarbeit neue Anziehungskraft verliehen haben. Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem öffentlichen Raum als Kernbereich städtischen Lebens zu. Die Städte befinden sich in einem ständigen Wettbewerb um Kaufkraft, Einwohner und Handelsansiedlungen.



Abb.: Neue Straße in Ulm.

Die Erneuerung der „Neuen Straße“ in der Innenstadt Ulms gilt als Beispiel für eine dynamische Innens-tadtentwicklung, die nach vorn blickt, ohne das historische Erbe in den Schatten zu stellen.

Auf einer viel befahrenen innerstädtischen Straße, die in den 1950er Jahren im Sinne der autogerechten Stadt ausgebaut wurde, entstand ein neues, lebendiges Stück Stadt (Fertigstellung 2007).

(Foto: *Achim Bunz*, München).

Gleichzeitig haben sich die Ansprüche der Bewohner hinsichtlich Bequemlichkeit, Erreichbarkeit und Lebensqualität verändert, was zu einer Verschiebung der Nachfrage führt. Die Zentren werden zunehmend als Freizeit- und Kulturorte mit offenen Räumen für vielfältige Aktivitäten erlebt.

Trotz der positiven Tendenz ist aber nicht zu übersehen, dass weder der Wohn- noch der Wirtschaftsstandort Innenstadt ein Selbstläufer ist und dass viele Zentren insbesondere der Klein- und Mittelstädte weiterhin unter Druck sind: Die Verlagerung des Wohnens und des Gewerbes an den Rand der Städte und das veränderte Einkaufsverhalten der Menschen entzieht vielen gewachsenen Innenstädten ihre Lebendigkeit und ökonomische Basis.

Die Städtebauförderung und die europäische Strukturförderung bieten einen geeigneten finanziellen und instrumentellen Rahmen, um die städtebaulichen und wirtschaftlichen Zielsetzungen zur Stärkung der innerstädtischen Bereiche umzusetzen. Die Programme der Städtebauförderung wurden in diesem Jahr durch das Bund-Län-

der-Programm „Attraktive Stadt- und Ortsteilzentren“ ergänzt, das Aspekte des Stadtmanagements und des Stadtmarketings mit einbezieht.

Die öffentliche Hand ist gefordert, auf eine konsequente Anwendung der raumordnungs- und baurechtlichen Planungsinstrumente hinzuwirken (z.B.: Einzelhandelserlass, Vorrang integrierter Lagen nach den Landesentwicklungsplänen/-programmen, Festlegung von Vorranggebieten für großflächige Einzelhandelsbetriebe in den Regionalplänen). Für die Städte ist es eine immer größere Herausforderung, die komplexen Instrumente der Stadterneuerung und die sich immer weiter auffächernden Förderprogramme zu beherrschen.

Die Entwicklung der Innenstädte muss als dynamischer, bisweilen konfliktreicher Prozess begriffen werden. Im komplexen Feld der Innenstadtentwicklung geht es darum, ökonomische, ökologische, soziale und kulturelle Belange miteinander in Einklang zu bringen, um Fehlentwicklungen gegenzusteuern. Für eine qualitätvolle, wettbewerbsfähige Innenstadtentwicklung sind die Beteiligung und das Engagement unterschiedlicher Akteure auf allen relevanten Ebenen notwendig: öffentliche Hand, Investor, Projektentwickler, Einzelhandel, Immobilienbesitzer, Existenzgründer, City-Management. Maßnahmen für eine Stärkung der Innenstädte können nur dann dauerhaft erfolgreich sein, wenn sie von möglichst vielen Akteuren getragen werden. Bund, Länder, Kommunen und Private sind gefordert, ihre jeweiligen Möglichkeiten zu nutzen und auszubauen.

Esslingen am Neckar / Stuttgart

November 2008

Destination Innenstadt - zur Entwicklung der Innenstädte in Deutschland¹

1. Zur aktuellen Situation der Innenstädte

1.1. Ausgangslage und Herausforderungen

Die Innenstädte und Ortszentren sind seit Jahrhunderten Kristallisationspunkt des gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und politischen Geschehens. Sie sind Mittelpunkte von Regionen, Zentren für Kommunikation und Kultur, Identifikationspunkte für die Menschen. Trotz Nutzungsverlagerungen und der Konkurrenz peripherer Stadtlagen bieten sie Lebendigkeit und Vielfalt – zum Wohnen und Arbeiten, für Handel und Dienstleistung, zum Leben und Erleben.

Auf politischer Ebene ist man sich einig:² Europa braucht leistungsstarke Städte und Gemeinden. Sie sollen mit attraktiven Zentren im globalen Wettbewerb um Investitionen und Arbeitsplätze bestehen, als Schrittmacher zur Verbesserung der wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit beitragen und als Stabilisatoren und Anker den Zusammenhalt strukturschwacher, schrumpfender und dünn besiedelter Regionen sichern.

Städte und Gemeinden der gesamten Bundesrepublik stehen vor der Aufgabe ihre Zentren zu stärken, doch überlagern sich in den neuen Ländern zusätzlich transformationsbedingte Probleme mit Entwicklungen, die aus globalen und nationalen Trends resultieren. Da postindustrielle oder schrumpfende Regionen gleichzeitig neben dynamischen Ballungsräumen bestehen, sind neben Rückbauaufgaben weiterhin auch Wachstumsaufgaben und ihre Auswirkungen auf die Zentren zu lösen.

1 Die folgenden Ausführungen geben im Kern die Ergebnisse des „Berichtes zur Entwicklung der Innenstädte II“ der Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz aus dem Jahr 2006 wieder. Erarbeitet wurde der Bericht unter Vorsitz von *Karin Sandeck*, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, von *Konrad Ballheim*, Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr, *Karin Brandtönnies*, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, *Dr. Hans-Jochen Döhne*, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *Bernd Düsterdiek*, Deutscher Städte- und Gemeindebund, *Dr. Ulrich Hatzfeld*, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, *Elke Plate*, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, *Jost Schulze*, Sächsisches Staatsministerium des Innern, *Dr. Christina Simon-Philipp*, Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, *Hartmut Thielen*, Deutscher Städtetag, *Rita Werneke*, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg; *Rudolf Raabe*, bis 2007 Vorsitzender der Fachkommission Städtebau, gilt Dank für die Genehmigung zur Veröffentlichung der Ergebnisse im Rahmen dieses Beitrags.

2 Leipzig Charta zur nachhaltigen Europäischen Stadt vom 24.05.2007.

Auch die sozialen Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Städte und Gemeinden und ihrer Zentren haben sich gewandelt. Ursächlich sind die demographischen Veränderungen: die natürliche Bevölkerungsabnahme aufgrund des Saldos von Geburten und Sterbefällen, die zunehmende Alterung der Bevölkerung und die Zunahme des Anteils von Migranten an der Gesamtbevölkerung. Begleitet wird der demographische Wandel durch den wirtschaftlichen Strukturwandel, der mit Betriebsumstrukturierungen und Firmenschließungen sowie Abwanderung leistungsfähiger Bevölkerungsteile verbunden ist. Diese Entwicklungen haben Folgen in ökonomischer, immobilien- und wohnungswirtschaftlicher, infrastruktureller und sozialer Hinsicht. Es kommt zu Leerständen sowohl im gewerblichen Bereich (Einzelhandel) als auch im Wohnungssektor; bei dauerhaft rückläufiger Nachfrage zeichnet sich der Einbruch der Marktpreise von Grundstücken und Immobilien in bestimmten Gebieten ab. Die Unterauslastung der bestehenden Infrastruktureinrichtungen zieht erheblich höhere Kosten (z.B. ÖPNV, Kindergärten) nach sich. Weiter droht eine Fortsetzung der ohnehin zu beobachtenden räumlichen Entmischung der Bevölkerung.

Gleichzeitig ist die Rolle der öffentlichen Hand in der Diskussion: Was soll, bzw. was kann sie noch leisten? Um die zukünftigen Handlungsfelder für die Innenstadtentwicklung vor dem Hintergrund der veränderten Rahmenbedingungen zu benennen und Empfehlungen für alle beteiligten Akteure auszusprechen, hat die Bauministerkonferenz im Jahr 2005 die Fachkommission Städtebau beauftragt, den im Jahr 2000 verfassten „Bericht zur Entwicklung der Innenstädte“ fortzuschreiben. Die folgenden Ausführungen beruhen auf den Ergebnissen dieses Berichtes. Die aktuelle Situation der Innenstädte und Ortszentren wird in den Themenfeldern Demographie, gesellschaftlicher Wandel und Segregation, wirtschaftsstruktureller Wandel, Einzelhandel, Mobilität und Erreichbarkeit, Stadtteilzentren sowie Migrantenökonomien und Wohnen analysiert. Zwei Handlungsfelder, die in der Innenstadtdiskussion eine wachsende Bedeutung haben, werden vertieft: Das Wohnen in den Innenstädten sowie die Rolle von Migration für die Innenstadtentwicklung.

1.2. Demographische Veränderungen

Die Bevölkerung in Deutschland altert. Der Anteil über 60-Jährigen wird bis 2050 um ca. 12 Prozent zunehmen; d.h. mehr als jeder Dritte wird 60 Jahre oder älter sein. Gleichzeitig wird der Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 20 Jahren von rund 20 Prozent (2001) auf etwa 16 Prozent (2050) absinken. Insgesamt wird erwartet, dass sich der Anteil der Erwerbsfähigen um etwa 8 Prozent reduzieren wird. In Zukunft wird daher die Konkurrenz um junge, leistungsfähige Erwerbstätige wachsen. Diese Gruppen sind häufig auf urbane Milieus orientiert. Den Innenstädten kommt damit für diese Zielgruppen eine besondere Bedeutung zu.

Für viele ostdeutschen Innenstädte erwächst hieraus jedoch auch eine besondere Brisanz: Sie verloren und verlieren nachhaltig diese wichtige Nutzergruppe innerstädti-

scher Angebote durch den Wegzug junger Leistungsträger (Fernwanderung). Bis 2050 wird darüber hinaus bundesweit ein Bevölkerungsrückgang von 82,5 Mio. Einwohnern (2001) auf 75 Mio. erwartet. Die Veränderungen erfolgen räumlich differenziert: Wachstum, Stagnation und Schrumpfung erfolgen klein- und großräumig parallel. Bereits heute zeigen sich ausgeprägte Schrumpfungstendenzen vor allem in den ostdeutschen Ländern, aber auch in strukturschwachen Gebieten im Westen.

In diesen Regionen werden die Herausforderungen des demographischen Wandels für die innerstädtische Entwicklung bereits heute deutlich sichtbar: Sinkende Bevölkerungszahlen bewirken insgesamt sinkende Nachfragen. Wohnungs- und Geschäftsleerstand sind die ersten äußerlich wahrnehmbaren Zeichen; Immobilien- und Bodenpreise sind gefallen, Banken zögern Hypotheken auszustellen. Alterung und rückläufige Arbeitsplatzzahlen könnten zusätzlich zu einem Rückgang an Kaufkraft führen. Den relativ steigenden Kosten zur Aufrechterhaltung technischer und sozialer Infrastruktur stehen zunehmend begrenzte finanzielle Ressourcen der öffentlichen Hand gegenüber.

Umso mehr gilt es, die unvermeidlichen Schrumpfungsprozesse zu steuern, die Kräfte auf die Innenstädte zu konzentrieren und um Kooperationspartner auf allen Ebenen zu werben. Grundlage dafür sollten integrierte gesamtstädtische Entwicklungskonzepte sein, die Ansiedlungsentscheidungen auf ihre Innenstadtverträglichkeit prüfen und Gewähr dafür bieten, dass städtische Entwicklungspotentiale gezielt in die Innenstadt gelenkt werden.

1.3. Gesellschaftlicher Wandel – Segregation

Die demographischen Veränderungen und das weitere Auseinanderdriften von Reich und Arm wirken sich auch auf die Innenstädte und Ortszentren aus. Zwar ist der Trend zur stadträumlichen Trennung sozialer Schichten und unterschiedlicher Ethnien in der Bundesrepublik noch nicht als dramatisch anzusehen, gleichwohl aber ist eine Konzentration armer und sozial unterprivilegierter Bevölkerungsgruppen in nicht modernisierten oder umweltbelasteten Innenstadtgebieten zu beobachten. Diese Entwicklung wird dadurch gefördert, dass sich soziale Gruppen gezielt dort niederlassen, wo Angehörige der gleichen sozial-ökonomischen oder ethnischen Schicht bereits ansässig sind oder Wohnungen zugewiesen bekommen, für die Belegungsrechte bestehen. Das Zusammenleben gleicher Schichten und Ethnien erleichtert über die bestehenden sozialen und wirtschaftlichen Netzwerke das Zusammenleben grundsätzlich.

Auf der anderen Seite geraten solche homogener werdenden Gebiete häufig in eine Abwärtsspirale („überforderte Nachbarschaften“). Die Konzentration sozial-ökonomisch und ethnisch homogener Gruppen auf bestimmte Quartiere ist deshalb durchaus ambivalent zu werten. Zum Problem wird sie dann, wenn diese Gebiete stadtstrukturell ein Eigenleben führen und sich Segregation entwickelt. Solche Quartiere

haben einen negativen Ausstrahlungseffekt, der auch den Standort Innenstadt in Frage stellen kann.

Grundsätzlich begünstigen vielfältige undutzungsgemischte Innenstädte das Neben- und Miteinander unterschiedlicher Kulturen, Lebensstile und Bewohnerschichten. Gerade veränderte Lebensweisen bestimmter Personengruppen, die zumindest für gewisse Lebensabschnitte so genannte kreative Milieus in gemischten innerstädtischen Situationen suchen, und der zu beobachtende Trend zur Rückkehr der 50-Plus-Generation in die Zentren eröffnen Chancen für die Stärkung der sozial durchmischten Stadt. Gezielte Angebote auf dem Wohnungsmarkt z.B. durch Brachflächenkonversion oder eine differenzierte Belegung öffentlich geförderter Wohnungen bieten hierfür Potenziale.

1.4. Wirtschaftsstruktureller Wandel

Überlagert werden die gesellschaftlichen und demographischen Prozesse vom Strukturwandel in der Wirtschaft, der insbesondere in Orten mit industriellen und gewerblichen Monostrukturen sowie in Kommunen in peripherer Lage zu Wachstumsräumen ausgeprägt auftritt. Ähnliche Entwicklungen entstehen durch die Auflösung oder Verkleinerung von Militärstandorten und die Schließungen bei den öffentlichen Aufgabenträgern wie Bahn und Post. Die städtebaulichen und stadtstrukturellen Folgen dieses Abbaus von Standorten werden in immer mehr Städten und Gemeinden sichtbar: brachliegende Gewerbe- und Industrieflächen, nicht mehr benötigte Kasernen, leerstehende Büroimmobilien und Läden, verlassene Bahnareale – oft inmitten oder am Rande der Zentren. Der Deindustrialisierung Ostdeutschlands in den 1990er Jahren folgen zwar inzwischen überdurchschnittliche Zahlen von Existenzgründungen sowie ein Anwachsen der Bedeutung des Dienstleistungs- und Wissenssektors. Der Aufbau neuer wirtschaftlicher Strukturen ist jedoch auch durch anhaltende konjunkturelle Schwäche und zunehmende globale Einflüsse noch nicht ausreichend, um die anhaltend hohe Arbeitslosigkeit spürbar zu reduzieren. Es zeigt sich hier zudem die zu geringe Anzahl von Unternehmen, die als potentielle Innenstadtnutzer in Frage kommen. Negativ wirkt sich in diesem Zusammenhang auch die geringe Eigenkapitalquote entsprechender Unternehmen in den neuen Ländern aus.

Die durch den Arbeitsplatzabbau bedingte Zunahme von Transfereinkommensempfängern und die Abwanderung von finanzstärkeren Bevölkerungsschichten führt zu Kaufkraftverlusten und zu Nachfrageeinbrüchen im Einzelhandel, zu Leerständen beim Wohnen und beim Gewerbe und betrifft damit wiederum die Innenstädte. Auf der anderen Seite bieten gerade Brachflächen in zentraler Lage neue Chancen für die Innenentwicklung und für die Stärkung der Zentren: die Chance, die Nutzungsvielfalt der Innenstädte zu erhöhen, z.B. durch familiengerechten Wohnungsneubau; die Chance, größere Einzelhandelsprojekte an innerstädtische Standorte zu lenken oder die Chance, durch Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie neue Frei- und Grünräume die Standort- und Lebensqualität der Zentren zu erhöhen.

Der wirtschaftliche Strukturwandel ist auch eine Chance für die Innenstädte: Das Wachstum der überregionalen Dienstleistungen (wie Werbung, Medien, Finanzdienstleistungen etc.) in den letzten Jahren zeigt, dass die Großstädte und hierbei insbesondere die Innenstädte mit ihren urbanen, kreativen Milieus wichtige Wirtschaftsorte sind.

1.5. Wohnen in der Innenstadt

Trotz einer sich abzeichnenden „Renaissance des innerstädtischen Wohnens“ ist die Situation vieler Städte dadurch geprägt, dass innerstädtisches Wohnen immer noch zur Randfunktion zu verkümmern droht.³

Die Gründe für die geringe Bedeutung des Wohnens in zahlreichen Innenstädten sind vielschichtig. Grundsätzlich sind regional unterschiedliche Entwicklungstendenzen ablesbar, die sich auch nach den alten und neuen Bundesländern differenzieren. Während in manchen, vor allem größeren, wirtschaftlich prosperierenden Städten die Wohnungsknappheit noch ein Problem darstellt, sind ansonsten die Wohnungsmärkte überwiegend ausgeglichen. In wirtschaftlich schwächeren Regionen ist die Situation vieler Innenstädte durch eine zunehmende Leerstandsproblematik gekennzeichnet. Davon ist der Wohnungsbestand in den historischen Stadtkernen nicht ausgenommen.

Die Förderung des Wohnens in der Innenstadt ist städtebaulich, ökologisch sowie sozial von großer Bedeutung für eine nachhaltige Stadtentwicklung und langfristig gesehen auch ökonomisch tragfähiger.⁴ Für die Urbanität, Lebendigkeit und Sicherheit einer Stadt ist die Wohnfunktion von großer Bedeutung.

Die im Rahmen der Städtebau- und Wohnraumförderung gewährten Bundes- und Landesfinanzhilfen tragen maßgeblich zur Stärkung der Urbanität und Funktionalität der Zentren und damit zur Stärkung des Wohnens in den Innenstädten bei. Dreh- und Angelpunkt ist jedoch stets die Gemeinde; sie muss eine aktive Rolle einnehmen.

1.6. Einzelhandel

Attraktiver Einzelhandel hat eine Leitfunktion für lebendige Innenstädte. Die urbanen Voraussetzungen dafür sind gut: eine Vielfalt von Nutzungen, Angebote zum Verweilen, die Unverwechselbarkeit des Stadtraums, das historisch gewachsene Ortsbild sowie innerstädtische Entwicklungsflächen bieten eine hohe Standortwertigkeit.

3 Innenstädtisches Wohnen meint das Wohnen im Stadtkern. Dieser Teil der Stadt, in dem sich Handel, Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen konzentrieren, ist in vielen Städten identisch mit dem historischen Stadtkern (innerer Altstadt kern bzw. zentraler Geschäftsbereich). Die „Renaissance des innerstädtischen Wohnens“ bezieht nicht alle gesellschaftlichen Gruppen mit ein; vgl. *E. Spiegel, Wohnen in der inneren Stadt – wer kommt, wer geht, wer bleibt?*, in: *Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg* (Hrsg.), *innerorts – zukunftsfähige Stadterneuerung in Baden-Württemberg 2000-2006*, S. 178-183.

4 Vgl. *G. Kuhn / C. Simon, Aktuelle Projekte in Deutschland*, in: *Wüstenrot Stiftung* (Hrsg.), *Wohnen im Eigentum in der Stadt*, Stuttgart/Zürich 2004, S. 63-197.

Viele Kommunen haben dem Einzelhandelsstandort Innenstadt mit vielfältigen Maßnahmen der Aufwertung, der Bestandsergänzung, des Marketings und der strategischen Zusammenarbeit neue Anziehungskraft verschafft. Insbesondere in größeren Städten ist beim Einkaufen der Trend zurück in die Zentren zu beobachten. Trotz der positiven Tendenz ist nicht zu übersehen, dass der Wirtschaftsstandort Innenstadt kein Selbstläufer ist und dass viele Zentren insbesondere der Klein- und Mittelstädte weiterhin unter Druck sind: Die Verlagerung des Wohnens und des Gewerbes an den Rand der Städte und Gemeinden mit dem einhergehenden geänderten Einkaufsverhalten der Menschen entzieht vielen gewachsenen Ortsmitten ihre ökonomische Basis. Deshalb ist es notwendig, die Wettbewerbsfähigkeit der Innenstädte und Ortszentren als Ort des Handels und Einkaufens zu stärken.

Die ostdeutschen Innenstädte stehen hier vor besonderen Problemen: Es konnte noch nicht in ausreichendem Maße gelingen, gewerbliche Nutzungen und städtische Innenentwicklung miteinander in Deckung zu bringen. Ungeklärte Eigentumszuordnungen, fehlender Vorlauf bei der Entwicklung von innerstädtischen Flächen, großflächige städtebauliche Missstände und Steuerabschreibungsmodelle für Neubauten behinderten Investitionen in der Innenstadt direkt nach der Wiedervereinigung. Dies führte Anfang der 1990er Jahre auch zu einer beinahe schlagartigen Ansiedlung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen in verkehrsgünstigen Stadtrandlagen. Diese Projekte gingen deutlich zu Lasten des Ausbaus adäquater Innenstadtangebote und schwächen bis heute die innerstädtische Konkurrenzfähigkeit. Die Flächenausweitungen auf der grünen Wiese führten bis zu einem Mehrfachen an Verkaufsfläche pro Einwohner vergleichbarer westdeutscher Städte, und das bei nach wie vor deutlich geringerer Kaufkraft. Dieser Umstand ist kurzfristig nur begrenzt beeinflussbar, verstärkt das Problem des Kaufkraftabflusses in periphere Lagen jedoch zusätzlich.

Die öffentliche Hand ist nicht allein gefordert, Innenstädte und Ortszentren als attraktive Einzelhandelsstandorte zu stärken. Mehr Verbraucher an die Innenstädte zu binden durch ein konkurrenzfähiges und vielfältiges Warenangebot, durch Qualität, durch Branchenmix, durch Service, durch Abstimmung, durch Marketing, durch Kooperationen, durch Events etc. ist Aufgabe der Wirtschaft, die hier eigeninitiativ gefordert ist. Dies bezieht auch die Immobilieneigentümer ein, denn der Verlust von Standortqualität bedeutet Wertverlust der Immobilie.

1.7. Migrantenökonomien

Die vielfältigen wirtschaftlichen Aktivitäten der Zuwanderer und ihr ökonomisches Potenzial als Nachfrager sind bislang für die Innenstadtentwicklung noch nicht ausreichend erkannt worden. In bestimmten Teilen der Innenstädte – meist vernachlässigte, sanierungsbedürftige Quartiere mit einem hohen Anteil günstigen Wohn- und Gewerberaums – spielen Migranten eine wichtige Rolle: als Eigentümer, als Investoren, als Gewerbetreibende, als Kunden, als Nutzer und als Bewohner.

In vielen Innenstadtrandlagen in Städten und Ballungsräumen der alten Länder sichern Migrantenunternehmen die wohnungsnah Versorgung der Quartiere mit Waren und Dienstleistungen. Vor allem in strukturschwachen Regionen füllen sie zunehmend leer stehende Geschäfte und gewerbliche Flächen auch in zentralen Lagen und Fußgängerzonen. Betriebe des ethnischen Einzelhandels bieten den Kunden mit ihren herkunftslandtypischen Waren häufig ein besonderes Angebot und Servicefaktoren wie längere Öffnungszeiten. Auch in ostdeutschen Kommunen prägen ausländische Nationalitäten bestimmte innenstadtrelevante Wirtschaftszweige wie zum Beispiel die Gastronomie.

Die sich aus den Migrantenökonomien ergebenden Potenziale für die Versorgung, für den lokalen Arbeitsmarkt und für die örtliche Integration sind häufig noch nicht ausreichend ausgeschöpft. Dazu gehört ihre Einbindung in kommunale Einzelhandelsstrategien und in Stadtmarketingaktivitäten.

1.8. Mobilität und Erreichbarkeit

Entscheidend für die Zugkraft der Zentren als Standort für Wohnen, Handel und Dienstleistung ist auch ihre Erreichbarkeit und die innenstadtverträgliche Gestaltung der Mobilität.

Die Innenstadt muss für alle Verkehrsmittel gut erreichbar und für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse differenziert nutzbar sein. Die kommunale Planungshoheit eröffnet den Gemeinden erhebliche Handlungsspielräume zur Lenkung des fließenden und ruhenden Verkehrs, zur Herstellung stadtverträglicher Rahmenbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer, zur Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen und zu einer Organisation des öffentlichen Nahverkehrs, die den Bedürfnissen von Bewohnern, Wirtschaft und Besuchern gleichermaßen Rechnung trägt. Dabei kann es nicht Ziel sein, identische Bedingungen hinsichtlich Erreichbarkeit und Parken im Wettbewerb mit der städtischen Peripherie herzustellen. Chancengleichheit gilt es vielmehr dadurch herzustellen, dass den Erreichbarkeitsvorteilen der „grünen Wiese“ die Aufenthalts- und Gestaltqualität sowie die Nutzungsvielfalt der „City“ entgegengesetzt werden. Der Nachteil der tendenziell knappen Parkplätze im Zentrum kann durch ein kundenorientiertes Parkraummanagement kompensiert werden. Zusätzlich dürften weiterhin steigende Energie- und Transportkosten die durch den öffentlichen Nahverkehr gut erschlossenen Innenstädte stärken.

1.9. Stadtteilzentren

Die Konkurrenz zwischen peripheren und zentralen Standorten betrifft zunehmend auch die Stadtteilzentren, in denen Leerstände, Funktions- und Niveauverluste unübersehbar werden. Diese Entwicklung ist angesichts der demographischen Veränderungen außerordentlich problematisch, denn gerade für die Versorgung weniger mobiler Bevölkerungsgruppen spielen die Stadtteilzentren eine wichtige Rolle. Deshalb ist

es auch hier zentrale Aufgabe, den Einzelhandel zu stärken, ihn an neue Bedarfe anzupassen und die Stadtteilzentren durch eine attraktive Mischung aus Kultur und Freizeit, Dienstleistung und Soziales in ihrer Bedeutung aufzuwerten. Vielfach ist dies ein Handlungsfeld in Gebieten der Sozialen Stadt. Ihr Ansatz der integrierten Gebietsentwicklung, die lokale Aktivitäten und Potenziale nutzt, ist insoweit vorbildhaft.

2. Vertiefungsbereiche Wohnen und Migrantenökonomie

Im Bereich der Stadterneuerungspolitik bieten neben der vermehrten Mitverantwortung privater Investoren in Form von öffentlich-privaten Partnerschaften traditioneller und neuer Art⁵ vor allem folgende Themenbereiche Potenziale zur Stärkung und Belebung der Innenstädte und Ortszentren:

- ▷ die Verstärkung des Wohnens im Zentrum, um Belebung, soziale Vielfalt und kleinräumige Kundenfrequenz zu erzeugen und
- ▷ die strategische Aktivierung der dort lebenden und wirtschaftenden Migranten zur Stärkung der lokalen Ökonomie und zur Sicherung der Standortwertigkeit.

Im Folgenden werden diese Themenbereiche vertiefend dargestellt, es werden Trends benannt und zentrale Fragen aufgeworfen sowie sich daraus ergebende Handlungsempfehlungen benannt.

2.1. Wohnen in der Innenstadt

2.1.1. Situation

Die Gründe für die geringe Bedeutung des Wohnens in den Innenstädten sind vielschichtig. Grundsätzlich sind regional unterschiedliche Entwicklungstendenzen und Wohnungsmärkte zu beobachten, die sich auch nach den alten und neuen Bundesländern differenzieren. In Westdeutschland ist die Situation vielerorts durch hohe Bodenpreise und einen zunehmenden Flächenbedarf von Handel und Dienstleistung geprägt. In den innerstädtischen Geschäftsvierteln ist das Wohnen oftmals deutlich unterrepräsentiert. Die Situation in Ostdeutschland wird durch punktuell noch ungeklärte Eigentumsverhältnisse, wirtschaftliche Entwicklungsschwierigkeiten und den bisweilen schlechten baulichen Zustand innerstädtischer Gebäude bestimmt, die außerhalb der sanierten Innenstadtbereiche liegen. Nach dem Fall der Mauer hat die Suburbanisierungswelle in Ostdeutschland auch zu einer Konzentration des Wohnens – besonders von finanziell besser Gestellten und Familien mit Kindern – an die Ränder der Städte geführt. Durch umfangreiche Sanierungsleistungen gelang es zwar, die zur Wende sehr hohen Leerstandszahlen in den ostdeutschen Innenstädten zu senken, dennoch ist die

5 Zu neuen Kooperationen in der Innenstadtentwicklung vgl. *Fachkommission Städtebau der Baumini-sterkonferenz*, Bericht zur Entwicklung der Innenstädte 2006, S. 22.

Leerstandsproblematik nach wie vor gegeben. Dies betrifft insbesondere Wohnungsbestände, die in der DDR-Zeit nach systematischer Vernachlässigung der Innenstädte für Flächenabriss vorgesehen waren und zum Zeitpunkt der Wende einen erheblichen Instandhaltungstau aufwiesen. Ungeklärte Eigentumsverhältnisse haben notwendige Instandhaltungen weiterhin verzögert, so dass eine wirtschaftlich vertretbare Sanierung – soweit sie bis heute nicht durchgeführt werden konnte – über die bisherigen Sicherungsmaßnahmen hinaus erschwert ist. Alteigentümer, die in der Regel nur über geringes Eigenkapital verfügten, wurden in den ostdeutschen Innenstädten oftmals erst durch die Städtebau- bzw. Wohnraumförderung in Kombination mit der Investitionszulage in die Lage versetzt, ihren Wohnungsbestand qualitativ zu verbessern. Zwischenzeitlich sind auch die in der DDR-Zeit entstandenen innerstädtischen Block- und Plattenbaugebiete ein Thema der städtebaulichen Entwicklung und Erneuerung.

Sowohl für das Wohnen an der Peripherie der Städte, als auch für das Wohnen im (inner)städtischen Kontext gibt es Nachfragergruppen. Für beide Wohnbedürfnisse, die gleichermaßen ihre Berechtigung haben, werden auch in Zukunft Angebote gefragt sein. Für viele Bevölkerungsgruppen ist innerstädtisches Wohnen nicht attraktiv auf Grund von Verkehrsproblemen, zu wenigen wohnungsnahen Stellplätzen, fehlenden oder verwehrten Grünflächen, verstärktem Modernisierungsbedarf der Bausubstanz, mangelnder Sicherheit, Mängeln in der Infrastruktur oder auch einer problematischen Schulsituation (hoher Migrantenanteil, Integrationsprobleme und damit „absackendes“ Leistungsniveau). Wenn solche Defizite überwiegen, ziehen finanzkräftigere Haushalte und Familien weg. Zurück bleiben sozial Schwächere sowie kinderlose Paare und Einpersonen-Haushalte. In der Folge sind die Innenstädte oftmals durch eine einseitige Sozialstruktur bis hin zur Gefahr der Stigmatisierung ganzer Quartiere geprägt. Dabei ist Segregation nicht per se negativ zu bewerten. Sie ist ambivalent: Einerseits ermöglicht sie sozial und kulturell homogen zusammengesetzte Wohngebiete, andererseits kann dies – bei negativem Image (vgl. Abschnitt zur Migration) – benachteiligend wirken.

Es gibt aber auch Nutzergruppen, die das Wohnen in der Stadt überaus schätzen: Das innerstädtische Wohnen ist attraktiv für junge Menschen, die sich in der Ausbildung befinden, und für Zuziehende aus dem Ausland, die eine erste Anlaufstelle suchen; es ist ebenfalls attraktiv für Menschen mit urbanen Lebensstilen und ferner für alle diejenigen, die kurze Wege zwischen Wohnen, Versorgung und Freizeit (ältere Menschen) sowie zusätzlich zwischen Arbeiten und Kinderbetreuung benötigen (Alleinerziehende etc.).

Ein Hauptproblem des innerstädtischen Wohnens liegt in den hohen Miet- und Bodenpreisen in den prosperierenden Regionen. Dort kommt es zu einem ökonomischen Entmischungsprozess und zur Ansiedlung renditeträchtiger Nutzungen. Hohe Bodenpreise ermöglichen rentable Investitionen nur im hochpreisigen Segment. Die Mietpreise stehen oftmals in keinem Verhältnis zur angebotenen Qualität.

Auch die Möglichkeiten des Umgangs mit der historischen Bausubstanz können das Wohnen in den Altstädten beeinflussen. Einerseits unterstützen Denkmalschutz und Bodendenkmalpflege die Wahrung des kulturellen Erbes und damit das positive Image der historischen Städte maßgeblich. In manchen Fällen können Auflagen des Denkmalschutzes die Nutzung bzw. Umnutzung denkmalgeschützter Bausubstanz jedoch verzögern. Ein Hemmnis für das Wohnen in der Stadt kann auch die Spezialisierung von Bauträgern darstellen. Unterschiedliche Finanzierungsmodi der Nutzungen erschweren nutzungsgemischte Strukturen unter einem Dach. Auflagen des Immissionsschutzes können das Wohnen in der Nähe von Gewerbe und Industrie unterbinden. Ein Hindernis auf der Seite privater Bauherren kann sich daraus ergeben, dass innovativen Ideen zum Wohnen in der Innenstadt, vor allem in Mittel- und Kleinstädten, oftmals traditionelle Vorstellungen vom Wohnen entgegenstehen.

2.1.2. Trends / zentrale Fragen

Es gibt vielfältige Gründe, das Wohnen in den Innenstädten als einen wesentlichen Baustein einer nachhaltigen, ökonomisch tragfähigen Stadtentwicklung auf allen Ebenen zu unterstützen. Gerade auch angesichts der partiellen Schrumpfungstendenzen ist das Wohnen in den Innenstädten und damit die Stärkung der Kerne, städtebaulich, volkswirtschaftlich und ökologisch die richtige Antwort. Nicht unwesentlich ist der finanzielle Aspekt für die städtischen Haushalte: Abwanderung bedeutet dauerhaften Verlust von Steuermitteln (ca. 1.000 - 1.500 Euro pro abgewanderter Person) und Minderauslastung städtischer Infrastruktur.

Der demographische Wandel wird bekanntlich durch ein Absinken der durchschnittlichen Haushaltsgröße begleitet. Der Anteil der Einpersonenhaushalte, der in den Großstädten mit 100.000 oder mehr Einwohnern schon heute bei bis zu 50 Prozent liegt, wird auch außerhalb der Großstädte deutlich zunehmen. Neben der modernen Zwei-Generationen-Kleinfamilie, die über Jahrzehnte hinweg Bezugspunkt für wohnungs- und familienpolitische Entscheidungen war, werden andere Haushaltstypen weiter an Bedeutung gewinnen: z.B. Alleinstehende jeder Altersgruppe, Alleinerziehende, Patchwork-Familienmodelle, Paare ohne Kinder, Paare mit getrennten Wohnungen – ebenfalls jeder Altersklasse.

Der demographische und wirtschaftliche Strukturwandel führen, regional in unterschiedlichem Ausmaß, zu siedlungsstrukturellen und städtebaulichen Auswirkungen, die ein Gegensteuern der öffentlichen Hand erfordern. Leerstände und untergenutzte Bereiche innerhalb des Stadtgefüges können Chancen für das Wohnen in der Stadt eröffnen. Vor diesem Hintergrund und der damit einhergehenden Ausdünnung von Versorgungsangeboten ist vor allem in Ostdeutschland, aber auch in den alten Ländern zu beobachten, dass die Städte als Wohnstandorte wieder an Attraktivität gewinnen. Die Stadterneuerung und die Städtebauförderung können das Wohnen in der Stadt maßgeblich unterstützen und Transformationsprozesse in Gang bringen.

2.1.3. Konsequenzen und Handlungsfelder

Die Förderpolitik und die Wohnungsbauprogramme der Länder,⁶ Modellvorhaben und kommunale Initiativen sollten das Wohnen in der Innenstadt und in den Ortszentren deutlicher als bisher unterstützen. Die Förderung des Wohnens in der Innenstadt erfordert das Zusammenwirken aller beteiligten Akteure, die durchaus von unterschiedlichen Motiven getragen werden können.

Die Städtebauförderung ist neben der Wohnraumförderung für die Stärkung des Wohnens in den Innenstädten und Ortszentren von besonderer Bedeutung. Die Finanzhilfen der Städtebau- und Wohnraumförderung können durch die Sicherung der wesentlichen Rahmenbedingungen und Qualitätsmerkmale entscheidend zur Stärkung des Wohnens in den Innenstädten beitragen. Die Städtebauförderung unterstützt die Aufbereitung von Brachflächen, die Aufwertung des öffentlichen Raumes, die Stärkung der Verkehrssicherheit, die Schaffung von Spiel- und Freiflächen, die Sicherung attraktiver Wohn-, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten sowie die Stärkung der sozialen und versorgenden Infrastruktur. Insbesondere durch brach gefallene Flächen, aber auch durch Nutzungsänderungen infolge von Leerständen ergeben sich Chancen, die Wohnfunktion und damit die Lebensqualität in den innerstädtischen Bereichen zu stärken (Sanierung, Modernisierung, Umbau und Neubau im Bestand). Vor allem im Rahmen des (interkommunal abgestimmten) Stadtumbaus können gravierende städtebauliche Probleme beseitigt und wichtige Impulse für eine nachhaltige Stadtentwicklung gesetzt werden. Der Verknüpfung von Wohnraum- und Städtebauförderung kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

Kommunen sind gefordert, neue Wege außerhalb der gewohnten Verwaltungspraxis zu gehen; es sollten Prozesse moderiert und innovativen Ansätzen der Weg geebnet werden. Unterschiedliche Nachfragegruppen (z.B. Familien mit Kindern, ältere Menschen) sollten durch aktives kommunales Handeln und betreuende Planung angesprochen und gewonnen werden. Die Kombination von Wohnen und Gewerbe sowie die Kombination aus Sanierung, Modernisierung und Neubau können Anreize zur Nutzungsmischung in innerstädtischen Gebieten schaffen. Die optimale Ausnutzung von Brachflächen und Baulücken, z.B. durch die Erstellung eines Baulücken- bzw. Grundstückskatasters (Aktivierung der Flächen) und eine offensive Vermarktung der Flächen bergen enorme Chancen für innerstädtisches Wohnen. Den Ausbau und die Stärkung des innerstädtischen Wohnens kann die öffentliche Hand nicht allein leisten. Sehr wichtig ist die aktive Mitarbeit der Wohnungswirtschaft. Sie sollte ihre Handlungsfelder breiter fassen und den „weichen Standortfaktoren“ wie z.B. Mieterbetreuung, Pflege des städtebaulichen Umfeldes und Versorgungsangeboten mehr Aufmerksamkeit widmen.

6 Im Ergebnis der Föderalismusreform wurde die Gesetzgebungskompetenz für die soziale Wohnraumförderung und das Wohnungsbindungsrecht als Teile des Wohnungswesens zum 01.01.2007 auf die Länder übertragen. Dadurch sind auf Länderebene größere Gestaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten entstanden.

Um ein vielfältiges, für verschiedene Bevölkerungsgruppen offenes Wohnen in der Innenstadt zu ermöglichen, müssen unterschiedliche Wohnformen sowohl im Bestand als auch im Neubau unterstützt werden (flexible Grundrisse, Wohnen und Arbeiten, Mehrgenerationenwohnen, Angebote für Service-Wohnen etc.). Wichtig ist es, den innerstädtischen Wohnungsmarkt durch „neue Produkte“ zu bereichern und interessante, flächensparende Formen von Wohneigentum zu entwickeln, die auch für Familien eine Alternative zum Einfamilienhaus am Rand der Stadt sind.

Private Bauherrengemeinschaften und Genossenschaften sollten verstärkt gefördert und beispielsweise die Parzelle als Grundlage für eine städtische Wohnbebauung im Rahmen der Stadterneuerung wieder etabliert werden. Die Bindung und Identifikation an den Wohnstandort Innenstadt kann insbesondere auch durch eigentumsbildende Maßnahmen für Haushalte mit oder ohne Kinder unterstützt werden.

Nicht zuletzt ist es wichtig, die Vorteile des innerstädtischen Wohnens speziell auch für junge Familien durch das Aufzeigen und die öffentliche Diskussion positiver Beispiele weiter zu thematisieren und bekannt zu machen. In zahlreichen Städten sind in den letzten Jahren neue, teilweise ungewöhnliche Wohnprojekte entstanden, von denen viele zugleich ein attraktives Angebot für das Wohnen in der Stadt darstellen. Gelingene Projekte zeigen beispielsweise, dass auch Gründerzeithäuser sehr gut für ein familiengerechtes innerstädtisches Wohnen genutzt werden können.⁷

Um die Innenstädte als Wohnstandort attraktiv und konkurrenzfähig zu machen, werden aus dem Bereich der Stadterneuerung folgende Handlungsfelder zusammenfassend genannt:

A) Handlungsfelder der Städte und Gemeinden: Die innerstädtischen Brachflächen für den Wohnungsbau müssen mobilisiert und durch aktive Entwicklung und Vermarktung baureifer Grundstücke bzw. geeigneter Bestandsgebäude Wohnungssuchende oder potentielle Eigentümer für die Innenstädte interessiert und ihr Bedarf dorthin gelenkt werden. Es ist wichtig die Wohn(umfeld)qualität weiter zu verbessern und gezielt Angebote zu schaffen (z.B. durch Aufwertung wohnungsbezogener Infrastruktur); Kooperationen müssen unterstützt und private Einzeleigentümer, aber auch die Wohnungswirtschaft (insbesondere auch die kommunalen Wohnungsunternehmen) für ein entsprechendes Engagement gewonnen werden. Im Rahmen der verschiedenen Programme der Stadterneuerung sollten die Finanzhilfen schwerpunktmäßig für die Aufwertung in den Innenstädten eingesetzt werden.

B) Handlungsfelder von Bund und Ländern: Bund und Länder können durch die Bereitstellung von Finanzen im Rahmen der Städtebauförderung weiterhin in angemessenem Umfang zur Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt und zur Stabilisierung innerstädtischer Wohnquartiere beitragen. Sie sind gefordert, die neuen Programme der Städtebauförderung konsequent für die Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt

7 G. Kuhn / C. Simon (s. A 4), S. 63-197.

zu nutzen und die Revitalisierung innerstädtischer Brachen (Gewerbe-, Industrie-, Militär-) für Wohnnutzungen im Rahmen der Stadterneuerung weiterhin zu unterstützen. Sie müssen die Kommunen gewinnen, lokale Strategien zur Stärkung des Wohnens in der Innenstadt zu erarbeiten, und sie bei deren Umsetzung unterstützen.

C) *Aufgaben der Wirtschaft und der Privaten*: Investoren und Wohnungswirtschaft sind gefordert, durch die zukunftsfähige Sanierung und Modernisierung vorhandener innerstädtischer Gebäudebestände aktiv innerstädtische Wohnangebote für unterschiedliche Nutzergruppen zu entwickeln. Innerstädtische Grundstücke müssen aktiviert und vorhandene Wohnungsüberhänge abgebaut werden. Die Wohnungswirtschaft kann einen wesentlichen Beitrag zu ausgewogenen Bewohnerstrukturen in den Innenstädten durch bedarfsgerechte Angebote leisten, insbesondere durch familienfreundliche und barrierefreie Wohnungen und Wohnumfelder, aber auch durch eine Segregation vermeidende Vermietung.

Maßnahmen zur Förderung des Wohnens in der Innenstadt können nur dann dauerhaft von Erfolg sein, wenn sie von möglichst vielen Akteuren mit ganz unterschiedlichen Motiven getragen werden. Zur Schaffung einer attraktiven Innenstadt, die (wieder) zum Wohnen einlädt, bedarf es daher eines gemeinsamen Vorgehens aller. Dabei kommt neuen Kooperationsformen, beispielsweise zwischen öffentlicher Hand, Bürgern und Privatwirtschaft, eine besondere Bedeutung zu.

2.2. Bedeutung von Migration für die Innenstadtentwicklung

2.2.1. Situation

Migration⁸ spielt für die europäische Stadt eine wichtige Rolle. Sowohl in der Vergangenheit wie auch in der Gegenwart konzentriert sich Zuwanderung auf die Stadträume, da diese tendenziell bessere Erwerbschancen und Möglichkeiten für differierende Lebensstile bieten. Migranten⁹ haben seit Jahrhunderten Anteil an den gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklungen unserer Städte; ihr Einfluss ist auch in der städtebaulichen und architektonischen Ausprägung unserer historischen Innenstädte sichtbar. Heute wirkt insbesondere die gezielte Zuwanderung von Arbeitsmigranten aus den 1950er und 1960er Jahren in der Struktur der Gesellschaft weiter und

8 In diesem Bericht wird, wie in der Mehrheit der einschlägigen Texte, Migration im engeren Sinne einer Zuwanderung von Ausländern und Aussiedlern verwendet. Die „Binnenmigration“, also Wanderungen zwischen ländlichen und städtischen Bereichen, Verschiebungen zwischen Regionen und Bundesländern, ist nicht Gegenstand dieser Betrachtung.

9 Die umfassendere Beschreibung „Menschen mit Migrationshintergrund“ wird wegen der besseren Lesbarkeit durch die Begriffe Migranten bzw. Zuwanderer ersetzt. Einbezogen sind daher auch Menschen, die einen Wanderungsprozess über nationale Grenzen durchlaufen haben, aber einen deutschen Pass besitzen, sowie die Folgegenerationen von Einwanderern, die unter ähnlichen kulturellen und sozialen Verhältnissen aufwachsen.

ist vielfach Ursprung ökonomischer, sozialer und kultureller Veränderungen. Weitere Einflüsse entstanden durch Ausländer, die aus politischen, religiösen und wirtschaftlichen Motiven in den Folgejahren nach Deutschland gekommen sind.

Derzeit leben in Deutschland rund 7,3 Mio. Ausländer, das sind 9 Prozent der Gesamtbevölkerung. Eingebürgerte Migranten, Aussiedler und illegale Zuwanderer sind dabei nicht erfasst. Die Verteilung der Zuwanderer in den Bundesländern ist sehr unterschiedlich: absolut gesehen haben die großen Flächenländer Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern die meisten Einwohner mit ausländischer Staatsangehörigkeit. In den Ballungsräumen und Städten mit über 100.000 Einwohnern ist der Anteil der Zuwanderer deutlich höher als in ländlichen Gebieten; in den neuen Ländern ist der Migrantenanteil generell sehr gering.

Zuwanderer spielen eine bedeutsame Rolle in bestimmten merkantilen Bereichen, sie prägen lokale Milieus und deren Erscheinungsbilder, sind in Vereinen und beim Sport, in religiösen Gemeinschaften, in Studentenschaft und Schule wichtige Faktoren. Dennoch steigt die Bedeutung von Integration, weil aktuelle Entwicklungen die bisherigen Integrationserfolge unterlaufen. Durch den wirtschaftlichen Strukturwandel und den damit verbundenen Wegfall von Arbeitsplätzen verliert der Arbeitsmarkt als Integrationsfaktor insbesondere für gering qualifizierte Arbeitnehmer an Bedeutung. Gleichzeitig verlaufen die Bildungswege junger Menschen mit Migrationshintergrund deutlich ungünstiger als die gleichaltriger Deutscher.

Dadurch verschlechtern sich die Perspektiven der ausländischen Jugendlichen in der Mehrheitsgesellschaft. Die Arbeitslosigkeit gerade unter jungen Migranten ist im Vergleich ihrer Altersgruppe außerordentlich hoch, wodurch sich soziale Problemlagen, Segregation, Abschottung und Unterprivilegierung verschärfen. Ein besonderes Integrationsdefizit besteht bei muslimischen Frauen.

Angesichts dieser Entwicklung stellt sich die Frage, was Länder und Kommunen strukturell und stadträumlich für die Integration von Migranten tun können und gleichzeitig, wie die Potenziale der Zuwanderer zur Entwicklung unserer Städte und Gemeinden und zur Stärkung ihrer Ortszentren beitragen können.

2.2.2. Zentrale Fragen und Trends

A) *Entwicklung der Zuwanderung in Deutschland*: Weil Wanderungsbewegungen stark von wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen abhängen, sind Prognosen über die künftige Entwicklung mit großen Unsicherheiten behaftet. Die beständige Form der Zuwanderung mit jährlich etwa 55.000 bis 85.000 ausgestellten Visa ist der Familiennachzug. Neben der Immigration von Armutswanderern und politisch Verfolgten ist auch die Anwerbung von Spitzenkräften für Wirtschaft und Forschung eine beachtenswerte Form der Zuwanderung.

Experten sind sich einig, dass die Zuwanderung mit ihrem Sekundäreffekt der mittelfristig höheren Geburtenrate der Migrantinnen ein Wachstumsimpuls für Deutsch-

land ist. Da gleichzeitig die deutsche Bevölkerung abnimmt, wird der Anteil der Zuwanderer und ihrer Nachkommen wachsen, und zwar vor allem in den großen Städten. Für Frankfurt am Main und Mannheim werden beispielsweise ein Anstieg des Migrantenanteils von gegenwärtig etwa 22 Prozent auf ca. 36 Prozent im Jahr 2020 prognostiziert. Weitere Beispiele sind Köln mit einem Anstieg von 18 auf ca. 27 Prozent oder Hannover mit einer Zunahme von 16 Prozent auf 27 Prozent. Vor dem Hintergrund der erwarteten demographischen Entwicklung in der Bundesrepublik könnte die Migration Perspektiven für eine gewisse Abfederung der Bevölkerungsschrumpfung, für die soziale Sicherheit und die Arbeitsmarktentwicklung bieten.

B) Stadtstrukturelle Auswirkungen: In vielen Städten entwickeln sich einzelne Quartiere als Migrationsdrehscheibe. Häufig sind dies sanierungsbedürftige innenstädtische oder innenstadtnahe Gebiete oder Wohnviertel mit einem hohen Anteil kostengünstigen Wohnraums. Neue Zuwanderer suchen zumeist die Nähe zum Wohnstandort von Verwandten, Bekannten oder der gleichen Ethnie, um über das soziale Netzwerk Startschwierigkeiten im neuen Lebensumfeld leichter zu überwinden. Dies kann zu einem überdurchschnittlich hohen Anteil von Ausländern in bestimmten Quartieren führen, so dass sich das Problem der überforderten Nachbarschaften stellt. Zwischen räumlicher Verteilung im Stadtgefüge und Herkunftsland der Zuwanderer gibt es bei einigen Nationalitäten einen Zusammenhang, so dass ethnische Cluster entstehen. So siedeln sich zum Beispiel türkische Migranten vor allem in Innenstadtrandlagen an.

Die räumliche Konzentration von Migranten hat Auswirkungen auf die Wohnungs- und Gewerbestruktur, auf die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes, auf den Bedarf an spezifischer Infrastruktur aber auch auf Fragen der Segregation.

C) Lokale Ökonomie: Zuwanderer beeinflussen das wirtschaftliche Leben in Teilen der Innenstadt – als Unternehmer und als Investoren, insbesondere im Einzelhandel, in der Gastronomie und in der Dienstleistung. Migrantenökonomien haben eine beachtenswerte volkswirtschaftliche Bedeutung entwickelt. Etwa 280.000 Ausländer sind in Deutschland als Unternehmer tätig (rd. 7 Prozent aller Selbstständigen), der Gesamtumsatz beläuft sich auf 44 Mrd. Euro mit steigender Tendenz. Ethnische Ökonomien bieten häufig für Zuwanderer die erste Möglichkeit, Beschäftigung zu finden. Die Gründung ethnischer Kleinbetriebe steigt parallel zu den sinkenden Möglichkeiten auf dem Arbeitsmarkt.

Betriebe des so genannten ethnischen Einzelhandels mit ihren herkunftslandtypischen Waren ziehen neben der Kundschaft aus gleichen Herkunftsländern durch ihr besonderes Angebot und Dienstleistungsfaktoren wie längere Öffnungszeiten auch eine große Zahl Kunden ohne ethnische Verbindung an. Sie sind deshalb auch für die soziale und gesellschaftliche Integration wichtig. Durch die „Randökonomien“ werden in bestimmten Innenstadtlagen oftmals Lücken im Produktions- und Dienstleistungs-

sektor gefüllt und dadurch ein Funktionieren des Quartiers gesichert. Mit der räumlichen Konzentration steigt allerdings die Gefahr der Entwicklung von Parallelmärkten, von „informellen“ Ökonomien und von Trading down-Effekten.

E) Religiöse, soziale und kulturelle Infrastruktur: Städtebauliche Auswirkungen entstehen auch bei Gebetsstätten, der sozialen Infrastruktur und bei kulturellen Einrichtungen – also von Nutzungen, die traditionell unsere Innenstädte prägen. Wo sozial und weltanschaulich differierende Bevölkerungsgruppen und ihre jeweiligen Ansprüche an soziale und religiöse Einrichtungen aufeinander treffen, entstehen vielfach Konfliktfälle. Beispiele dafür sind die Dominanz ausländischer Jugendlicher in sozialen Infrastruktureinrichtungen, der hohe Anteil von Migrantenkindern in Schulen bestimmter Innenstadtlagen und Wohnquartiere und die Forderung nach repräsentativen Glaubenszentren (z.B. Moscheebau in Köln).

Glaubenszentren nicht-christlicher Religionen werden bislang häufig in angemieteten Räumlichkeiten in peripheren Bereichen eingerichtet. Mittlerweile ist ein Entwicklungsdruck entstanden, sie im Stadtbild wahrnehmbar dort anzusiedeln, wo die Menschen leben, die sie besuchen – in Innerstadtgebieten oder Stadtteilzentren. Es besteht auch vermehrt die Nachfrage nach Kindergärten, Schulen und sozialen Einrichtungen unter Trägerschaft nicht-christlicher Religionen und damit die Frage ihrer Akzeptanz in der Mehrheitsgesellschaft. Mit der Forderung einer baulichen Artikulation migrantenspezifischer Infrastruktur im Stadtbild wird deutlich, dass Zuwanderer auf Dauer eine Heimat gefunden haben und Teil unserer Gesellschaft sind. Sie ist insoweit ein folgerichtiger Beitrag des Miteinanderlebens und zur gemeinsamen Identifikation mit dem Stadtteil.

Diese Entwicklung hat Konsequenzen für die Innenstädte und ihr Erscheinungsbild. Die sich daraus ergebenden gesellschaftlichen Konflikte sind keineswegs gelöst. Als ersten Schritt bedarf es einer öffentlichen Diskussion und einer anschließenden Positionierung darüber, wie sich die Rolle, die Migranten für die Gesellschaft haben, sich auch im Stadtbild widerspiegeln kann.

F) Wohnen und Freiraum: Der Anteil von Migranten an der innerstädtischen Wohnbevölkerung steigt. Die ethnische Wohnbevölkerung konzentriert sich räumlich zu meist in Innenstadt(rand)quartieren mit nicht modernisiertem Altbaubestand oder an unattraktiven Standorten wie in emissionsbelasteten Bereichen. Insgesamt haben sich aber die Wohnverhältnisse der Migranten in den letzten 10 bis 15 Jahren deutlich gebessert. Auch die Zahl der Wohnungseigentümer mit Migrationshintergrund steigt stetig an.

Der öffentliche Raum – die Plätze, die Grünanlagen, das Wohnumfeld – werden von den Zuwanderern intensiver genutzt als von der einheimischen Bevölkerung. Ein großer Teil des gemeinsamen Lebens verlagert sich u.a. durch die räumliche Enge in

den Wohnungen, durch die Gewohnheit vieler Migrantengruppen, sich vermehrt im Freien aufzuhalten, und durch die Unterversorgung junger Menschen mit eigenen Räumen in den Freiraum. Vor allem in den Abendstunden ist die Jugendszene an bestimmten Plätzen in den Zentren der Städte vorherrschend. Alltägliche Probleme, die nicht in direkter Verbindung mit der Migration stehen, wie z.B. Generationenkonflikte, werden dadurch häufig ethnisiert.

Durch die Abnahme der Integrationsmöglichkeiten über den Arbeitsmarkt wächst die Bedeutung des Quartiers, des engeren Lebensumfeldes und der Wohnung als sozialräumliche Basis für Integration.

2.2.3. Konsequenzen und Handlungsfelder

Vielfältige und nutzungsgemischte Innenstädte begünstigen das Neben- und Miteinander unterschiedlicher Kulturen, Lebensstile, Bewohnergruppen und Nationalitäten. Die städtebaulichen Lenkungsmöglichkeiten zur Integration von Migranten in das ökonomische und soziale Stadtgefüge betreffen insbesondere die Gewährleistung der stadtstrukturellen Rahmenbedingungen sowie die Steuerung baulicher Projekte im Rahmen der kommunalen Planungshoheit. Da sich das Funktionieren des Zusammenlebens im unmittelbaren Lebensumfeld entscheidet, liegt ein wesentlicher Schwerpunkt des Handelns auf der kleinräumigen Ebene. Dabei geht es zum einen darum, abwärtsgerichteten Segregationsentwicklungen mit Folgen wie Negativimage, Verwahrlosung, mangelnde Sicherheit und der Isolation von Quartieren schon präventiv entgegenzuwirken; und zum anderen, aktiv Maßnahmen zu ergreifen, um Migranten nachhaltig zu integrieren und ihre Beiträge für die Innenstadtentwicklung zu aktivieren. Grundlage dazu sollte ein Leitbild sein, das es den Migranten ermöglicht, ihre Potenziale unter Beibehaltung ihrer ethnischen, kulturellen und religiösen Identität in die Mehrheitsgesellschaft unter Akzeptanz deren Leitfunktion einzubringen.

Wesentliche Handlungsfelder der Kommunen mit den Instrumenten des Städtebaus und der Stadterneuerung sind:

- ▷ Integrierte Entwicklung der Innenstädte und Ortszentren als gemischter Wohn-, Wirtschafts- und Lebensbereich unter Akzeptanz der Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen;
- ▷ Entwickeln von ganzheitlich angelegten Handlungskonzepten;
- ▷ Schaffung der Voraussetzungen im Rahmen der Städtebauförderung und der Bauleitplanung für eine gezielte Mischung der Bewohnerschaft durch differenzierte Wohnungsangebote und durch ein hochwertiges Wohnumfeld, um einseitigen Bevölkerungsstrukturen entgegenzuwirken;
- ▷ die Gestaltung des öffentlichen Raums unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzergruppen, um Begegnungs- und Kommunikationsräume zu schaffen und dem Sicherheitsbedürfnis unterschiedlicher Ethnien zu entsprechen;
- ▷ strategische Verteilung von Sozial-, Bildungs- und Freizeitinfrastruktur und kul-

- turellen Einrichtungen in Innenstadtbereichen und Quartieren mit hohem Migrantenanteil;
- ▷ die Erhaltung und Förderung kleinteiliger Nutzungsmischung, Bestandspflege bestehender Betriebe, Unterstützung von Existenzgründungen durch die Schaffung stadträumlicher Rahmenbedingungen, Förderung merkantiler Strukturen (z.B. Märkte) und Berücksichtigung ethnischer Ökonomien, um die ökonomische Chancengleichheit zu verbessern;
 - ▷ Aufbau von Integrationsnetzwerken vor allem in Einwanderungsstadtteilen und Innenstädten (z.B. Etablierung von (ethnischen) Ansprechpartnern, einem Quartiersmanagement, von Beauftragten und/oder Beiräten, Lenkungsgruppen, etc.)
 - ▷ Sicherung der Offenheit der Maßnahmen für alle Gruppen, regelmäßige Beteiligung der Bevölkerung unter Berücksichtigung gruppenspezifischer Ansprüche und Fähigkeiten;
 - ▷ Maßnahmen zur Selbstbefähigung wenig artikulationsfähiger Menschen (z.B. Sprachkurse, Qualifizierung).

Die Aktivitäten vor Ort müssen unterstützt werden durch übergeordnete Aktivitäten des Bundes und der Länder. Aufgabe ist es, integrierte Stadtentwicklung mit dem Handlungsbaustein Migration einzufordern und zu fördern. Innerhalb der bestehenden Förderprogramme müssen entsprechende Schwerpunktsetzungen und finanzielle Ausstattungen erfolgen und diese Ziele auch in den Förderleitlinien verankert werden.

Bund und Länder sollten Modellvorhaben mit konkreten Projekten vor Ort initiieren und begleitende integrierte Forschungsvorhaben zur systematischen Aufarbeitung der Situationen von Migranten und ihren spezifischen Lebensformen (Familiengrößen/-struktur, Wohnungen, Struktur der Betriebe/Unternehmen) initiieren. Nicht zuletzt ist es wichtig, staatliche und kommunale Aktivitäten zu bündeln, den Informationsaustausch zu fördern und regionale Netzwerke aufzubauen.

Zudem besteht eine Verantwortung der Wirtschaft zur Integration von Migranten und zur Aktivierung ihrer Potenziale, wie zum Beispiel die gleichberechtigte Einbindung ethnischer Betriebe in lokale Initiativen und Aktivitäten (z.B. in Stadtmarketing), die stärkere Unterstützung der Kammern und Verbände für ethnische Betriebe, Wirtschaftsförderung und das Angebot niederschwelliger betriebsorientierter Beratung und Fortbildung.

Offenheit gegenüber differierenden Lebensstilen, die Vielfalt der Stadtgesellschaft, sozialer Zusammenhalt und ein positives Zusammenleben wird in einem globalisierten Wettbewerb mehr und mehr zum Standortfaktor. Das gilt nicht nur in der Konkurrenz um gewerbliche Ansiedlungen, sondern ebenso für die Attraktivität als Wohnstandort. Eine aktive städtebauliche Integrationspolitik ist deshalb für eine positive Entwicklung der Kommunen unverzichtbar.

3. Zusammenfassung

Die von der Fachkommission Städtebau zusammengetragenen, in diesem Beitrag beschriebenen Entwicklungen wirken sich auf die Funktion der Innenstädte aus. Vor diesem Hintergrund fasst ihr Bericht zur „Entwicklung der Innenstädte II“ folgende vordringliche Handlungsfelder für eine Schärfung der Stadtentwicklungspolitik zusammen, mit dem Ziel, die Innenstädte weiter zu stärken:¹⁰

A) Das Zentrum als Motor des Stadtlebens stärken: Zentren haben eine Leitfunktion für die Zukunft der Städte und Gemeinden. Dies gilt gerade für schrumpfende Regionen. In der Konkurrenz um aktive, dynamische Bevölkerungsteile und in der Standortgunst für Ansiedlungsentscheidungen sind die Vielfalt, die Vitalität, die stadträumliche Attraktivität, die Erreichbarkeit und der soziale Zusammenhalt wichtige Standortfaktoren. Die Kommunen müssen sich aktiv um ihr Zentrum kümmern und es als ihr „Kapital“ begreifen. Dazu gehören auch verstärkte Bemühungen, Suburbanisierungsprozesse zu begrenzen und interkommunal abgestimmte Konzepte für den großflächigen Einzelhandel zu entwickeln, um den Zentren nicht ihre ökonomische Basis zu entziehen. Gerade in schrumpfenden Regionen gilt es zudem, die Zentren als Versorgungsmittelpunkt für die umgebenden ländlichen Regionen zu qualifizieren.

B) Innerstädtische Brachen strategisch nutzen: Areale und Gebäudekomplexe, die in ihrer ursprünglichen Nutzung nicht mehr gebraucht werden, gibt es in jeder Kommune, viele davon in oder am Rande der Zentren, besonders in ostdeutschen Städten. Durch den wirtschaftlichen Strukturwandel und durch demographische Veränderungen werden Flächen weiterhin brach fallen und umgebaut werden müssen. Viele dieser Brachen bieten die Chance, das innerstädtische Nutzungsangebot zu ergänzen, großflächigeren Einzelhandel von der Peripherie in die Mitte zu lenken, die Grünraumversorgung zu verbessern und die innerstädtische Lebensqualität zu steigern. Wo aktuell kein Verwertungsdruck vorhanden ist oder mangelnde Finanzkraft einen zügigen Umbau verhindert, sollten Leerstände auch unkonventionell (zwischen)genutzt werden.

C) Wohnfunktion in den Zentren ausbauen: Die Stärkung des innerstädtischen Wohnens ist eine zentrale Entwicklungsaufgabe, die längst nicht ausgeschöpft ist. Gerade junge Familien und Senioren profitieren von der Nähe wichtiger Infrastruktureinrichtungen in den gewachsenen Strukturen. Mittelfristig kann die Entwicklung der Energiepreise die Nachfrage nach innerstädtischen Standorten ohne hohe Mobilitätskosten zusätzlich begünstigen. Durch eine qualitative und energetische Aufwertung des

¹⁰ *Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz, Bericht zur Entwicklung der Innenstädte II, Berlin 2006, S. 5-6.*

Bestandes, durch neues innerstädtisches Wohnen im selbst genutzten Eigentum auf Konversionsflächen oder in Baulücken können nachfragerechte Stadthäuser in einem lebenswerten städtischen Umfeld entstehen, die eine attraktive Alternative zum Einfamilienhaus am Stadtrand sein können. Dazu bedarf es einer strategischen Zusammenführung von Stadtentwicklung, von Stadterneuerung und von wohnungswirtschaftlichen Maßnahmen.

D) Generationenübergreifenden Umbau der Städte voranbringen: Mit der Zunahme des Anteils älterer Menschen in der Gesellschaft gewinnen innerstädtische Situationen der kurzen Wege, die sicher, ruhig und überschaubar sind, Standortvorteile. Voraussetzung ist die Nutzbarkeit der Stadt- und der Grünräume, der öffentlichen Einrichtungen, des ÖPNVs usw. durch alle Menschen – unabhängig von Alter oder körperlicher Einschränkung. Weitere Voraussetzung ist die strategische Verteilung von Altenserviceeinrichtungen und von Pflegestützpunkten im Quartier. Begleitet werden müssen diese Maßnahmen durch ein barrierefreies Wohnungsangebot, das auch die unterschiedlichen Wohnwünsche im Alter berücksichtigt. In Kommunen mit rückläufiger Bevölkerungsentwicklung und günstigem Preisniveau, kann der generationenübergreifende Stadttumbau sogar zum Standortplus für Zuzüge von Senioren werden.

E) Migration als Chance nutzen: Die Potenziale der Zuwanderer für die Stärkung der Innenstädte sind noch zu wenig genutzt. Migranten treten als Investoren, Gewerbetreibende und Existenzgründer mit großer Branchenvielfalt auf und sichern oftmals die Grundversorgung in Innenstadtrandbereichen und in Nebenzentren. Mit ihren besonderen Angeboten z. B. in der Gastronomie oder im Lebensmittelbereich können sie eine Frequenz bringende Funktion für die gesamte Innenstadt erzielen. Die gleichberechtigte Einbindung von Migranten in das ökonomische und soziale Stadtleben ist zudem eine besonders effektive Form der Integration.

F) Standortwertigkeit durch Qualität sichern: Langfristig haben die Innenstädte, die konsequent auf Qualität setzen, auch in ökonomischer Hinsicht eine Zukunft. Das betrifft insbesondere die gestalterische Qualität des öffentlichen Raums, die Pflege des historischen Erbes, die innenstadtverträgliche Gestaltung der Mobilität, die Gebrauchstüchtigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Hochwertigkeit und Vielfalt des Einzelhandels.

G) Neue Kooperationen, neue Partner suchen: Strategische Allianzen zwischen öffentlicher Hand, Bürgern, lokalen Akteuren und der Wirtschaft können den Innenstädten neue Entwicklungsoptionen und neue Investitionsimpulse eröffnen. Da Kooperationsbereitschaft und -fähigkeit in den Stadtkernen besonders stark ausgeprägt sind, sind Projekte in gemeinsamer Verantwortung gerade hier besonders erfolgsträchtig.

Die intensive Auseinandersetzung mit der Entwicklung der Innenstädte in Deutschland hat gezeigt, dass die Stärkung der Innenstädte das gezielte Zusammenwirken aller Beteiligten erfordert. Auf verschiedenen Ebenen sind verstärkt Aktivitäten zur Stärkung der Innenstädte zu beobachten. Die Zentrenentwicklung steht in vielen Kommunen ganz oben auf der Agenda und die meisten Länder haben Initiativen und Modellvorhaben sowohl mit investiven als auch mit nichtinvestiven Schwerpunkten in die Wege geleitet.¹¹ Innerstädtische Themen werden seit 2007 im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik des Bundes verstärkt diskutiert und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Jahr 2008 das Bundesländer Städtebauförderungsprogramm „Aktive Orts- und Stadtteilzentren“ gestartet. Auch die europäische Kommission rückt in ihrer neuen Förderperiode 2007-2013¹² die Stärkung der Städte und Gemeinden und deren Zentren stärker in den Vordergrund.

Neben die bewährten Instrumente, wie die Städtebau- und Strukturförderung, Regionalplanung oder Märkte- und Zentrenkonzepte sind neue Instrumente getreten, die das private Engagement in den Vordergrund stellen (z.B. Immobilien- und Standortgemeinschaften, Business Improvement Districts). Integrierte Stadterneuerungsstrategien, die alle relevanten Handlungsfelder mit einbeziehen, werden dazu beitragen, die Leitfunktion der Zentren, ihre Vielfalt, Lebendigkeit und Unverwechselbarkeit zu erhalten und weiterzuentwickeln. Bund, Länder, Kommunen und Private sind gefordert, ihre jeweiligen Möglichkeiten zu nutzen und auszubauen.

11 In einigen Bundesländern wurden die gesetzlichen Voraussetzungen für die Einrichtung von Business Improvement Districts (BIDs) geschaffen, die das private Engagement in den Vordergrund stellen. Als Länderinitiativen sind beispielhaft zu nennen: „Ab in die Mitte“ (in Berlin, Brandenburg, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen) oder das Modellvorhaben „Leben findet Innenstadt“ in Bayern.

12 Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hrsg.), Nationaler Strategischer Rahmenplan für Deutschland für den Einsatz der Strukturfonds 2007-2013, Berlin 19.03.2007.

Clemens Zimmermann

Innenstädte 1880 bis heute - Funktionen und bauliche Gestalt im Wandel

*„Wohin eilen die Automobile? Ins Zentrum!
Es gibt keine befahrbare Fläche im Zentrum.
Man muss sie schaffen. Man muss das Zentrum abreißen.“¹*

1. Von der historischen Stadt zur Innenstadt

Im Folgenden geht es um die Frage, wie sich in Deutschland die inneren Gebiete großer Städte, ausgehend von ihrer historischen Form, seit der Epoche der Hochurbanisierung veränderten, welche Funktionen ihnen zugeschrieben wurden, und welche sie tatsächlich übernahmen. Es soll nach maßgeblichen städtebaulichen, stadt- und wohnpolitischen Leitbildern von Innenstadtentwicklung gefragt werden, vor allem wird der kontinuierliche Faktor des Stadtverkehrs erläutert.

Vier Entwicklungsperioden sollen unterschieden werden: In der Hochurbanisierung (1870-1914) schälte sich erst inmitten der stark expandierenden Stadtgebiete die moderne „Innenstadt“ als besonderer Raum heraus. In der Folge hatte man es in der Periode 1914-1945 mit weiterem Großstadtwachstum und radikalen Repräsentations- und Modernisierungsprojekten zu tun, mit Wachstumskrisen und Zerstörung in bislang unvorstellbarem Ausmaß. Die dritte Periode 1945-1990 war durch den „Wiederaufbau“ und die starke Betonung von Wohnungsbau außerhalb der Innenstädte sowie durch fortschreitende funktionale und soziale Segregation der Großstädte gekennzeichnet. Eine erste Phase der Wiederentdeckung der „Europäischen Stadt“ als Leitbild setzte etwa, verbunden mit denkmalpflegerischen Intentionen, Mitte der 1970er Jahre ein. Stichworte dieser Zeit waren neben der „Modernisierung“ von Wohnungsbeständen die „behutsame Stadterneuerung“. Man kann diese partielle Trendwende in der Bundesrepublik – der Großsiedlungsbau wurde fortgesetzt – bereits im Wohnungsmoderni-

1 *Le Corbusier* (= Charles Jeanneret) um 1930, zitiert nach *T. Hilpert*, Die Funktionelle Stadt, Le Corbusiers Stadtvision – Bedingungen, Motive, Hintergründe, Braunschweig 1978, S. 130. Zu einer Ideen- und Kulturgeschichte der Stadtarchitektur vgl. *J. Guckes*, Ordnungsvorstellungen im Raum. Überlegungen zur deutschen Stadtplanungs- und Architekturgeschichte zwischen 1918 und 1945 aus kulturhistorischer Sicht, in: *Archiv für Sozialgeschichte* 48, 1/2008, S. 661-702.

sierungsgesetz von 1976 erkennen.² Diese Phase ging dann in die vierte Periode der „urbanen Renaissance“ seit etwa 1990 über, die bis heute reicht; sie ist durch detaillierte Entwicklungskonzepte, das Bemühen um eine „Reurbanisierung“, wachsend auch durch heterogene Trends der von den Regionen abhängigen Stadtentwicklung zwischen Schrumpfung und Wachstum, zwischen Fortschreiten von Suburbanisierung und Bemühungen um eine Stärkung des Wohnens gekennzeichnet.³

Generell stellten im Untersuchungszeitraum die Innenstädte die Zonen verdichteter Bebauung und stärkster wirtschaftlicher und kommunikativer Aktivitäten dar. Als symbolische Kerne der Städte repräsentieren die zentralen Teile die Städte nach außen und für die Stadteinwohner selbst – durch die sichtbaren „Zeichen“, durch Plätze, Türme, Kirchen und einzelne Bauwerke, die allen Stadtbewohnern bekannt sind. Die Innenstädte sind das Gebiet, auf das sich in der Regel das räumliche Verhalten der Stadtbewohner immer noch in hohem Grade bezieht, sei es zum Einkaufen, für den Besuch von Behörden und von Veranstaltungen, zum Flanieren – oder als ideelle Mitte. Wohl entwickelten sich Innenstädte in ihrer räumlichen Ausdehnung, dennoch gibt es in der Regel in jeder historischen Stadt ein Kerngebiet, das auffallend kontinuierlich zentrale Funktionen aufweist. Diese Innenstadt ist funktional weitaus komplexer als der amerikanische „Central Business District“, da die andere historische Genese und das heißt auch Verwaltungs-, Wohnfunktionen und kulturelle Wertigkeit berücksichtigt werden müssen. Schon in Mittel- und zumal in Großstädten reicht sie über die historischen Altstädte deutlich hinaus und schließt integrierte Stadterweiterungsgebiete ein. Daneben bestehen in der Regel einige Subzentren.⁴ Während man zum Beispiel in Karlsruhe noch zahlreiche zwei- bis dreigeschossige Wohnbauten des 18. Jahrhunderts entdecken kann, wird man in anderen Innenstädten nur ganz wenige markante Kulturdenkmäler als historische Bausubstanz erkennen. Teils wurden diese erst in den 1970er und 1980er Jahren als bewusste Symbolstiftung im öffentlichen Raum wieder rekonstruiert.⁵ Eine größere Kontinuität wiesen die grundlegenden Straßenraster auf.

2 T. Harlander, Wohnen und Stadtentwicklung in der Bundesrepublik, in: I. Flügge (Hrsg.), Geschichte des Wohnens, Bd. 5. Von 1945 bis heute. Aufbau – Neubau – Umbau, Stuttgart 1999, S. 233-417, hier S. 334 f.

3 Vgl. G. Kuhn, Reurbanisierung, Renaissance der Städte und Stadtwohnen, in: Informationen zur Modernen Stadtgeschichte 2/2007, 121-130; A. Schildt/D. Schubert (Hrsg.), Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart, Dortmund 2008; C. Hannemann, Die Transformation der sozialistischen zur schrumpfenden Stadt, in: W. Siebel (Hrsg.), Die europäische Stadt, Frankfurt am Main 2004, S. 197-207; T. Harlander (s. A 2), S. 344-353, 375-381.

4 Vgl. K. Zehner, Stadtteile und Zentren in Köln. Eine sozialgeographische Untersuchung zu Raumstruktur und räumlichem Verhalten in der Großstadt, Köln 1987; M. König, Die Krise großstädtischer Subzentren. Zentralitätsverluste gewachsener Nebenzentren mit eigener städtischer Funktion am Beispiel von Frankfurt-Höchst, Berlin 2007.

5 Vgl. G. Wagner-Kyora, „Wiederaufbau“ und Stadt-Raum. Streit um die Rekonstruktion des Dortmunder Rathauses und der Alten Waage in Braunschweig (1974-1994), in: A. von Saldern (Hrsg.), Stadt und Kommunikation in bundesdeutschen Umbruchszeiten, Stuttgart 2006, S. 209-238.

In den massiv gewachsenen, neuen Industrieagglomerationen des 19. Jahrhunderts wie in Wuppertal oder im Ruhrgebiet entstanden die heutigen Innenstädte auf der Grundlage urbaner oder dörflicher Siedlungskerne; sie erreichten nicht die materielle und symbolische Bedeutung wie die Kerngebiete der „klassischen“ Großstädte.⁶

2. Innenstädte in der Epoche der Hochurbanisierung

Zu unterschiedlichen Zeitpunkten setzte seit der Hochurbanisierung die Konzentration von Verkehrs-, Geschäfts-, und Verwaltungsfunktionen in den Stadtzentren ein, die schon früh als „Citybildung“ bezeichnet wurde.⁷ Die Transformation des aus der historischen Stadt erwachsenen Stadtzentrums zur „City“ (als markantester Teil heutiger Innenstädte) vollzog sich im Zuge wachsender stadträumlicher funktionaler Differenzierung. Der Prozess wurde teils durch privatwirtschaftliche, teils durch öffentliche Akteure vorangetrieben; hierbei richteten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Innenstädte teils neu aufgrund der Streckenführungen der Bahn und durch den Bau und später die Verlegung von Bahnhöfen völlig neu aus. Auch die Stadtverwaltungen selbst gehörten zu den entscheidenden Akteuren einer Transformation der Innenstädte in Richtung Geschäfts- und Kulturzentren. Durch ökonomisches und demographisches Wachstum und im Zuge einer allgemeinen Beschleunigung und Medialisierung des Großstadtlebens⁸ wurden die Stadtgebiete nach außen verschoben. Immer weiter entfernt von der Innenstadt entstanden die neuen Industrie-, Gewerbe- und Wohnquartiere, wodurch die Innenstadt mit ihren eigenen Funktionen erst deutlich hervortrat. In Berlin und Leipzig zeigt sich diese Entwicklung seit den 1870er Jahren; in München und in Mannheim erfolgte die Citybildung erst nach der Jahrhundertwende.⁹ Im innersten Bereich wurden schon in dieser Phase ärmere Wohnbevölkerungen aufgrund steigender Mieten und durch die Ersetzung von Wohnhäusern durch Geschäftshäuser herausgedrängt. Soweit Haushalte genug Einkommen erzielten und dies ihrem ganzen Lebenszuschnitt angebracht war, strebten viele Bewohner indes selbst danach, in den Stadterweiterungsgebieten einen besseren Wohn- und Lebensstandard zu erreichen, sei es in Mietwohnungen, sei es, schon vor dem Ersten Weltkrieg bemerkbar, im Eigenheim. Dieser Prozess des Wegzuges von Haushalten in die Peripherie sollte dann

6 **Exemplarisch:** *H. Reif*, Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929, Bd. 1, Köln 1993.

7 *O. Schilling*, Innere Stadterweiterung, Berlin 1921, bes. S. 1, 10-17.

8 **Vgl.** *H. Knoch*, Schwellenräume und Übergangsmenschen. Öffentliche Kommunikation in der modernen Großstadt, 1880-1930, in: *A.C.T. Geppert/U. Jensen/J. Weinhold* (Hrsg.), Ortsgespräche. Raum und Kommunikation im 19. und 20. Jahrhundert, Bielefeld 2005, S. 257-284.

9 **Vgl.** *S. Fisch*, Stadtplanung im 19. Jahrhundert. Das Beispiel München bis zur Ära Theodor Fischer, München 1988, S. 15 f.; *H. Schröteler-von Brandt*, Innenstadterneuerung als ständige Reproduktion sozioökonomischer Teilung. Das Beispiel Mannheim vor 1914, in: *G. Fehl/J. Rodríguez-Lores* (Hrsg.), Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongress und Weimarer Republik, Basel/Berlin/Boston 1995, S. 168-190.

die Form der „Suburbanisierung“ annehmen, kulminierend in der Entstehung ganz neuer großräumiger Siedlungsmuster, in der die Grenzen der Orte verschwinden.¹⁰ Gesundheitspolitische Zweckgründe, „Assanierung“ gerade von stigmatisierten Altstadtquartieren trugen ebenfalls zum Stadtbau bei. Je stärker der Nahverkehr ausgebaut wurde, und je mehr das Stadtzentrum von Geschäften und Büros geprägt war, desto stärker beeinflusste er die gesamte Entwicklung der Innenstädte; dies gilt für den gesamten Zeitraum von 1880 bis heute. Tatsächliche und antizipierte Verkehrserfordernisse führten in den Innenstadtgebieten zur Begradigung und Verbreiterung von Straßen durch Abrisse und Neufestsetzung von Fluchtlinien. Durchbrüche durch historische Bausubstanz wurden wiederum durch die Notwendigkeit begründet, die Verbindung zur wachsenden Gesamtstadt zu garantieren. Im Allgemeinen kam es, auch aufgrund von Widerständen, bis zum Zweiten Weltkrieg noch nicht zu flächenhaften Abrissen.¹¹

In Berlin setzte der Prozess der Citybildung schon um 1860, die Suburbanisierung in den 1890er Jahren ein. Die Transformation der historischen Stadt in ein Geschäftszentrum zeigte sich indes am stärksten nicht in der Altstadt, sondern in der Dorotheen- und Friedrichstadt, wohin sich der Schwerpunkt Berlins seit dem 18. Jahrhundert verlagerte.¹² Das Beispiel von Berlin zeigt außerdem, wie im sich aufweitenden Stadtgebiet mehrere „Zentren des allgemeinen Geschäftslebens und des Massenverkehrs [entstanden], die nicht nur für besondere soziale Gruppen als ‚zentral‘ galten“ und insgesamt als Berliner Innenstadt angesehen werden können.¹³ Der dort massiv wachsende Verkehr und die unerwünschte Bebauung mit „Mietskasernen“ beschleunigte wiederum die Abwanderung von Wohlhabenden in neue und noble Wohngegenden wie dem Kurfürstendamm (als späterem Nebenzentrum) oder außerhalb des Stadtgebietes in „Villenkolonien“.¹⁴ Wie sich durch Citybildung, wenn auch im weit kleineren Rahmen, der Schwerpunkt der Innenstadt (bei insgesamt doch hoher Kontinuität) verlagerte, sieht man in München.¹⁵

10 Vgl. C. Simon, Suburbane Wohngebiete. Konzepte zur städtebaulichen Qualifizierung des Ein- und Zweifamilienhauses in der Bundesrepublik Deutschland 1949-1999, Stuttgart 2001; T. Harlander, Zentralität und Dezentralisierung – Großstadtentwicklung und städtebauliche Leitbilder im 20. Jahrhundert, in: C. Zimmermann (Hrsg.), Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert, Stuttgart 2006, S. 23-40 und G. Kuhn, Suburbanisierung in historischer Perspektive, in: ebda., S. 61-81. Zur teils scheiternden Suburbanisierung von Wissenschaft in den Peripherien vgl. M. Hefler, Die kreative Stadt. Zur Neuerfindung eines Topos, Bielefeld 2007.

11 Vgl. C. Kopetzki, Grundlinien des Stadt-Umbaus im deutschen Reich zwischen 1918 und 1933, in: G. Fehl/J. Rodríguez-Lores (s. A 9), S. 273-288.

12 Vgl. B. Goebel, Der Umbau Alt-Berlins zum modernen Stadtzentrum, Berlin 2003, S. 59-74; E. Konter, Das Zentrum von Berlin, in: H. Bodenschatz (Hrsg.), Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin, Berlin 2005, S. 166-204, hier S. 174 f.

13 H. Bodenschatz, Platz frei für das neue Berlin! Geschichte der Stadterneuerung in der „größten Mietskasernenstadt der Welt“ seit 1871, Berlin 1987, S. 231.

14 Ebda., S. 18 f.

15 Vgl. S. Fisch (s. A. 9), S. 15.

Wohnungspolitik, Stadtplanung und jeweilige Vorstellungen von „geordneter“ Stadt, das Interesse an einer lukrativen Verwertung von Grundstücken, kommerzielle Interessen, die auf die Etablierung standardisierter Geschäftshäuser und großer Büro- und Kaufhäuser hinausliefen, Bauten zu Kultur-, Verwaltungs- und Repräsentationszwecken und wachsender bzw. antizipierter Stadtverkehr stellten über die Epoche des Kaiserreichs hinweg anhaltende Faktoren der Innenstadtentwicklung dar.¹⁶

3. Vom Ersten Weltkrieg bis zu den Zerstörungen 1945

Im Ersten Weltkrieg kamen die meisten Baumaßnahmen in den Innenstädten zum Erliegen. Danach ergaben sich durch Zerstörungen, aufgebautem Bedarf an Wohnraum und durch den Übergang zu einer sozialen Wohnbaupolitik große Wohnungsbauprogramme in den „Siedlungen“ der Peripherien. Kulturell beruhte diese Entwicklung nicht zuletzt auf der historisch wachsenden Selbstgewissheit der Planungsakteure (Bürgermeister, Architekten/Ingenieure, private Entwickler), mit der jeweils „modernen“ Lösung auch die absolut richtige zu realisieren, also sich als „Experten“ zu sehen, dem „Fortschritt“ (qua technischer Planung, auf der Grundlage wachsenden Individualverkehrs und auf Großparzellen, funktionalistisch) zu dienen. Die bisherige Großstadt erschien als chaotisch, die Wohnverhältnisse in Altstädten galten als hoffnungsloser Fall, dem man nur durch radikale „Sanierung“ beikommen könne. Je selbstgewisser man war dem wahren Fortschritt zu dienen, je weniger sich widerstrebende Interessen und Einflüsse (lokale Traditionen, widerstrebende Bevölkerungsgruppen, sich einander durchkreuzende Planungsinteressen) der Planung entgegen stellten und je dynamischer das allgemeine wirtschaftliche und demographische Wachstum der jeweiligen Städte verlief, desto ausgeprägter war der faktische Veränderungsdruck in den Innenstädten. Diese sollten, so Fritz Schumacher in Hamburg 1923, nun eindeutig als „moderne Geschäftsstadt [...] aus jenem sachlich monumentalen Geist heraus“ umgestaltet werden, „der statt der heiligen Türme früherer Zeiten Hochburgen des praktischen Lebens“ schaffe.¹⁷ Zu dem vielerorts von Architekten angestrebten Hochhausbau im Zuge des Umbaus der Stadtzentren in „Vertikalstädte“ kam es indes nur in ganz wenigen Fällen.¹⁸ Nicht nur in dieser Periode erinnerte man sich gerne der verlorenen Bauwerke und „heimeligen“ Anmutung der Altstadtquartiere in Festen, Umzügen und in Bildbänden.¹⁹ Die Modernisierungs- und Sanierungsansätze setzten sich im Nationalsozialismus fort, der sich zunächst antiurban gerierte, dann aber die vorhandenen Innenstädte fortbaute bzw. mit riesigen Repräsentationsbauten und im Hinblick

16 Vgl. B. Goebel (s. A. 12), S. 121-123, 154-157.

17 Zit. n. C. Kopetzki (s. A. 11), S. 279; C. Zimmermann, Mittelstädte und ihre Entwicklungspotenziale im historischen Wandel, in: Zukunftsraum Mittelstadt, Schwäbisch-Hall 2007, S. 17-25.

18 Vgl. H Bodenschatz (s. A. 13), S. 29-35, 138-142.

19 Vgl. B. Goebel (s. A. 12), S. 184 f.

auf eine autogerechte Stadt überplante, auch zu Stadtgründungen schritt und sowohl ein klares städtisches Modernisierungskonzept verfolgte wie im Zuge eines „Generalplans“ eine radikale Neuplanung riesiger Räume im agrarwirtschaftlich geprägten europäischen Osten vornahm.²⁰

4. Das modernistische Paradigma von 1945 bis 1990

Von den alliierten Bombardierungen – 2,5 Mio. Wohnungen wurden zerstört – waren die deutschen Städte unterschiedlich betroffen. In Düsseldorf, Freiburg und Dresden z.B. besonders die Innenstädte, in Nürnberg, Kassel und Frankfurt am Main am stärksten die Stadtgebiete insgesamt.²¹

Der „Wiederaufbau“ in der unmittelbaren Nachkriegszeit orientierte sich meist an Netzen der Infrastrukturen und in vielen Fällen – je nach örtlichen Verhältnissen und lokalem Geschichtsbewusstsein – an den bisherigen Straßenverläufen. Dennoch erschien den Stadtplanern und Architekten nun die Stunde gekommen, lang gehegte (in den 1920er Jahren und unmittelbar vor 1945 in Gang gesetzte) Planungen einer modernistischen Stadt großflächig zu realisieren. Drei Strömungen wirkten hier zusammen bzw. kamen in einzelnen Städten unterschiedlich zum Zuge. Die Idee der in „Nachbarschaften“ gegliederten „Stadtlandschaft“ mit stark antiurbanen Komponenten, die Vertreter klassischer Moderne, die eine „neue Stadt“ bauen wollten und an den Siedlungsbau der 1920er Jahre anknüpften sowie eine biologistische Strömung, welche die Stadt als „Organismus“ verstand, kamen hier zusammen. Die Planungsvorstellungen waren im Einzelnen sehr unterschiedlich, die radikalsten Neuaufbaupläne wie in Mainz konnten sich aber nicht durchsetzen. Bis zu den 1960er Jahren gewann in der Realität das Leitbild einer begrüneten, „aufgelockerten“ Stadt, historisch tief wirkend und explizit formuliert, erheblich an Boden, die man sich als inselartige, durch breite Verkehrsbänder gegliederte „Stadtlandschaft“ vorstellte, in der die Wohnungen genügend Licht bekamen und die bisherigen Blockstrukturen durch Zeilenbebauung in den dezentralen Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus und durch Eigenheime im Grünen aufgelöst wurden.²²

Im Zuge dieser dezentralisierten und nach Funktionen differenzierten und begrüneten „Stadtlandschaft“ sollte die Innenstadt eine deutliche und eindeutige Funktion als Einkaufs- und Verwaltungszentrum einnehmen. Sie sollte über breite Verkehrszüge für den Individualverkehr gut erreichbar sein. Die Überbauungsdichte sollte erheb-

20 Vgl. U. v. Petz, *Stadtsanierung im Dritten Reich*, Dortmund 1987; T. Harlander, *Städtebau – Dorfidylle, Mustersiedlung und „totale Planung“*, in: *ders.* (Hrsg.), *Villa und Eigenheim – Suburbaner Städtebau in Deutschland*, Stuttgart 2001, S. 268-283; J. Guckes (s. A 1).

21 Vgl. G. Rabeler, *Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945-1960 im Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit*, Bonn 1990, S. 197.

22 Vgl. W. Durth/N. Gutschow, *Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre*, Bonn 1987, S. 14; G. Rabeler (s. A 21), S. 19-31.

lich gemindert werden. Sicherlich konnte sich dieses Planungsideal in weniger zerstörten, „traditionell“ operierenden Städten wie Münster oder Freiburg kaum durchsetzen, so dass man sich hier auf Strukturverbesserungen beschränkte. Einige geschichtsbesusste Städte waren noch erhalten, wie Celle oder Regensburg.²³ In den meisten Großstädten jedoch beschränkte man sich in den Innenstädten auf die Erhaltung von Traditionsresten. In Kassel erlaubte die bauliche Struktur der Oberneustadt eine stärkere Orientierung am historischen Stadtgrundriss, während die Altstadt mit ihren kleinteiligen Parzellen als nicht aufbaufähig erschien. Sie wurde als kernnahes Wohngebiet mit neuen Haustypen konzipiert. Die Maßstabsverhältnisse veränderten sich durch die Aufweitung von Straßen und Anlegung von Verkehrsschneisen erheblich, und auch die vereinheitlichenden Tendenzen der Neugestaltung sind zu beachten.²⁴

„Verkehr“ zu fördern in der Gesamtstadt, das Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr durch tangentielle Verkehrsführungen und Durchbrüche zu entlasten, es aber für den Autoverkehr durchgängig zugänglich zu machen, erschien bis zu den 1970er Jahren als absoluter Primat. So sah der Stadtbaurat und Professor in Hannover, Rudolf Hillebrecht, 1957 die Notwendigkeit, die Innenstadt vom Durchgangsverkehr durch „Verkehrsbänder“ und Ringstraßensysteme zu „befreien“. Die „wirtschaftlich und sozial abgesunkene Altstadt“ sollte nur noch maßstäblich erhalten werden, man habe wie in anderen ehemaligen Fachwerkstädten keine Rücksicht auf bisherige Bauten nehmen müssen und habe so „frischer“ und „großzügiger“ zu Werke gehen können. Insbesondere wollte Hillebrecht keine „ungesunden Mischtypen“ zulassen, d.h. gerade die Kombination von gewerblicher Nutzung und Wohnen in den Innenstädten störte ihn. Es ging um „Übersichtlichkeit“ und „Entwirrung“, weil das angeblich Verkehr vermeide.²⁵

Der Umgang mit dem ständig ansteigenden Individualverkehr erwies sich als Kardinalpunkt der Zentrumsentwicklung deutscher Großstädte nach 1945. Diesen Verkehr, dessen wahre Entwicklung man aber noch unterschätzte, versuchte man durch Lenkung der Verkehrsströme und den Bau von Parkhäusern und riesigen Parkflächen aufzufangen. Aber durch die Kommerzialisierung der Zentren, die steigende Zahl der Arbeitspendler und die Vernachlässigung des öffentlichen Nahverkehrs wurde er gerade gefördert.²⁶ Insofern gewann mit den 1950er Jahren das Leitbild der „autogerechten“ Stadt²⁷ die Überhand. Neue Förderinstrumente führten zu immer größeren Verkehrs-

23 Vgl. T. Harlander (s. A 2), S. 296-302.

24 Vgl. G. Rabeler (s. A 21), S. 39-41. Zu den Folgen der Quartiersmodernisierung für die Raumerfahrung von Bewohnern und Bewohnerinnen von Wohnquartieren vgl. U. Herlyn, *Leben in der Stadt. Lebens- und Familienphasen in städtischen Räumen*, Opladen 1990, S. 137-148; T. Marquardt, *Käthes neue Kleider. Gentrifizierung am Berliner Kollwitzplatz in lebensweltlicher Perspektive*, Tübingen 2006.

25 R. Hillebrecht, *Neuaufbau der Städte*, in: F. Jaspert (Hrsg.), *Handbuch moderner Architektur*, Berlin 1957, S. 445-523, hier S. 468-511.

26 Exemplarisch für Industriestädte mit hohem Zerstellungsgrad: C. Zimmermann, *Ludwigshafen im Wiederaufbau 1948-1965*, in: S. Mörz/K.-J. Becker (Hrsg.), *Geschichte der Stadt Ludwigshafen am Rhein*, Bd. 2, Ludwigshafen 2003, S. 655-727, bes. S. 705-712.

27 Dazu B. Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-*

fürungen, woraus sich wiederum Störungen kleinteiliger Nutzungsgeflechte ergaben und die Notwendigkeit, für Fußgänger weitere Brücken, Rampen und Unterführungen zu bauen, die aber nur wenig genutzt wurden und sich als Element „unwirtlicher“ Innenstadt erweisen sollten. Um Parkflächen zu schaffen, wollte man Hochhäuser bauen, tatsächlich veränderte sich das Erscheinungsbild der Innenstädte durch privatwirtschaftlichen Hochhausbau beträchtlich. In vielen Fällen ging die Dynamik der Bodenwertsteigerung und der kommerziellen Verdichtung über die auf ein gewisses Maß orientierten Vorstellungen der Planer ohnehin hinweg. All dies führte zur Ausdehnung der Kernbereiche, d.h. tertiäre Nutzungen drangen in angrenzende Wohngebiete als „City-Ergänzungsgebiete“, wie das die zeitgenössischen Planer nannten.

In der DDR ergab sich gegenüber diesem Grundkonzept die grundsätzliche und systembedingte Modifikation, dass hier städtebauliche und wohnungspolitische Leitbilder autoritär von „oben“ durchgesetzt wurden, während es in der Bundesrepublik einen gewissen Pluralismus gab. In der Bundesrepublik spielte die pragmatische Reflexion amerikanischer, britischer und französischer Anregungen eine Rolle, in der DDR orientierte man sich eine Zeitlang an der Sowjetunion, mit der Pointe, dass bei einzelnen Modell-Bauvorhaben die Stärkung der alten kompakten Stadt im Vordergrund stand. Generell setzte sich in Ostdeutschland das Ideal der „autogerechten Stadt“ längst nicht so durch wie im Westen; die Arbeitspendler kamen überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihren Arbeitsplätzen. Wo die Stadtzentren zerstört waren, wurde der alte Stadtgrundriss vielfach ganz bewusst nicht berücksichtigt, die klassischen Achsen auf Kirchen und Schlösser ignoriert und rabiate Eingriffe in das Straßennetz vorgenommen, Beispiele sind Dessau, Magdeburg, Zerbst, Halberstadt und Neubrandenburg. Andere Prämissen der Stadtentwicklung bei den Planern in West und Ost lagen wiederum nicht so weit auseinander, vor allem was die Leitidee der „Siedlung“, hygienische Maßstäbe, die Bedeutung von Stadtgrün und vor allem den Willen zum gesellschaftlichen „Fortschritt“ betrifft. Zunächst lag das Hauptaugenmerk in der DDR im Zuge des spätstalinistischen Städtebaus auf konzentrierten Wohnungsbau in Stadtzentren, besonders von Berlin bzw. in neu angelegten Planstädten wie Eisenhüttenstadt. Mit dem Übergang zum normierten und industrialisierten Wohnungsbau der Plattensiedlungen, die als Schlafstädte konzipiert waren, flossen praktisch alle materiellen Ressourcen in die Peripherien. „Bei weitgehender Aufgabe ihrer historischen Strukturen sollte die Stadt substantiell durchgreifend erneuert werden. [...] Die zukünftige Architektur der Stadtzentren sollte von der Großform bis zur Bildung der Details und der Materialwahl eine moderne, optimistische Ausstrahlung besitzen und das Innovationspotential der sozialistischen Gesellschaft unmittelbar veranschaulichen.“²⁸ Die Wohnquartiere der Innenstädte verfielen deshalb und wurden teils ab-

deutschen Vergleich, Frankfurt a.M. 2001, S. 118-152.

28 T. Topfstedt, Wohnen und Städtebau in der DDR, in: Geschichte des Wohnens, Bd. 5, (s. A 2), S. 419-562, Zitat S. 501.

gerissen; diese Quartiere interpretierte man ohnehin als Ausdruck eines überwundenen „Kapitalismus“, wo eher marginalisierte Bevölkerungsgruppen zurückblieben. Der Bau von Aufmarschgebieten und „Magistralen“ schnitt in die Maßstabsverhältnisse von Innenstädten empfindlich ein.²⁹ Erst mit den 1980er Jahren begannen, neben weiterhin betriebem Einbau von Plattenbauten und Scheibenhochhäusern in historischen Stadtkernen, erhaltende Maßnahmen und erste Rekonstruktionsprojekte.³⁰

Übereinstimmend ist die Periode 1950-1990 vom Prinzip der rigiden Funktions-trennung einzelner Stadtgebiete gekennzeichnet und im Westen von der bewussten Förderung aller Tendenzen, die auf die noch klarere Herausbildung einer „City“ zielten (Kaufhaus- und Parkplatz- bzw. Parkhausbau, breite Zugangsstraßen, Herausnahme von Durchgangsverkehr, Schaffung von Fußgängerzonen als Repräsentations-, Konsum- und Kommunikationsraum,³¹ Bauplätze für Verwaltungsbauten und Kulturbauten, Praxen, Verdrängung der Wohnbevölkerung). Diese neuen Formen einer weiteren Tertiärisierung der Stadtzentren wurden politisch begünstigt und durch Abwanderung von Produktionsbetrieben in Vororte vorangetrieben. Durch laufende Erschließung von monofunktionalen, öde geplanten Siedlungen, politisch gefördertem Eigenheimbau, massiertem und optimiertem Transport und zuletzt durch die Verlagerung von Einkaufsstätten erlitten die Innenstädte klare Substanzverluste. Dies betrifft auch ihre bis dahin unhinterfragte Funktion, den öffentlichen Raum darzustellen, wo sich Menschen begegnen und wo die politische Meinungsbildung der Städter konzentriert ist; hierbei muss man aber auch die allgemeinen Tendenzen einer Medialisierung von Öffentlichkeit bedenken.³²

Erst im Zuge einer sehr kontroversen Debatte über mangelnde Urbanität der Städte,³³ die Monotonie und Verödung baulicher Strukturen gerade in Innenstädten, die Tendenzen ästhetischer und kommunikativer Verarmung in Wohnquartieren wurden bisherige Ziele einer Stadtplanung von „oben“ und ohne Rücksicht auf Betroffene fundamental in Frage gestellt. Neue oppositionelle Protestbewegungen betonten die soziale Qualität von Altbauten; so wurde deren Zustand günstiger bewertet und die

29 Vgl. ebda, S. 496-510; C. Hannemann, Historischer Abriss zu wesentlichen Entwicklungslinien städtischen Wohnens in Deutschland seit 1945, Humboldt-Universität zu Berlin 2000, S. 37-39.

30 Ebda., S. 40-45; P. Schöller, Stadtumbau und Stadterhaltung in der DDR, in: H. Heineberg (Hrsg.), Innerstädtische Differenzierung und Prozesse im 19. und 20. Jahrhundert, Köln/Wien 1987, S. 439-471; H. Stimmann, Stadterneuerung in Ost-Berlin, Berlin 1988; F. Betker, „Einsicht in die Notwendigkeit“. Kommunale Stadtplanung in der DDR und nach der Wende (1945-1994), Stuttgart 2005, S. 123-125; 320-349; zum Bewusstsein der Planer: C. Hannemann, Die Platte. Industrialisierter Wohnungsbau in der DDR, Berlin, 3. Aufl. 2005, S. 117-120.

31 Vgl. Jan Logemann, Einkaufsparadies und „Gute Stube“. Fußgängerzonen in westdeutschen Innenstädten der 1950er bis 1970er Jahre, in: A. v. Saldern (s. A 5), S. 103-122.

32 Vgl. J. Schöffel, Öffentlichkeit und urbaner Raum, in: M. Wentz (Hrsg.), Die kompakte Stadt, Frankfurt a.M./New York 2000, 112-118; grundlegend: C. Bernhardt u.a. (Hrsg.), Geschichte der Planung des öffentlichen Raums, Dortmund 2005.

33 Vgl. B. Binder, Urbanität als „Moving Metaphor“, in: A. v. Saldern (s. A 5), S. 45-63.

Großsiedlung auf der ‚grünen Wiese‘ umgekehrt zu einem Negativsymbol. Zahlreiche Bürgerinitiativen stellten Sanierungskonzepte in Frage, die im Zeichen von Sozialreform zunächst begrüßt worden waren.³⁴ Seit den 1980er Jahren wurden aber besonders die Miethöhe sanierter Wohnungen, die Verdrängungseffekte von Flächensanierungen und die sozialen Zumutungen von Sanierung für Verdrängte kritisiert. Es setzte eine bis heute anhaltende Debatte über die „Gentrifizierung“ ein, die im Wesentlichen durch die Nachfrage jüngerer und gut verdienender Haushalte nach innenstadtnahen Wohnstandorten bedingt war und noch ist. Obwohl man diese auch als „Aufwertung“, bauliche Verbesserung und als Rückgewinnung der Wohnnutzung vor allem in innenstadtnahen Gründerzeitvierteln sehen kann, wurden anhaltend die Verdrängungseffekte durch die Umwandlung von preiswerten Miet- in Eigentumswohnungen und zugunsten von „Yuppies“ massiv kritisiert.³⁵ Zugleich begannen einzelne Stadtverwaltungen eine aktive Rolle bei der baulichen und historischen Substanzsicherung zu verfolgen. Mit dem internationalen Denkmaljahr 1975 trat diese Bewegung deutlicher hervor, auch wenn die rechtlichen Instrumente denkmalorientierter Innenstadterneuerung erst noch erweitert werden mussten. In einzelnen ihrer Historizität bewussten Städten kam es seit den 1970er Jahren zu einer „Repolitisierung“ der bislang technizistisch gelösten Verkehrsfragen oder zu „gebremstem Gegensteuern“ wie etwa in der „Fahrradstadt Münster“. In der städtebaulichen Debatte wurden die Qualitäten historischer Altstädte wieder entdeckt.³⁶

5. Von den 1990er Jahren bis heute

Zur Wahrnehmung all dieser Entwicklungen im inneren Stadtraum gibt es erstaunlich wenige Studien. Zum Zentrum Kölns wurde 1995 ermittelt, dass es den Stadtbewohnern als ‚gefüllter Raum‘ mit hoher Wahrnehmungskontinuität erschien. Bewohner eines Kölner Vororts empfanden das Stadtzentrum zwar als „laut“ und hatten sich physisch und kognitiv davon distanziert, jedoch waren zentrale Versorgungseinrichtungen, wie man sie in Zentren findet, für die weiter entfernt wohnenden Umlandbewohner weiterhin praktisch wichtig, und ihre Fahrten in die Innenstadt erhielten die Bindung an den Zentralort als Gesamtes aufrecht. Gerade Dom, Altstadt, Philharmo-

34 Vgl. K. Zapf, Rückständige Viertel, Frankfurt am Main 1969.

35 Vgl. H. Becker/J. Schulz zur Wiesch (Hrsg.), Sanierungsfolgen, Stuttgart 1982; D. Bremer, Die räumlich-soziale Bedeutung von städtischen Umstrukturierungsprozessen am Beispiel von Altona-Altstadt/St. Pauli-Süd, Hamburg 1987; J. Blasius/J.S. Dangschat (Hrsg.), Gentrification. Die Aufwertung innenstadtnaher Wohnviertel, Frankfurt a.M./New York 1990. Positive Einschätzung von Einzelobjektsanierungen: R. Wiessner, Wohnungsmodernisierungen - ein behutsamer Weg der Stadterneuerung?, Kallmünz/Regensburg 1987; zur Lokalisierung von Investitionszyklen im Stadtzentrum vgl. L. Lees/T. Slater/E. Wily, Gentrification, New York/London 2008, S. 71-86.

36 B. Schmucki (s. A 27), S. 153-211; U. Haefeli, Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950-1990, Stuttgart 2008, S. 88-128, 221-272.

nie und Museum Ludwig als viel genutzte Einrichtungen, die Einkaufsstraßen und die Innenstadt, soweit sie Spezielles zu bieten hatte, gehörten zu den als typisch bezeichneten und emotional positiv besetzten Wahrzeichen Kölns und waren damit kollektive Ankerpunkte für Ortsbindung, die ohne ein attraktives historisches Zentrum nicht funktioniert.³⁷ Die teils schon vor dem Zweiten Weltkrieg einsetzende bauliche Anpassung des Altstadtbildes von Recklinghausen an die Erfordernisse einer Groß- und Einkaufsstadt wurden von ehemaligen Bewohnern, die woanders hinzogen, als Verlust von Nachbarschaftsbeziehungen und als Verlust des Bezuges zur Stadt selbst beschrieben. Innenstadtleben ermöglichte demnach, so die Retrospektive, ungezwungene Kontakte als Grundlage auch für ein Gefühl von Sicherheit in der Stadt. Wiederum gerade die neuen Geschäftsbauten in der Innenstadt galten den befragten Stadtbewohnern als positives Signum der Modernisierung ihrer Stadt, in veraltet erscheinenden Rest-Altstadtquartieren wollte in der Hochphase der Wohnstandardverbesserung kaum noch jemand selbst wohnen.³⁸

Die Entwicklung seit den 1990er Jahren bis heute erscheint hoch ambivalent. Zum Ersten handelt es sich, wie oben schon angedeutet, um Schrumpfung von Arbeitsplätzen und Stadtbevölkerungen. Zum Zweiten setzten sich dezentralisierende Tendenzen vor allem in prosperierenden Stadtregionen wie dem Rhein-Main-Raum mit großer Wucht fort: „Die alte Kernstadt scheint nur einer der Bausteine im neu entstehenden Stadtnetz zu sein.“³⁹ Überhaupt verlagerten sich wichtige kulturelle und wirtschaftliche Funktionen aus den Innenstädten in Stadtrandgebiete, ein Trend, der keineswegs gestoppt ist. Zum Dritten handelt es sich um eine „Renaissance des Städtischen“, die kulturelle Aufwertung von individualisiertem Wohnen im urbanen Kontext, das auch im Zusammenhang der neuen sozialen Bewegungen der 1970er Jahre mit ihrer Kritik am Kleinfamiliendasein und konsumorientierten Lebensstil zu sehen ist. Dies „führte zu Wohn- und Lebensformen, die im relativ entleerten großstädtischen Innenstadtbereich der (alten) Bundesrepublik ihren Raum fanden“.⁴⁰

Bürgerschaftliches Engagement führte, wie etwa in Halle, zu beträchtlichen Korrekturen des Stadtumbaus und zur wachsenden Identifizierung der Bürger mit der ei-

37 Vgl. H. Gebhardt u.a., Ortsbindung im Verdichtungsraum, in: *ders./G. Schweizer* (Hrsg.), *Zuhause in der Großstadt. Theoretische Grundlagen, methodische Ansätze und ausgewählte Ergebnisse*, Köln 1995, S. 3-58; P. Reuber, Zur Rolle der räumlichen Umwelt für die Entstehung von Ortsbindung, in: *ebda.*, S. 61-74, hier S. 69 f.; B.-A. Stegmann, Großstadt im Image. Eine wahrnehmungsgeographische Studie zu raumbezogenen Images und zum Imagemarketing in Printmedien am Beispiel Kölns und seiner Stadtviertel, Köln 1997; C. Zimmermann, Wie Medien den Raum beschreiben, in: *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 10/11, 2007, S. 627-637.

38 Vgl. S. Schürmann, Dornröschen und König Bergbau. Kulturelle Urbanisierung und bürgerliche Repräsentationen am Beispiel der Stadt Recklinghausen (1930-1960), Paderborn 2005, 193-246.

39 M. Wentz, Die kompakte Stadt, in: *ders.* (Hrsg.), *Die kompakte Stadt*, Frankfurt a.M./New York 2000, S. 8-15.

40 T. Harlander (s. A 2), S. 306-311, 336-344, Zitat: C. Hannemann (s. A 29), S. 12.

genen Stadt.⁴¹ Nunmehr traten auch die Stadtverwaltungen in Absetzung zur Deregulierungsphase der 1980er und noch 1990er Jahre als Akteure der Stadtentwicklung hervor. Einerseits sollen die Innenstädte mit Kulturevents und durch das Angebot hochklassiger Kulturinstitutionen sowie gastronomischen Angeboten nach Laden- und Büroschluss belebt werden, andererseits steht dies in Konflikt mit den Ruhebedürfnissen von Anwohnern. Im Zuge der Suburbanisierung und eines wachsenden regionalen Wettbewerbs ist zwar die Auflösung tradierter Stadt-Umland-Unterscheidungen und ein Bedeutungsverlust realer Stadträume zu erkennen, dennoch ist die Stadt aber für neue (vielfach jüngere und kaufkräftige) Stadtbewohner und Stadtnutzer als realer und erlebbarer Ort unverzichtbar; insofern werden Kompaktheit und idealerweise die Verflechtung von Nutzungen als bestimmende Merkmale gerade in Innenstädten wieder gestärkt – ein Vorgang von hoher Ambiguität.⁴² Somit stellt sich auch die Frage, ob überreglementierte Transit- und „Nicht-Orte“ wie Bahnhöfe durch kreatives Handeln wieder „angeeignet“ werden könnten.⁴³

Der Trend einer „Stadtflucht“ scheint derzeit auf breiter Fläche gestoppt. Weil die Abwandernden pragmatisch ein nach Kosten, Größe und Qualität akzeptables Wohnungsangebot anstreben, müssen die Stadtverwaltungen genau solche Kriterien bei ihrer internen Stadterneuerungspolitik beachten. Pragmatisch geht es heutzutage um Stadterneuerung in kleinen Schritten, um ökologische Sanierung, um Anpassung von Gebäuden an historische Ensembles, um verdichteten, aber attraktiven Wohnungsneubau auf innenstadtnahen Konversionsflächen in Mischlage von Eigentums- und Mietwohnungen sowie wohnungsnaher gewerblicher Nutzungen.⁴⁴ Bestehen bleibt das Problem, wie die Aufwertung der Innenstädte vor allem ihrer Wohnfunktion nach sozialverträglich gestaltet werden kann.⁴⁵ Doch damit nicht genug: Handel ist eine wesentliche Funktion der Innenstadt, bei Veränderungen der räumlichen Lage der Innenstadt spielte der Handelsaspekt immer eine wichtige Rolle – sei es in der Phase, als der klassische Markt als Handelsplatz von Geschäften und später von Kaufhäusern abge-

41 Vgl. G. Wagner-Kyora, Akteurshandeln und Identitätskonstruktion in Entscheidungsprozessen über die Altstadtanierung von Halle und Leipzig 1990 bis 2003, in: A. Ranft/S. Selzer (Hrsg.), Städte aus Trümmern, Göttingen 2004, S. 201-273.

42 M. Wentz (s. A 39), S. 9 f. Zur Geschichte der urbanen Kulturökonomie vgl. M. Hessler/C. Zimmermann (Hrsg.), Creative Urban Milieus. Historical Perspectives on Culture, Economy, and the City, Frankfurt a.M. 2008.

43 Vgl. H. Meister, Fotografische Notizen zur kulturwissenschaftlichen Stadt- und Raumforschung. Der Hamburger Hauptbahnhof, Magisterarbeit, Universität Hamburg 2008.

44 Vgl. C. Hannemann (s. A 29), S. 30-32; A. Behr, Das Städtebauförderprogramm, in: Informationen zur Raumentwicklung 2005, H. 6, 365-378; T. Harlander, Renaissance des urbanen Wohnens, in: Arbeitsgemeinschaft Baden-Württembergischer Bausparkassen (Hrsg.), Wohnen im Zentrum, Stuttgart 2006, S. 11-16; IBA-Büro (Hrsg.), Die anderen Städte. IBA Stadtumbau 2010, 3 Bde., Berlin 2006.

45 Dazu und zu weiteren Aspekten wie dem Auftreten von private equity fonds und dem Spektrum von Bestandspolitik vgl. G. Schmitt/K. Selle (Hrsg.), Bestand? Perspektiven für das Wohnen in der Stadt, Dortmund 2008.

löst wurde, sei es heute, wo sich Teile der Innenstadt in privat kontrollierte Malls und dies zu Lasten des mittelständischen Einzelhandels verlagern.⁴⁶ Dies betrifft indes besonders die prosperierenden Städte. In stark schrumpfenden kleineren und mittleren Städten sind durch den Abbau von Infrastruktureinrichtungen schon massive Attraktivitätsverluste der Innenstädte entstanden; wenn man dann noch ein Einkaufszentrum am Stadtrand baut, hat die innere Stadt keine Chance mehr. Insofern muss dieser kleine historische Abriss mit einer ambivalenten Sicht der gegenwärtigen Tendenzen schließen.

46 Vgl. *W. Brune/R. Junker/ H. Pump-Uhlmann* (Hrsg.), *Angriff auf die City. Kritische Texte zur Konzeption, Planung und Wirkung von integrierten und nicht integrierten Shopping-Centern in zentralen Lagen*, Düsseldorf 2006; *W. Siebel*, *Zum Wandel des öffentlichen Raums – das Beispiel Shopping-Mall*, in: *A. v. Saldern* (s. A 5), S. 67-82.

Städtebaulicher Denkmalschutz als Ressource der Stadtentwicklung

Seit 2007 leben mehr Menschen in Städten als auf dem Land. Mit Beginn des 21. Jahrhunderts sind wir in ein „Urban Age“¹ getreten, ein städtisches Zeitalter. Wie viele Artikel über Stadtentwicklung beginnen heutzutage mit dieser Aussage?

1. Das urbane Zeitalter

Der Blick richtet sich zunächst auf die wuchernden Agglomerationen der Megacities. Mehr als eine Million Menschen ziehen weltweit jede Woche in Städte.² Für die Neuankommenden geht es um elementare Dinge: ein Dach über dem Kopf ist das Mindeste, Elektrizität und Wasserversorgung wäre gut, von Kanalisation, einer offiziellen Hausnummer oder einem funktionsfähigen öffentlichen Nahverkehr können viele nur träumen. Die Bilder von den katastrophalen Lebensbedingungen in den informellen Siedlungen sind uns geläufig. Warum tun sich Menschen das an? Stadt war und ist ein Versprechen. Sie garantiert keinen Wohlstand, aber die Chance für den Aufstieg und den Ausblick auf ein bisschen Glück. Stadtentwicklung wurde und wird angetrieben durch das Gefühl ihrer Bewohnerinnen und Bewohner, dass in den Städten alles möglich, alles zu erreichen sei. Stadt ist ein Wechsel auf die Zukunft.

Der spontane Impuls der Menschen, an den Ort des Fortschritts zu drängen, ist so alt wie die Stadt selbst. Und auch gegenwärtig und zukünftig bleibt die Stadt ein Ort der Optionen. Gerade am Übergang vom Industriezeitalter in die Wissensgesellschaft werden die Städte in diesem Teil der Welt und in Deutschland zu immer begehrteren Lebensorten. Zu Beginn des 21. Jahrhundert erkennen und erleben jüngere und ältere Menschen, dass man den Städten nicht mehr aufs Land entfliehen muss. In einer Umgebung, die vielfältige Bildungs- und Kulturangebote bereithält sowie infrastrukturell hervorragend erschlossen ist, kann man durchaus mit Kindern leben und gut alt werden. Bestand am Ausgang des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Aufgabe darin, die Folgen einer radikalen Industrialisierung und eines bis

1 Urban Age nennen die Alfred Herrhausen Gesellschaft und die London School of Economics and Political Science ein Projekt zur Erforschung der Zukunft der Städte.

2 A. Rühle, Megacity: Die Zukunft der Städte, München 2008, S. 8.

dahin nicht gekanntes Stadtwachstums zu beherrschen, so muss man heute die Städte nicht mehr funktionalistisch aufräumen und städtebaulich auflockern. Die Städte von heute werden deutlich weniger dicht genutzt als früher und haben an vielen Stellen gute Freiraumqualitäten.

Interessant ist die wachsende Einsicht von zahlreichen Unternehmen der zukunfts-trächtigen Wissensindustrien, dass sie im weltweiten Konkurrenzkampf um gebildete Arbeitskräfte nicht allein durch Jobangebote, gute Gehälter und exzellente Karriere-chancen bestehen können. Vielmehr wird von den Entscheidern in Wirtschaft und Wissenschaft ein qualitativvolles, ja markantes Erscheinungsbild des eigenen Unterneh-mens und eine lebendige urbane Kulisse für den Standort gewünscht. Das bezieht sich konkret auf einen attraktiven und integrierten Standort, kulturelle Angebote, ur-bane Vielfalt, eben: Stadt. Hatte schon Saskia Sassen³ mit der Vorstellung aufgeräumt, die neuen Informationstechnologien und globalen Wirtschaftskreisläufe würden sich vollends vom Ort lösen, so sind die so genannten weichen Standortfaktoren für die kreativen Industrien in den Städten des 21. Jahrhunderts von Richard Florida weiter ausgeführt und anschaulich belegt worden. Florida hat dargestellt, dass es der Standort – „Place“ – ist, der Kapital und Humankapital aneinander bindet: „Place is the key eco-nomic and social organizing unit of our time. It is place [...] matching people to the jobs; jobs to the people.“⁴ Gut ausgebildete Leute haben die Wahl, sie bevorzugen attraktive, auf- und anregende Städte. So wird „Placemaking“ zur Aufgabe der Unternehmen und der Städte, wenn sie im globalen Wettbewerb oder auch nur im regionalen Vergleich er-folgreich bestehen wollen.

Man könnte die Städte und ihre Entwicklung als eine Aufgabe betrachten, die lokal oder regional zu lösen sei. Das entspräche dem dezentralen Raumkonzept Deutsch-lands, dem Subsidiaritätsprinzip und Föderalismusgedanken sowie der kommunalen Planungshoheit. Heute, im „Urban Age“, werden die Städte jedoch immer mehr zu den Austragungsorten und den Motoren des ökonomischen Wachstums und des kulturel-len Fortschritts. Daher nehmen sich die Politiker Europas, des Bundes und der Länder ihrer Städte mit großer Aufmerksamkeit an.

2. Die Europäische Stadt

„In Seoul zu leben, heißt vor allem, zu vergessen und sich an dieses Vergessen zu gewöhnen“,⁵ beschreibt Kim Young-Ha den ahistorischen Zustand der südkoreani-schen Hauptstadt und damit ein Entwicklungsmodell der immerwährenden Überfor-mung dessen, was war, durch das, was sein wird. Das kennzeichnet die Städte Asiens

3 S. Sassen, *Die globale Stadt* - New York/London/Tokio/Princeton 1991.

4 R. Florida, *The Rise of The Creative Class. And How it's Transforming Work, Leisure, Community & Everyday Life*, New York 2002, S. XiX.

5 Kim Young-Ha, Beitrag zu Seoul, in: A. Rühle (s. A 4), S. 83.

mit ihren schnell wachsenden Volkswirtschaften, die förmlich zu explodieren scheinen. Hier wachsen Hochhauscluster in den Himmel, die alle Erfahrungen der amerikanischen Stadtentwicklung in den Schatten zu stellen vermögen.

Sowohl die „Amerikanische Stadt“ als auch seit Neuestem die asiatischen Städte sind ein Gegenbild zum Entwicklungsmodell der „Europäischen Stadt“. Selbst in ihren Übertreibungen und Vereinfachungen (gibt es doch *die* amerikanische oder *die* europäische Stadt nicht), hilft uns diese Gegenüberstellung, die Merkmale, Werte und Potenziale der Städte in Europa zu erkennen. Eine ihrer wichtigsten Eigenschaften besteht in einer jahrhundertelangen Geschichte, die heute noch präsent ist. Selbst dort, wo sie in ihren physischen Strukturen überformt wurde, sind die vorindustriellen Phasen der Stadtentwicklung in Stadtgrundriss und Raumformen sowie -folgen erlebbar. Im Unterschied zum Central Business District der amerikanischen Stadt bildet in der europäischen Stadt die historische Mitte das funktionale Zentrum mit einer Fülle von kommerziellen und kulturellen Angeboten sowie Wohnmöglichkeiten und sozialen Einrichtungen. Der Stadtkern ist ein einzigartiger, ganz besonderer Teil der Stadt. Die Wohn- und Geschäftshäuser der Bürger bescheiden sich in ihren Ausmaßen, sie bilden die Kulisse für die großen Bauten, das Rathaus, das Schloss und die Kirche, die als Machtzentren der alten Stadt baulich hervortreten und die prominentesten Standorte einnehmen. Diese Bauwerke bilden eine Stadtsilhouette, die bis in die Gegenwart als „Visitenkarte“ der Stadt funktioniert, sie ergeben ein Bild, das sich einprägt, weil es keiner anderen Stadt gleicht. Die Europäische Stadt ist in dieser Hinsicht stets auch der gebaute Ausdruck sozialer und politischer Beziehungen in der Stadtgesellschaft. Sie ist gebauter Raum und sozialer Ort zugleich.

Die historischen Stadtbilder der deutschen Städte können als Beweis dienen, dass stetiger Wandel nicht das Vergessen bedeuten muss. Ihre – vergleichbar wilde und unbeherrschte – Urbanisierungsphase während des Industriezeitalters des 19. und 20. Jahrhunderts liegt schon viele Jahrzehnte zurück. Die vorindustrielle Stadtkultur von frühbürgerlichen Handels- und Handwerkerstädten ist fast überall seit langem durch die Entwicklungsepoche des Industriezeitalters ergänzt worden. Diese besitzt eigene architektonische und sozial-räumliche Qualitäten und bildet einen eigenständigen Beitrag zu Stadtraum und Stadtkultur. Inzwischen wächst selbst das Erbe der städtebaulichen Moderne, nicht nur der klassischen Moderne der Zwischenkriegszeit, sondern auch der Nachkriegsmoderne von Ost- und Westdeutschland, in einen Zustand von Geschichtlichkeit hinein.

Das ist kein Anlass, die Städte zu einem sentimentalen Erinnerungsort aus vergangenen Zeiten zu machen. Die Europäische Stadt von heute ist kein Museum, sie besteht nicht nur aus dem historischen Stadtkern, sondern stellt einen lebendigen urbanen Zusammenhang dar, der über die historischen Quartiere und oft sogar über die Stadtgrenzen hinausreicht. Die Siedlungsstadt des 21. Jahrhunderts und Suburbia aus diesem Stadtverständnis auszuschließen, würde eine unzulässige Eingrenzung bedeuten.



Abb. 1: Zeitz; historischer Kern - sanierte und unsanierte Bauten in unmittelbarer Nachbarschaft.

Nur in der Wechselwirkung aller ihrer Teile jedoch ist ihre Zukunft zu bestimmen, erst in diesem Kontext kann die Funktion der historischen Stadtkerne und Ensembles erkannt, können diese produktiv gemacht werden. Diese müssen als zeitgenössische Orte des Wohnens und Arbeitens, von Handel, Freizeit und Bildung sowie als touristische Destinationen bewahrt, erhalten und erneuert werden. Sie sind Bindungsfaktor für die Stadtbewohner, sie beeinflussen Identität und stärken das Image von Stadt und Region.

3. Das Städtetz in Deutschland

Deutschland hat ein vielfältiges, reiches und attraktives historisch gewachsenes Städtetz. Es ist zunächst einmal durch die Abwesenheit einer Megacity gekennzeichnet. Berlin nimmt keine vergleichbar starke zentral(istisch)e Position ein wie London in Großbritannien oder Paris in Frankreich. Die metropolitanen Funktionen teilen sich verschiedene Großstädte in Deutschland: Hamburg und Frankfurt, Köln, München und andere großstädtische Zentren in ihren verstädterten Regionen wie das Ruhrgebiet oder der Großraum Stuttgart. Dazu kommen Großstädte in einer

überschaubaren Größe, die gerade durch ihren Maßstab die Gewähr für eine hohe Lebensqualität bieten. „Rise of the Second City“, versprach uns Newsweek vor einigen Monaten. „Das letzte halbe Jahrhundert war das Zeitalter der Megacities. Das nächste wird ihren kleineren, bescheideneren, urbanen Verwandten gehören.“⁶ In Deutschland leben immerhin 74 Prozent der Bevölkerung in Großstadtregionen. Daneben ist das deutsche Städtesystem von zahlreichen mittleren und kleinen Städten gekennzeichnet, die in ihren Regionen jeweils bedeutende Arbeitsmarkt- und Versorgungszentren, aber auch unverzichtbare Bildungs- und Kulturstandorte darstellen. Die Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland hat auf Bitte des Bundes eine Liste der historischen Stadtkerne und Stadtbereiche mit besonderer Denkmalbedeutung erarbeitet. Sie stellt eine umfassende Erhebung nach denkmalfachlichen Kriterien dar und umfasst bundesweit ca. 1.200 Positionen in etwa 800 Städten. In dieser Liste ist das baukulturell wertvolle städtebauliche Erbe Deutschlands verzeichnet. Dieses Inventar ist ein Indiz für das, was wir alle wissen: Das Bild dieses Landes, von Deutschland, wird zu einem erheblichen Teil durch seine Städte und hier wiederum durch deren historische Kerne und Stadtquartiere geprägt.

4. Fortschreibung der Erfahrungen in der behutsamen Stadterneuerung

Dass die Städte Deutschlands heute attraktiv und lebenswert sind, ist auch ein Ergebnis der jahrzehntelangen Städtebauförderung. Der paradigmatische Wandel in der Stadtentwicklung hat mit dem Übergang von der Industrie- zur Informationsgesellschaft schon vor einigen Jahrzehnten begonnen. Seit den 1970er Jahren setzte sich die Erkenntnis durch, dass einer Stadtentwicklung, die sich als Stadtwachstum nach außen und als Flächensanierung nach innen verstand, die Ressourcen ausgehen würden und die Akzeptanz verweigert würde. Die Meilensteine des Umdenkens hießen: Bericht des Club of Rome ‚Limits to Growth‘ aus dem Jahr 1972, die Ölkrise 1972/73, der legendäre Aufruf des Deutschen Städtetages 1971 ‚Rettet unsere Städte jetzt‘ und das Europäische Denkmalschutzjahr 1975. Des Weiteren sollte man die IBA der 1980er Jahre in Westberlin in diese Reihe programmatischer Stadtentwicklungsaussagen stellen. Nicht zuletzt erhielt die gesellschaftliche Wende in der DDR einen wesentlichen Impuls aus dem nicht mehr hinnehmbaren rasanten Verfall der Städte.

Seit dieser Zeit trat eine als behutsam verstandene Stadterneuerung in der Bestandskulisse der Städte in den Mittelpunkt der Stadtentwicklungsplanung, freilich ohne das Stadtwachstum nach außen wesentlich verringern zu können. Noch heute liegt dieses bundesweit bei über 70 Hektar für Siedlungs- und Verkehrsflächen pro Tag. Mit dem Blick zurück in das 19. und 20. Jahrhundert, noch viel mehr mit Verweis auf die explodierenden Städte Asiens, Afrikas und Lateinamerikas sollte aber dennoch un-

6 Newsweek, New York, Juli 2006, S. 51.



Abb. 2: Bad Langensalza; Denkmalschutz und qualitätvoller öffentlicher Raum in der Innenstadt.

missverständlich klar sein: In diesem Teil der Welt ist die Phase des immerwährenden Wachstums von Bevölkerung und Städten vorbei. Es gibt kein ewiges Wachstum, zitiert der Systemtheoretiker Dirk Baecker seinen Lehrer Niklas Luhmann, weil die Erde rund ist. Vielmehr geraten die bislang ignorierten Phänomene von Suburbanisierung (die meist nur für die Debatten der Fachleute gut waren) mit ihren ökonomischen, sozialen oder Umweltfolgen ganz nach vorn auf die politische Agenda. „Stadt“ ist ein Thema geworden, in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

Stadt von innen heraus zu denken, zu konzipieren und weiterzuentwickeln, ist eine Aufgabe, bei der sich Politik mit zahlreichen Fachleuten und einer breiten Öffentlichkeit eins fühlen kann. In der Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt wurde das Städtische als Potenzial für die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Wirtschaftsraums und als Handlungsraum für die europäischen Fachpolitiken verankert. Auf der nationalen Ebene wird das durch eine problembezogene Weiterentwicklung der Städtebauförderung und die Projekte der Nationalen Stadtentwicklungspolitik konkretisiert. Schließlich wurde mit der Baukulturpolitik des Bundes ein breiter gesellschaftlicher Qualitätsdiskurs für das gute Planen und Bauen angestoßen, der konti-

nuerlich an Breite und Tiefe zunimmt und immer mehr Akteure erreicht. Das Zusammenlegen von Baukultur und Städtebaulichem Denkmalschutz in einem Referat des BMVBS ist ein deutlicher Hinweis auf das Baukulturverständnis des Bundes, das auf dem Respekt vor dem Historischen gründet. Damit soll erreicht werden, dass der Umgang mit dem historischen Baubestand unter umfassenden Qualitätskriterien erfolgt. Die Baukulturpolitik des Bundes ist urbanistisch eingebunden und nicht etwa nur eine Architekten- oder gar Berufsstandspolitik im engeren Sinne (obwohl es ohne diese auch nicht geht, wie die Bemühungen um die Novellierung der HOAI in diesem Frühjahr zeigten). Sie ist vielmehr stets auch ein Festhalten, Verankern, Verorten im Historischen als Bedingung für das Kommende.

Die Aufgabe zum Erhalt des baukulturell wertvollen historischen Erbes unserer Städte genießt in der Bundesrepublik Deutschland eine hohe Priorität. Sie bildet sich in den Programmen der Städtebauförderung ab, hier vor allem im Bund-Länder-Programm Städtebaulicher Denkmalschutz. Es soll ab 2009 auch auf die alten Bundesländer ausgedehnt werden, waren doch seine Wirkungen für den Erhalt der historischen Stadtkerne und Stadtquartiere von baukulturellem Rang unübersehbar positiv.

5. Das Programm Städtebaulicher Denkmalschutz

Das Programm Städtebaulicher Denkmalschutz wurde explizit für den Bestandserhalt des baukulturellen Erbes, ja für seine Rettung in den neuen Bundesländern nach dem gesellschaftlichen Umbruch geschaffen. Es wurde frühzeitig im Zuge der deutschen Wiedervereinigung konzipiert und 1991 in den neuen Ländern begonnen. Insgesamt wurden seitdem 178 Städte mit kulturhistorisch wertvollen Stadtkernen durch den Einsatz von 1,67 Mrd. € Bundesfinanzhilfen gefördert. Der Ausgangspunkt war ein für das gesamte Territorium der DDR unübersehbarer Sanierungsstau im Altbaubestand der Städte. Er war dort besonders augenfällig, wo die historischen Stadtkerne von baukulturellem Rang darniederlagen. Man sollte sich nur an den deprimierenden Zustand von Halberstadt, an Altenburg oder Görlitz aus den frühen 1990er Jahren erinnern, um sich das Ausmaß und die Dringlichkeit der seinerzeitigen Probleme zu vergegenwärtigen! Schaut man sich heute noch einmal den Film „Ist Leipzig noch zu retten?“ an, eine Fernsehproduktion aus den Oktobertagen des Jahres 1989, werden selbst die Augenzeugen von damals fassungslos vor den Bildern von Verwahrlosung und Verfall stehen. Andersherum betrachtet wird aber gerade an solchen Beispielen auch die immense Leistung von Sanierung und Modernisierung, ja von einer umfassenden Belebung der historischen Stadtquartiere und innerstädtischen Räume sichtbar.

Die Rettung baukulturell wertvoller Denkmalensembles in den Innenstadtkernen der ostdeutschen Städte gehört unbestritten zu den Erfolgsgeschichten der Stadterneuerung in den neuen Ländern und für die Bundesrepublik insgesamt. Das ist eine großartige gesellschaftliche Leistung, die für Deutschland insgesamt zählt. Denken wir an

Halle, Schwerin oder die Spandauer Vorstadt in Berlin, an Stralsund, Wismar und Bautzen, an Stendal, Eisleben und Großenhain. In die positive Bilanz zählen nicht nur zahllose gesicherte und sanierte Baudenkmale und Altbauten, sondern auch wiederhergestellte öffentliche Räume und Infrastrukturen, ja ganze Stadtquartiere in ihrem Gesamtzusammenhang. Schon heute kann man für viele historische Stadtkerne der neuen Bundesländer behaupten, dass sie in ihren Grundstrukturen stabilisiert worden sind.

Die Aufgaben sind jedoch noch nicht vollständig gelöst. Der Sanierungsgrad in den Programmgebieten ist unterschiedlich und reicht von 50 bis 70 Prozent. Nach wie vor besteht ein hoher Bedarf, das Programm Städtebaulicher Denkmalschutz in den neuen Ländern fortzuführen. Hier muss man vor allem in Betracht ziehen, dass die Umsetzungsvoraussetzungen schwieriger werden. Gebäude, die noch nicht saniert wurden, sind nicht benutzbar und stehen leer. Gerade vor dem Hintergrund des demographischen Wandels gibt es in den Stadtkernen hartnäckige Leerstände. Wegen geringer Nachfrage bleiben Investitionen aus. Manchmal fehlt es den privaten Eigentümern an Mut oder Phantasie, häufiger mangelt es an finanziellen Mitteln und sicheren Verwertungsaussichten, mitunter fehlt es in großen Erbgemeinschaften oder bei fehlgeschlagenen Investitionsabsichten auch schlicht an einem handlungsfähigen Eigentümer. Die Banken verhalten sich zurückhaltend bis restriktiv und auch die Kommunen verfügen nur über beschränkte öffentliche Ressourcen, diesem Zustand abzuhelpfen.

Egal, wohin man schaut, man sieht immer wieder zauberhafte historische Stadtkulissen und viel zu wenige Menschen, die sich in ihnen bewegen. Es ist für die meisten Städte in Ostdeutschland nicht absehbar, dass sich dieser Zustand bald und grundlegend ändert. Weg damit, hört man dann aus unterschiedlichen Richtungen. „Abreißen“, rufen vor allem diejenigen, die sich und anderen den demographischen Wandel und seine Folgen in voller Tragweite vor Augen führen wollen. Kein Geld mehr in unnötige Stadtstrukturen, klingt es ab und an aus dem Westen Deutschlands herüber. Ja, die Städte Ostdeutschlands mit ihren in der Vergangenheit für größere Einwohnerzahlen gebauten Hüllen sind sichtbar zu groß geworden, bezieht man es auf die heutige und zukünftige gesellschaftliche Nachfrage und „Verteilmasse“.

Dagegen kann man nur ein Argument setzen: die baukulturelle Verantwortung und die politische Verpflichtung, die wertvollsten, originellsten, ältesten Teile einer jeweiligen Stadt zu erhalten. Das bedeutet kein „Einfrieren“ der städtebaulichen Situation auf einen unveränderlichen Status Quo. Dabei geht man von der Prämisse aus, dass die historischen Stadtkerne und -quartiere für das Selbstverständnis, die Identität der Stadt und der Region eine nicht zu unterschätzende Funktion haben, ja das Erscheinungsbild ihres Bundeslandes und von Deutschland insgesamt prägen. Eine Position des Abwartens und der Sicherung von wertvollen identitätsstiftenden Beständen einzunehmen, ist nicht ehrenrührig, und sei es nur, um keine Fehler durch vorschnelle

Abrisse zu machen. Vielerorts zeigen sich Erfolge: Obwohl die Einwohnerentwicklung insgesamt negativ verläuft, verzeichnen viele historische Stadtkerne in den neuen Bundesländern einen Zuzug. Es geht langsam, aber sicher aufwärts. Und tatsächlich gibt es keinen einzigen vernünftigen Grund, nicht in einem sanierten Gebäude oder einem Neubau auf einem innerstädtischen Baugrundstück inmitten des historischen Stadtkerns zu wohnen. Alle so leichthin kolportieren Nachteile von Altbauten und innerstädtischen Adressen – **kein Parkplatz, kein Balkon, kein Platz für das Kinderspiel, kein Grün** – **lassen sich meist ganz schnell entkräften. Und dazu kommt noch eine Reihe von großen Vorteilen:** Der Marktplatz, die Eisdielen, Läden, Kulturangebote und vieles andere mehr befinden sich um die Ecke. Allerdings, so wird man einräumen müssen, ist hier ein Prozess angesprochen, der einen langen Atem braucht.

Der Aufgabe zum Erhalt des städtebaulich wertvollen Erbes stellt sich die Bundesrepublik mit einer hohen politischen Priorität. Es gibt keine Alternative dazu. Es kann heute keinesfalls darum gehen, die komplizierte und langwierige Aufgabe wie die Sanierung und Belegung der historischen Bestände in den Stadtkernen der neuen Bundesländer aufzugeben und quasi auf halbem Weg stehen zu bleiben. Im Gegenteil. Das Programm Städtebaulicher Denkmalschutz wird fortgesetzt und weiterhin als starker Schrittmacher nicht nur für den Erhalt, die Sicherung und Weiterentwicklung von einzelnen Denkmalen betrachtet, sondern von ganzen historischen Stadtbildern, Ensembles und Stadtbereichen. Das ist das Verständnis des Bund-Länder-Programms Städtebaulicher Denkmalschutz. Folgerichtig ist die erforderliche Grundlage und Voraussetzung für die Aufnahme in das Programm der Ausweis einer Gebietskulisse als Erhaltungsgebiet. Gefördert werden die Sicherung, Erhaltung und Modernisierung von Gebäuden, Ensembles und sonstigen baulichen Anlagen, ferner die Erhaltung und Umgestaltung von Straßen und Plätzen von geschichtlicher, künstlerischer und städtebaulicher Bedeutung. Im Jahr 2008 stehen dafür aus Mitteln des Bundeshaushalts 90 Mio. Euro zur Verfügung.

Zur fachlichen Unterstützung der Städte und zur Verstetigung der Begleitforschung wurde die Bundestransferstelle Städtebaulicher Denkmalschutz eingerichtet.⁷ Einmal im Jahr treffen sich die Programmstädte zu ihrem Kongress und tauschen sich über ihre Erfahrungen aus. Eine Expertengruppe berät die Städte und den Bund. Sie besucht regelmäßig Programmstädte und setzt sich vor Ort mit den aktuellen und konkreten Fragen auseinander. Sie behandelt aber auch übergeordnete Fragestellungen, die alle oder doch viele Programmstädte bewegen. So ging und geht es regelmäßig um das Verhältnis des Städtebaulichen Denkmalschutzes zum Programm Stadtumbau Ost. Oder es werden seit Neuestem die Fragen der energetischen Erneuerung von Altbauten und Denkmalen, ja von ganzen historischen Stadtquartieren angesprochen.

7 Diese betreibt das Internetportal www.staedtebaulicher-denkmalschutz.de.

6. Erweiterung des Programms auf die alten Bundesländer

Seit einigen Jahren sind die baukulturell wertvollen historischen Stadtkerne und Stadtteile sowie Denkmalensembles der alten Länder stärker in den Blickpunkt gerückt. Auch diese haben teilweise einen erheblichen Sanierungs- und Erneuerungsbedarf, wenngleich man ihn nicht mit dem Ausgangspunkt in den ostdeutschen Städten aus dem Jahr 1990 vergleichen kann. Auch hier gibt es Regionen im Strukturwandel, Kommunen mit knappen Haushalten sowie sichtbare Leerstände bei Wohnungen und im gewerblichen Bereich. Wenn dies mit einem Sanierungstau in den baukulturell relevanten Stadtkernen und Stadtquartieren einhergeht, wird es zu einem Thema des Städtebaulichen Denkmalschutzes.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung arbeitet zur Zeit an der Vorbereitung und Einführung des Programms in den alten Bundesländern, die für 2009 vorgesehen ist. Um den Handlungsbedarf in den Ländern und Städten abzuschätzen, wird derzeit eine Forschungsarbeit durchgeführt. Ihre Ergebnisse werden im Herbst 2008 vorliegen. Standen bisher in den neuen Ländern die historischen Stadtkerne im Mittelpunkt der Förderung, so erweitert sich der Blick in den alten Bundesländern auch auf andere Gebietskategorien. Dies ist eine Reaktion auf die unterschiedlichen Städtesysteme sowie auf historische Besonderheiten der Stadtentwicklung sowie typologische Eigenarten. Wie bisher werden neben den historischen Stadtkernen auch die städtisch geprägten Ortskerne von ehemals selbständigen Gemeinden zuförderst in Betracht gezogen. Des Weiteren geht es aber auch um Stadterweiterungs- und Gründerzeitgebiete, die als geschlossene Ensembles erhalten sind, sowie um Siedlungen der 1920er und 1930er Jahre mit hoher baukultureller Bedeutung, darunter auch Werkssiedlungen mit einer ehemaligen Industrieanlage in einem städtebaulichen Ensemble. Erst nach dem Abschluss der Forschung wird man genauere Kenntnisse über das Spektrum und das Ausmaß der Aufgaben haben. Es zeichnen sich einige wiederkehrende ‚Fälle‘ als mögliche Handlungsfelder für das bundesweite Programm Städtebaulicher Denkmalschutz ab, von denen einige im Folgenden angedeutet werden sollen, ohne den noch ausstehenden Bund-Länder-Vereinbarungen zu diesem Förderprogramm vorzugreifen.

Da wären z.B. die „alten Sanierungsgebiete“, deren öffentlich geförderte und privat durchgeführten Sanierungsmaßnahmen schon Jahre zurückliegen. Bei vielen Gebäuden ist längst ein neuer Sanierungs- und Modernisierungsbedarf herangereift. Oftmals würde eine erneute Auseinandersetzung mit dem historischen Bestand die Chance eröffnen, den heutigen – weiterentwickelten – „state of art“ von Sanierung und Denkmalpflege anzuwenden und manch zweifelhafte Maßnahme jener Jahre zu heilen. Das Ziel bestünde darin, die Gebäude und Gebiete auf den heutigen Stand zu bringen und sie den Ansprüchen ihrer Nutzer entsprechend zu gestalten. In vielen historischen Stadtkernen, vorzugsweise in prosperierenden Städten und Regionen ist das

durch kontinuierliche Investitionen von Seiten Privater und die Steuerung des öffentlichen Mitteleinsatzes längst gelungen. Hier sind die historischen Quartiere lebendige Wohn- und Geschäftsviertel, attraktive Anziehungspunkte und Aufenthaltsorte für die Bewohner der Stadt und des Umlands sowie touristische Ziele. Oft hält aber der Standard von Wohnungen und Gewerberäumen aus vergangenen Tagen den heutigen Forderungen anspruchsvoller Mieter und Eigentümer nicht mehr stand. Das gilt im Übrigen auch für die öffentlichen Räume und die Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Gut, wenn die öffentliche Förderung von Bund und Ländern als Impuls funktioniert, diese Stadtkerne wieder in den Rang zu versetzen, der ihnen zusteht: gesellschaftlicher Treffpunkt und funktionales Zentrum, der attraktivste und schönste Ort der Stadt zu sein. Das Programm Städtebaulicher Denkmalschutz könnte dazu beitragen, diese Gebiete wieder zum Mittelpunkt ihrer Stadt zu machen.

Umso schwieriger stellen sich die Aufgaben dar, wenn sie mit einem Problembündel einhergehen, das wir mit „Strukturwandel“ umschreiben. Gemeint ist eine komplexe Problemsituation mit zahlreichen Einzelaspekten: Bedeutungs- und Funktionsverluste in Stadt und Region, im Stadtzentrum und einzelnen Stadtteilen sowie Stagnation der Einwohnerzahlen oder gar Bevölkerungsrückgang heißen hier die Parameter. Es gibt leere Wohnungen, Läden und Geschäftshäuser, brach gefallene oder untergenutzte Fabrikareale und Bahngelände. Solche Phänomene sind aus vielen ostdeutschen Städten nur allzu gut bekannt und beschränken sich, wie wir seit längerem wissen, nicht auf das Territorium der ehemaligen DDR. Der Stadtumbau Ost wurde folgerichtig durch das Programm Stadtumbau West ergänzt. Hier könnte die Aufgabe des Städtebaulichen Denkmalschutzes darin bestehen, einen umfassenden Beitrag zur Revitalisierung der baukulturell wertvollen Ensembles und Stadtteile zu leisten. Hier könnte die Förderung besonders viel bewirken und über die Grenzen des Fördergebiets ausstrahlen. Die Revitalisierung des historischen Stadtkerns könnte diesen in die Lage versetzen, als „Kraftzentrum“ der Stadtentwicklung und Identitätsanker für die Bevölkerung zu wirken und weitere positive Entwicklungen in Stadt und Region anzustoßen.

Vorstellbar wäre der Einsatz des Städtebaulichen Denkmalschutzes auch in den kriegszerstörten und wieder aufgebauten Städten. Hier ist der überwiegende Teil der Bausubstanz jünger als 60 Jahre. Ist der Wiederaufbau mit Respekt für den historischen Stadtgrundriss und auf der Grundlage seiner Parzellengliederung geschehen, so fügen sich die Nachkriegsbauten mit den erhaltenen Denkmälern und Altbauten zu einem Stadtbild zusammen, das wir als historisch ansehen. In anderen Städten hat sich die Nachkriegsepoche mit großer Wirtschaftskraft und einiger städtebaulicher Ignoranz in den Stadtgrundriss eingeschrieben. Die städtebaulichen Strukturen und baulichen Beiträge jener Zeit werden heute häufig kritisch wahrgenommen, vor allem was die unwirtschaftlichen Räume rund um überdimensionierte Verkehrsanlagen angeht, die jeden menschlichen Maßstab vermissen lassen. Der Städtebauliche Denkmalschutz könnte so weit gehen, diese ganz besondere Aufgabe der Rückgewinnung städtebaulicher Räu-

me im Maßstab der historischen Stadt zu übernehmen. In Ulm beispielsweise hat eine Verkehrsverbindung aus den 1950er Jahren die historische Altstadt durchschnitten. Durch eine neue Verkehrsführung wurden Baugrundstücke gewonnen. Die Neubauten stellen einen stadträumlichen Verbund her, sie respektieren den Maßstab ihrer Umgebung und formulieren eine neue Raumsequenz, ohne ihrerseits auf eine konsequent zeitgenössische Architektursprache zu verzichten. Würde man den Städtebaulichen Denkmalschutz so weit fassen, könnte er solcherart Stadtreparatur einschließen. Eine historische Wiedergutmachung sozusagen! Sie wäre im Übrigen nur dann zu akzeptieren, auch das soll offen angesprochen sein, wenn die Bauwerke der 1950er, 1960er und 1970er Jahre von baukulturellem Rang keiner neuen, nun eben einer anders gerichteten Ignoranz zum Opfer gebracht werden. Das Kind sollte hier keinesfalls mit dem Bade ausgeschüttet werden. Die städtebauliche und denkmalpflegerische Aufgabe der Rückgewinnung von Räumlichkeit und Geschichtlichkeit in den Strukturen der Nachkriegszeit kommt einer Gratwanderung gleich, sie müsste zwingend mit einer baukulturellen Bewertung der baulichen und räumlichen Produkte jener Zeit einhergehen. Und sicher muss auch nicht jeder Raum, der offen und fließend angelegt war, heute grün gestaltet ist und von den Menschen angenommen wird, wieder auf das ursprüngliche historische Maß zurückgestutzt werden und zwingend geschlossene Raumkanten erhalten. Stadt, das war und ist immer auch Vielfalt und Veränderung.

7. Fazit:

Der Städtebauliche Denkmalschutz – eine Aufgabe von hoher politischer Bedeutung und eine Ressource für die Stadtentwicklung

Historische Stadtquartiere und Bereiche prägen das Antlitz dieses Landes. Denkmale und Stadtensembles von bauhistorischem Wert zu sichern, zu erhalten und zu revitalisieren, liegt in der baukulturellen Verantwortung dieses Landes und in einem übergeordneten politischen Interesse. Diese generelle Auffassung wird in Politik und Administration, unter Wissenschaftlern, in der Wirtschaft und Kultur, von Vertretern des Bundes, der Länder und Kommunen geteilt. Man kann davon ausgehen, dass es eine breite gesellschaftliche Übereinkunft zu den Zielen des städtebaulichen Denkmalschutzes in der Gesellschaft gibt. Gemeint ist hiermit kein Konzept, historische Stadtkerne zu Museen zu machen, vielmehr zielen sie auf Aktivitäten des Bestandserhalts, der Sanierung und Revitalisierung, die mitten in der Lebenswirklichkeit der Städte und ihrer Bewohnerinnen und Bewohner steht. Das Bund-Länder-Programm Städtebaulicher Denkmalschutz wird in den neuen Bundesländern fortgesetzt, es wird ab 2009 in den alten Bundesländern eingeführt. Die politisch vollzogene Vereinigung Deutschlands wird somit auch im Bereich der Förderpolitik umgesetzt.

Die Aufgaben in den baukulturell relevanten historischen Stadtkernen, Stadtvierteln und Denkmalensembles ähneln sich in ihren Grundzügen. Zu beobachten ist dies



Abb. 3: Halberstadt; Gebäude im historischen Kern erwachen aus dem Dornröschenschlaf und tragen entscheidend zur Identität des Ortes bei.

vor allem in strukturschwachen Regionen mit Stadtkernen, die von Funktionsverlusten, Einwohnerrückgang, sozialer Entmischung und wirtschaftlichem Strukturwandel geprägt sind bzw. beeinflusst werden. Dennoch unterscheiden sich die jeweiligen Programmstädte in ihren spezifischen Ausprägungen voneinander, gleichgültig ob sie sich im Osten oder Westen Deutschlands befinden. Es geht nicht um ein Ausspielen von Ost- gegen Westförderung oder vice versa, sondern vielmehr um eine objektive Problemanalyse und die Ausarbeitung eines problembezogenen Förderinstrumentariums. Der Prozess soll transparent, interaktiv und offen geführt sowie wissenschaftlich begleitet werden. Evaluation ist Bedingung.

Das Programm Städtebaulicher Denkmalschutz besitzt zahlreiche Schnittstellen zu anderen Förderprogrammen, kann aber nicht beliebig eingesetzt werden. Es ist nicht für jede Sanierungsaufgabe im Bestand geeignet, sondern zielt auf Stadtdenkmale und Ensembles von baukulturellem Rang und reagiert auf deren besondere Ansprüche, die sich vor allem in einem Mehraufwand bei der Sanierung darstellen. Das Programm Städtebaulicher Denkmalschutz ist im besten Sinne „exklusiv“. Anders als bei einer umfassenden städtebaulichen Transformation, etwa von Brachengrundstücken und Entwicklungsflächen geht es bei diesem Programm in erster Linie um Erhaltungsaufgaben.

Letztlich gilt: Jede Förderung ist nur so gut, wie es gelingt, sie gesellschaftlich breit zu verankern und mit Hilfe der privaten Eigentümer, der Bürgerschaft und von zivilgesellschaftlichen Akteuren zu vervielfältigen. Der städtebauliche Denkmalschutz muss eine Angelegenheit von vielen werden.

Detlef Kurth

Stadtentwicklung Krakau

Perspektiven der Innenstadtentwicklung zur Weichsel

„East is East, and West is West, and never the twain shall meet“¹

1. Kulturelles Zentrum in der Mitte Europas

Das Nachbarland Polen liegt für die meisten Deutschen noch weit im Osten, und viele fürchten noch immer die Reise dorthin. Wenn Krakau überhaupt bekannt ist, dann erscheint das kulturelle Zentrum Polens als eine weit entfernte, historisch konservierte Stadt. Nur wenige nutzen die Chance, das neue EU-Mitglied zu besuchen, die kulturellen Schätze zu besichtigen und einen fachlichen Austausch zu vertiefen.

Krakau liegt aber nicht im Osten, sondern mehr in der Mitte Europas als zahlreiche deutsche Großstädte. Krakau ist eine der wichtigsten europäischen Städte der Wissenschaften, der Kultur und des Handels und im besten Sinne eine „Europäische Stadt“ mit kulturellem Erbe, Vielfalt, Dichte, Kompaktheit, Toleranz und Schönheit. In der Altstadt sind alle bedeutenden europäischen Baukulturen erhalten; polnische, jüdische, österreichische, deutsche, russische, italienische und andere Stilrichtungen bilden ein außergewöhnliches Weltkulturerbe.

Seit 1989 ist Krakau eine wachsende, vitale Stadt, ein kulturelles und geistiges Zentrum Polens und Europas. Das Wachstum vor allem in Tourismus, Dienstleistungen und Wissenschaft führt auch zu gravierenden Umgestaltungen der Innenstadt und deren Zentrenfunktion. Hierbei stellt sich die Frage, mit welchen Planungsansätzen die Stadtregierung auf die wachsende Investitionstätigkeit und den Stadttumbau reagiert.

2. Historische Entwicklung Krakaus

Mit Krakau wird meist die Altstadt assoziiert; die Stadt besteht aber im Grunde aus vier vereinigten Städten: Alt-Krakau, Kazimierz, Podgorze und Nowa Huta. Krakau wurde im Mittelalter abseits der Weichsel gegründet, die städtebauliche Struktur mit

1 R. Kipling, The Ballad of East and West, in: E.C. Stedman, (Hrsg.), A Victorian Anthology, 1837-1895, Cambridge 1895.



Abb 1:
Luftbild der Altstadt,
aus: J. Purchla (s. A 2).

rechteckigen Blöcken, breiten Straßen und dem vier Hektar großen Marktplatz (einem der größten Europas) prägt bis heute die Innenstadt. Die Bürgerhäuser vor allem aus dem Barock und der Renaissance sind überwiegend erhalten, ihre reichen Fassaden schmücken das Stadtbild. Die Befestigungsmauer wurde 1830 in eine Promenade, die Planty, umgestaltet, die als grüne Oase die Innenstadt umrundet. Die bedeutende Wawel-Burg steht am Übergang der Innenstadt zur Weichsel und war Krönungsstätte der polnischen Könige. Krakau war bis zum 16. Jahrhundert die Hauptstadt Polens und fungierte in Zeiten der Besetzung im 19. Jahrhundert als heimliche Hauptstadt.

Krakau entwickelte sich zu einem Zentrum des Handels, der Wissenschaft, der Kunst und der Religion. Die südlich der Altstadt gegründete, überwiegend jüdische Stadt „Kazimierz“ wurde 1791 eingemeindet und bildet den Bezug zur Weichsel. Während der Besetzung durch Österreich wurde durch die neuen Machthaber am Südrand der Weichsel „Josefstadt“ (heute Podgorze) als Gegenmodell gegründet. Erst mit der Unabhängigkeit Polens wurde Podgorze eingemeindet, die südlichen Stadtteile gelten aber bis heute als nicht richtig dazu gehörig. Auch dies mag ein Grund dafür sein, dass die Stadt sich nie offensiv zum Fluss entwickelt hat. Im Zweiten Weltkrieg wurden die Bewohner des jüdischen Viertels von den deutschen Besatzern ermordet. Der Zerstörungswille richtete sich auch gegen zahlreiche polnische Bürger, insbesondere die Intelligenz, und gegen die Kulturgüter. Die beabsichtigte Sprengung der Altstadt gegen Kriegsende konnte aber anders als in Danzig oder Warschau glücklicherweise verhindert werden.²

2 Vgl. J. Purchla, Krakau. Mitten in Europa. Internationales Kulturzentrum, Krakau 2003; D. Kurth/A. Staudinger/T. Thur, Eindrücke aus Krakau, in: PlanerIn 1/1994, S. 21-24.

Die Politik des sozialistischen Systems nach 1945 zielte zunächst auf einen Bedeutungsverlust Krakaus. Um das als konservativ-katholisch geltende Zentrum zu proletarisieren, entschied die Zentrale Planungskommission in Warschau, mit „Nowa Huta“ am Stadtrand das größte Stahlwerk Polens zu errichten (größer als die Stadtfläche Krakaus 1939), das fortan die Luft verdreckte und die Altbausubstanz zerfraß. Daneben entstand eine neue sozialistische Stadt gleichen Namens, in der moderne Bauweise mit klassizistischen Elementen kombiniert wurde. Von einem zentralen Platz gehen strahlenförmige Straßenachsen aus, deren bedeutendste Achse auf das Stahlwerk gerichtet ist. Nowa Huta wuchs mit neuen Plattenbau-Siedlungen auf bis zu 250.000 Einwohner und wurde in den 1960er Jahren nach Krakau eingemeindet.

Dadurch wuchs die Stadt Krakau von 250.000 auf 750.000 Einwohner und wurde neben dem kulturellen auch zu einem industriellen Zentrum. So integrierte Krakau über Jahrhunderte verschiedene Stadt-Neugründungen und verkraftete politische Veränderungen, ohne den ursprünglichen, fast mystischen Charakter zu verlieren.³



Abb. 2: Plan von Krakow 1847, aus J. Purchla (s. A 2).

3. Stadtentwicklung Krakaus nach 1989

Seit 1989 ist Krakau nicht mehr nur eine historisch bedeutende Stadt, sondern auch wieder ein kulturelles und ökonomisches Zentrum. Die Metropolregion erlebt ein enormes Wirtschaftswachstum, Einwohnerzuwächse und einen wachsenden Immobiliensektor; sie ist zwar weiterhin industriell geprägt, doch die Bedeutung des Dienstleistungssektors, der Kultur und des Tourismus wächst. Die Arbeitslosenquote ist mit 6 Prozent eine der niedrigsten in Polen. Heute ist Krakau das unbestrittene kulturelle Zentrum Polens mit zahlreichen kulturellen Angeboten und einem

3 Vgl. E. Brix, Nachbemerkung, in: *ders.* (Hrsg.), *Europa erlesen – Krakau, Klagenfurt/Celovec 2002*, S. 231 ff.



Abb 3: Strukturskizze Krakows (HFT Stuttgart, Studienprojekt Krakau, 2007).

wachsenden Tourismussektor (7 Mio. Besucher im Jahr 2005). Die Preisentwicklung im Einzelhandel und bei den Immobilien entspricht schon fast dem Niveau westdeutscher Großstädte, und diese Entwicklungsdynamik setzt sich fort. Aufgrund zum Teil noch ungeklärter Eigentumsverhältnisse ist der Bodenmarkt sehr angespannt, insbesondere innerstädtische Wohn- und Gewerberäume im mittleren Preissegment sind kaum noch zu erwerben. Krakau ist außerdem eine Stadt der Wissenschaften. Hier, wo einst eine der ersten Universitäten Europas gegründet wurde, gibt es heute 22 Universitäten mit über 180.000 Studenten. Um den Technologiesektor zu stärken, wurde 1998 außerdem der Krakow Technology Park gegründet.⁴

4. Stadtentwicklungspolitik

Mit dem neuen Planungsgesetz von 1994 wurden in Polen die unverbindliche Stadtentwicklungsplanung sowie rechtsverbindliche „Lokalpläne“ eingeführt, ähnlich den Bebauungsplänen in Deutschland. Aufgrund von Überleitungsbestimmungen war aber die Stadtentwicklung Polens bis Anfang 2000 aber noch durch die „Generalpläne“ aus den 1980er Jahren geprägt, die nur allgemeine Aussagen zur Flächennutzung und Infrastruktur enthielten. Auf Basis der neu gewonnenen kommunalen Planungshoheit wurden somit in den 1990er Jahren zahlreiche Projekte ohne detaillierte Planungsvorgaben realisiert, Investitionen sollten nicht durch Regulierungen behindert werden. Seit 2003 besteht die Pflicht, Lokalpläne aufzustellen oder aber auf Grundlage

⁴ Vgl. *Municipal Office of Krakow*, Krakow in Numbers. City Strategy and Development Department, Krakow 2005; *Municipal Office of Krakow*, Krakow Real Estate Market. City Strategy and Development Department, Krakow 2005.



Abb 4: Strukturplan (Ausschnitt) zum Stadtentwicklungskonzept Krakau (Municipal Office of Krakow 2005).

so genannter „Verwaltungsentscheidungen“ Einzelprojekte im Bestand zu genehmigen, wobei meist letzteres investitionsfreundliches Instrument angewendet wird. Die Stadtentwicklungspolitik besitzt auch deshalb eine schwache Position, da die Planungsinstrumente nicht von staatlichen Programmen der Städtebauförderung begleitet werden. Den Städten ist es meist nicht möglich, eigene Förderprogramme aufzustellen.⁵

In der Stadt Krakau waren 2004 erst ca. 5 Prozent des Stadtgebietes rechtsverbindlich überplant. Außerhalb der Altstadt kann gut beobachtet werden, dass zahlreiche Investitionsvorhaben wie Hotels, Bürohäuser oder Einkaufszentren den städtebaulichen Maßstab sprengen und sich gestalterisch eher an internationaler Investoren-Architektur als am Stadtbild orientieren. Die Stadtplanung scheint in Krakau eher eine schwache Position gegenüber Privatinvestitionen zu haben; es wird stärker der angelsächsische Ansatz der investoren-orientierten Planung verfolgt. Dennoch wurde 2005 ein ambitionierter strategischer Entwicklungsplan aufgestellt, in dem folgende drei

5 Vgl. P. Lorens, Stadtentwicklung in Polen. Aktuelle Trends und Herausforderungen, in: U. Altröck u. a. (Hrsg.), Zwischen Anpassung und Neuerfindung. Raumplanung und Stadtentwicklung in den Staaten der EU-Osterweiterung, Berlin 2005, S. 37 ff; Z. Niewiadomski/G. Turowski, Deutsch-Polnisches Handbuch der Planungsbegriffe, Hannover 2001.

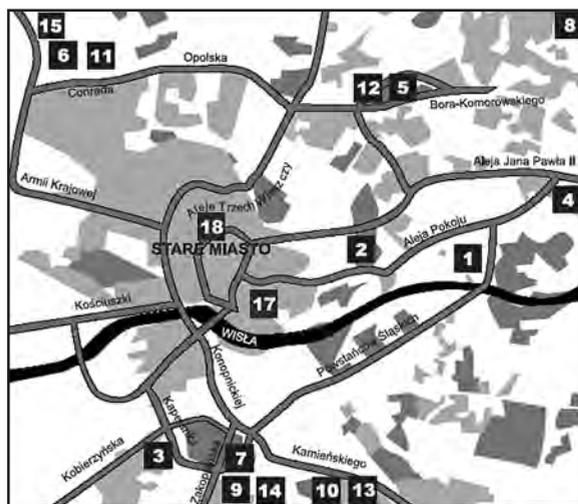


Abb. 5:
Großflächige Einzelhandelsstandorte in Krakau (Municipal Office of Krakow 2006).

Leitziele formuliert werden: 1.) Familienfreundliche, lebenswerte Stadt, 2.) Wettbewerbsfähige, moderne Wirtschaft, 3.) Europäische Metropole in Wissenschaft, Kultur und Sport.

Diese Leitziele werden in Unterzielen und Maßnahmevorschlägen konkretisiert. Wichtige Vorhaben sind dabei die Erhaltung und Weiterentwicklung des Weltkulturerbes und der Ausbau und die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur. Krakau hatte durch die erzwungene Industrialisierung eine kulturelle Abwertung erfahren, der nun durch die Stärkung von Tourismus, Kultureinrichtungen, Handel und Wissenschaft entgegengewirkt werden soll. Die Altstadt soll erhalten und behutsam weiterentwickelt werden, ohne aber großmaßstäbliche Bauvorhaben oder großformatige Werbeanlagen zuzulassen. Somit richtet sich der Investitionsdruck auf den ersten Innenstadtring sowie auf das Ufer beidseitig der Weichsel. Zur Zentrenentwicklung und Entwicklung des Einzelhandels wurden bisher keine eigenständigen sektoralen Entwicklungspläne aufgestellt.⁶

5. Entwicklung des Einzelhandels

Anfang der 1990er Jahre entstanden am Rand der polnischen Großstädte zahlreiche großflächige Einzelhandelszentren mit preiswerten Sortimenten. Erst seit Anfang 2000 werden auch verstärkt innerstädtische Einkaufszentren mit Angeboten im Mittelpreissegment errichtet. In den meisten Städten gibt es keine Steuerung durch Stadtentwick-

⁶ *Municipal Office of Krakow, Krakow Development Strategy. City Strategy and Development Department, Krakow 2005.*



Abb. 6:
Galeria Krakowska,
 Zugang vom Haupt-
 bahnhof (Foto: D. Kurth).

lungspläne und Einzelhandelskonzepte, stattdessen werden immer noch Einzelentscheidungen gefällt.⁷

Auch in Krakau wurde das Angebot im großflächigen Einzelhandel seit 1990 massiv erweitert. 2007 gab es 24 großflächige Einzelhandelsbetriebe mit insgesamt über 400.000 qm Fläche, davon liegen die meisten am Stadtrand. Vor einigen Jahren eröffneten zwei große innerstädtische Einkaufszentren: 2005 die „Galeria Kazimierz“ am Rande des Stadtteils Kazimierz mit 36.000 qm, 160 Geschäften, 1.800 Stellplätzen, diversen Restaurants und Multiplexkino; und 2006 die „Galeria Krakowska“ am Hauptbahnhof mit 120.000 qm (davon 60.000 qm Ladenfläche), 270 Geschäften, 1.400 Stellplätzen, diversen Restaurants und Multiplexkino.⁸

6. Konkurrenz zwischen Altstadt und Einkaufszentren

Die Altstadt innerhalb der Planty mit ihren Baudenkmalern ist vor allem für die Touristen der beliebteste Ort Krakaus. Die Straßen wurden weitgehend vom Autoverkehr befreit; sie sind gesäumt von spezialisiertem, hochwertigem Einzelhandel sowie zahlreichen Restaurants und Hotels. Aufgrund des Ensembleschutzes und der kleinteiligen Parzellenstruktur können sich kaum großflächige Märkte ansiedeln. Die „Galeria Handlowa“ am Marktplatz ist ein beispielhaftes Projekt, bei dem 2004 zwei historische Gebäude zu einem kleinen Einkaufszentrum mit Modeläden und Restaurants umgebaut wurden, wobei die historische Substanz behutsam in die Umgestaltung integriert wurde.

⁷ Vgl. P. Lorens (s. A 5), S. 43.

⁸ Vgl. Municipal Office of Krakow, Krakow Real Estate Market, Krakow 2005.

Die neuen innerstädtischen Einkaufszentren stellen nicht nur eine Ergänzung, sondern auch eine Bedrohung für die Altstadt als Einkaufsstandort dar. Insbesondere die Galeria Krakowska bietet auf zwei parallelen Einkaufspassagen über drei Geschosse ein extrem großes Angebot von 60.000 qm Verkaufsfläche, das selbst für westliche Millionenstädte ungewöhnlich ist (so bestehen die Potsdamer Platz Arkaden im Zentrum Berlins aus 40.000 qm Verkaufsfläche mit 130 Geschäften). Städtebaulich dominiert die Galeria Krakowska den Bahnhofplatz und lässt den Bahnhof hinter dem massiven Baukörper verschwinden. Zugänge zu den Gleisen sind fast nur noch durch das Einkaufszentrum und das anschließende Parkhaus möglich. Der deutsche Investor ECE, der z.B. im Hauptbahnhof Leipzig ein durchaus stadtverträgliches Einkaufszentrum entwickelt hat, zeigt an diesem bedeutenden Ort ein massives, dominantes Auftreten, das auf die Funktionen der Altstadt kaum Rücksicht nimmt. Offensichtlich ist es der Stadtentwicklungspolitik bislang nicht gelungen, die Ausbreitung der Einkaufszentren insgesamt zu steuern und eine stadtverträgliche Arbeitsteilung zwischen Innenstadt, Stadtteilzentren und Stadtrand herzustellen.

7. Kazimierz als neues touristisches Zentrum

Der am südlichen Rand der Innenstadt gelegene Stadtteil Kazimierz war bis 1989 stark vernachlässigt und durch Leerstand geprägt. In den 1990er Jahren begannen Voruntersuchungen für ein Sanierungsgebiet und Stadterneuerungsmaßnahmen, die mit Mitteln der EU unterstützt wurden. Es gelang, die einzigartige städtebauliche Struktur aus überwiegend jüdisch geprägten Stadthäusern zu erhalten und für Wohnen, Handel und Gastwirtschaft zu nutzen. In den letzten Jahren siedelten sich vor allem Gastronomiebetriebe an, die das historische Flair des Viertels wiederbeleben wollen, auch wenn von den ursprünglichen Bewohnern niemand mehr vorhanden ist. Außerdem existiert ein kleinteiliger Einzelhandel, der zunehmend aus spezialisierten Angeboten wie Antiquitäten, Feinkost und Designermode besteht. Kazimierz ist neben der Altstadt zum bedeutendsten touristischen Zentrum Krakaus geworden, was zu zahlreichen Nutzungskonflikten mit den Bewohnern führt. Nachdem Anfang der 1990er Jahre das Problem darin bestand, das Gebiet für Investoren attraktiv zu machen, werden nun Maßnahmen gesucht, das baukulturelle Erbe vor zu starker Immobilienspekulation zu schützen. Dazu zählt z.B. die Umnutzung von Wohnbauten zu Hotels und Gastronomie einzuschränken sowie Neubauten nur im kleinteiligen Maßstab der Umgebung zuzulassen. Am östlichen Rand von Kazimierz entstand die „Galeria Kazimierz“ auf einem ehemaligen Industriegebiet, mit architektonischer Anlehnung an die frühere Bebauung, etwas weniger groß dimensioniert als das Einkaufszentrum am Hauptbahnhof und nicht in unmittelbar räumlicher Nähe zum Stadtteilzentrum.⁹

9 Vgl. M. Murzyn, Kazimierz. The Central European Experience of Urban Regeneration, International



Abb. 7:
Luftbild von Kazimierz,
aus: J. Purchla (s. A 2).

8. Perspektiven der Stadtentwicklung zum Fluss

Angesichts der Entwicklungsdynamik Krakaus besteht die große Chance, die Innenstadtfunktionen zur Weichsel auszudehnen, die ehemals getrennten Städte Altstadt, Kazimierz und Podgorze zu verknüpfen und deren Zentrenfunktionen aufeinander abzustimmen und das Ufer städtebaulich neu zu gestalten. Bis heute ist das Flussufer städtebaulich wenig ausgeprägt. Einige Bauten wenden sich davon ab, und es gibt alte Industrieanlagen, die den Fluss nur als Transportweg benötigten. Es sind aber auch einige Neubauten entstanden, die den städtebaulichen Rahmen sprengen, z.B. ein Geschäftshotel am Eingang nach Podgorze. Die Stadt Krakau hat sich zum Ziel gesetzt, einen Masterplan für die Neugestaltung des Flussufers aufzustellen.

Im Frühjahr 2007 wurde ein internationaler Workshop durch das Internationale Kulturzentrum in Krakau mit dem Titel „The River within the City“ veranstaltet, an dem Hochschulen aus Krakau, Gleiwitz, Aachen, Oldenburg, Stuttgart und Innsbruck teilnahmen. Die Projektgruppen erstellten Strukturkonzepte zur Verknüpfung der Stadtteile beidseitig der Weichsel sowie städtebauliche Entwürfe für ausgewählte Schlüsselprojekte. So wurde am Südrand von Kazimierz auf einem ehemaligen Kraftwerksstandort eine Mischstruktur aus Wohnen, Arbeiten und Einkaufen vorgeschlagen. An den Brückenköpfen wurden neue Standorte für Hotels, Büros und Einzelhandel entwickelt, welche die Stadtteilzentren entlasten könnten. Insbesondere im ehemaligen Industriegebiet Zablocie am Rand von Podgorze gibt es enorme Entwicklungspotenziale für neue zentrumsnahe Einrichtungen, die über Straße und Bahn her-

Culture Centre Krakow, Krakow 2006.



Abb. 8: Hotelneubau an der Uferseite von Podgorze (Foto: D. Kurth).

vorrangig erschlossen sind. Inmitten des Stadtteils befindet sich auch Schindlers Fabrik, die jetzt als Museum und Kulturzentrum umgenutzt werden soll und somit ein neues Zentrum für diesen bislang benachteiligten Stadtteil darstellen könnte. Die Projektgruppen haben vorgeschlagen, durch ein verbindliches Rahmenkonzept die Nutzungsstruktur und die Gestaltung in diesem wichtigen Verflechtungsraum zu steuern, um eine unkoordinierte Entwicklung durch Einzelinvestitionen zu vermeiden.¹⁰

9. Schlussbetrachtung

„Am Beginn des 21. Jahrhunderts gibt es nicht mehr viele große europäische Städte, die dem Besucher das Gefühl vermitteln, dass es einer Anstrengung bedarf, um sie zu entdecken. [...] Nach Krakau kommt man nicht zufällig, um umzusteigen oder um ein Konzert [...] zu erleben. Diese Stadt folgt einer Zeitrechnung, die sich nicht zur Gänze mit den ‚Globalisierungsfahrplänen‘ oder den großen historischen Entwicklungen zur Deckung bringen lässt.“¹¹

Die Stadt Krakau konnte trotz aller politischen und ökonomischen Umwälzungen im 20. Jahrhundert ihre eigene städtebauliche Identität und ihren mystischen Charakter bewahren. Die Altstadt ist als Weltkulturerbe geschützt, sie ist kulturelles Zentrum der Stadt und Anziehungspunkt für zahlreiche Touristen. Dennoch ist die Zentrumsfunktion der Altstadt sowie weiterer Teile der Innenstadt durch unabgestimmte Einzel-

10 Vgl. Hochschule für Technik Stuttgart, Revitalisation Waterfront Stuttgart-Krakau, Bericht Integriertes Studienprojekt Masterstudiengang Stadtplanung, Stuttgart 2007.

11 E. Brix (s. A 3), S. 231.



Abb. 9:
Strukturkonzept für die Innenstadt
von Krakau (HFT Stuttgart,
Studienprojekt Krakau, 2007).

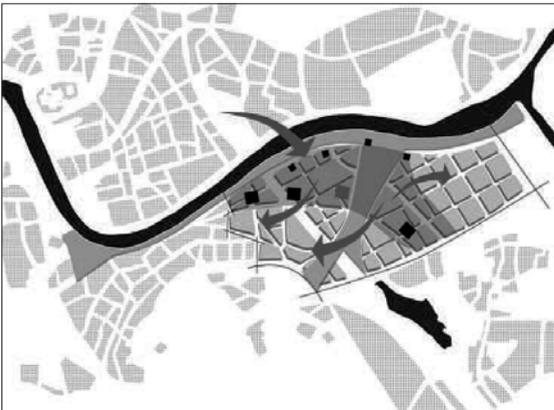


Abb. 10:
Entwicklungsszenario für die
Stadtentwicklung an der Weichsel
(HFT Stuttgart, Studienprojekt
Krakau, 2007).

entscheidungen für Großinvestitionen wie Einkaufszentren zunehmend bedrängt, und es droht eine funktionale Aushöhlung. Nach einer Zeit der liberalen und investorenfreundlichen Stadtentwicklungspolitik erscheint es notwendig, durch Stadtentwicklungsplanung, Einzelhandelskonzepte, Sanierungsgebiete und lokale Bebauungspläne den weiterhin enormen Investitionsdruck stärker zu steuern und städtebaulich zu gestalten. Dabei besteht insbesondere die Chance, angesichts der Entwicklungsdynamik die Innenstadt stärker mit der Weichsel zu verknüpfen und entlang des Flusses neue zentrale Funktionen anzusiedeln. Die Ergebnisse des internationalen Workshops haben gezeigt, dass auf Grundlage eines Rahmenkonzeptes eine funktionale Arbeitsteilung zwischen den Stadtteilzentren und eine städtebauliche Aufwertung des Uferbereichs möglich sind, wenn die Stadtplanung ihrer Gestaltungsaufgabe nachkommt und sich auf die Werte der „Europäischen Stadt“ besinnt.

Innenstadtentwicklung in baden-württembergischen Mittelstädten

1. Vorbemerkungen

Sich wandelnde wirtschaftliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen haben dazu geführt, dass die Innenstädte von Mittelstädten großen Veränderungen unterworfen sind und in der Zukunft vor großen Herausforderungen stehen. Seitens des Bundes und der Länder wurde bereits eine Vielzahl an Aktionen und Initiativen ins Leben gerufen mit dem Ziel, die Situation in den Innenstädten zu verbessern. Dies deutet auf die Aktualität des Themas und auf den erheblichen Handlungsbedarf hin.

Das Forschungsprojekt „Fokus Innenstadt“ der Wüstenrot Stiftung, das in konzeptioneller Abstimmung mit dem Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg durchgeführt wurde, untersucht die derzeitige Situation der Innenstädte von Mittelstädten in Baden-Württemberg. Das Projekt richtet den Blick auf die Steuerungsmöglichkeiten der Innenstadtentwicklung und geht der Frage nach, wie gut die Städte dafür gerüstet sind, den sich wandelnden Rahmenbedingungen zu begegnen.

Dafür wurden 13 Mittelstädte nach zuvor definierten Kriterien ausgewählt, die eine möglichst große Bandbreite an Innenstadttypen widerspiegeln. Diese inhaltlich begründete Auswahl ist nicht repräsentativ, sondern dient der beispielhaften Darstellung unterschiedlicher Probleme und Handlungsoptionen. Die Untersuchungsstädte waren: Biberach an der Riß, Böblingen, Ettlingen, Heidenheim, Lahr, Lörrach, Mosbach, Naggold, Ravensburg, Rottenburg, Schwäbisch Hall, Singen, Tuttlingen.

2. Leitfunktionen der Innenstädte

Die Situation des Einzelhandels als einer der wichtigsten Leitnutzungen in der Innenstadt befindet sich in vielen Städten im Umbruch. Die Konkurrenz in Form von benachbarten Mittel- und Oberzentren, von Einkaufszentren in nicht-integrierten Lagen sowie von E-Commerce-Angeboten wächst, was sich in deutlichen Umsatzrückgängen in der Innenstadt ausdrückt.

Die Folge davon sind so genannte „Trading-down-Tendenzen“, die in einigen Städten, insbesondere in den 1b-Lagen beobachtet wurden. In vielen Städten wurden bereits Konzentrationsprozesse auf die 1a-Lagen im Bereich des Einzelhandels beobachtet,



Abb. 1:
Biberach;
 Trading-down-Tendenzen,
 Billig-Textiler.

die dazu führen, dass weniger attraktive Lagen künftig durch alternative Nutzungen wie Dienstleistungen, Gastronomie oder Wohnen aufgefüllt werden. Leerstände wurden nur in Ausnahmefällen beobachtet. Weiterhin nimmt die reine Versorgungsfunktion der Innenstädte ab; es werden vielmehr verstärkt Angebote nachgefragt, die das Einkaufen als besonderes Erlebnis in den Mittelpunkt stellen. In diesem Zusammenhang gewinnen die Aufenthaltsqualität und das Flair einer Innenstadt auch für den Einzelhandel an Bedeutung.

Neben dem Einzelhandel bildet die Innenstadt einen Schwerpunkt für Dienstleistungen, Verwaltungen, Bildungseinrichtungen und soziale oder kirchliche Angebote. Alle diese Einrichtungen weisen für die Innenstadt eine wichtige Funktion auf, da durch sie ein erhebliches Maß an Besucherfrequenz generiert wird, was wiederum positive Auswirkungen auf den Einzelhandel und das kulturelle Leben in der Innenstadt hat.

Traditionell weist die Innenstadt neben den Versorgungsangeboten auch einen hohen Anteil an Wohnen auf. In den untersuchten Städten stellt sich die Wohnsituation in der Innenstadt sehr unterschiedlich dar. In einigen Städten ist die Innenstadt als Wohnstandort positiv besetzt und es besteht eine entsprechende Nachfrage. In anderen Städten überwiegen die Aspekte, die das Wohnen in der Innenstadt beeinträchtigen, wie eine hohe Verkehrsbelastung, fehlende private Freiräume, mangelhafte Parkmöglichkeiten, schwierige historische Bausubstanz und Ruhestörungen durch Feste und Events. In allen Städten wurden in der Vergangenheit hochwertige Projekte zur Förderung des innerstädtischen Wohnens realisiert, die häufig auf Konversionsflächen liegen und mit Städtebaufördermitteln unterstützt wurden. Insgesamt ist in den meisten Städten die Tendenz des „Zurück in die Stadt“ zu spüren, die sich insbesondere in der Nachfrage nach sehr hochwertigem innerstädtischem Wohnraum ausdrückt. Die sich wandelnden gesellschaftlichen Rahmenbedingungen könnten diesen Trend weiter fortsetzen, sofern er seitens der Kommunen eine gezielte Unterstützung erfährt.



Abb.2:
Heidenheim; Filialist in einer
1-a-Lage der Innenstadt.

Die Innenstadt als Ort des Arbeitens hat in den vergangenen Jahrzehnten an Bedeutung verloren, indem große Gewerbebetriebe ausgelagert wurden und kleinere Betriebe schließen mussten. Auf den freigewordenen Flächen wurden häufig Wohnprojekte oder Geschäftshäuser realisiert. Heute stellen die dienstleistungsbezogenen Arbeitsplätze den größten Anteil an Arbeitsplätzen in der Innenstadt dar. Sie bilden einen wichtigen Baustein für die Nutzungsmischung in der Innenstadt und erzeugen zusätzliche Frequenz.

Neben den Funktionen Wohnen, Arbeiten und der Versorgung kommt der Innenstadt eine zunehmende Bedeutung als Ort der Kommunikation und der Kultur zu. Die so genannte Bespielung der Innenstadt durch Veranstaltungen hat in fast allen Städten stark zugenommen, in einzelnen Fällen wird von einer Übersättigung an Events gesprochen. Teilweise kommt es dabei zu Konflikten mit anderen Innenstadtnutzungen, insbesondere dem Wohnen. Die Kommunikation in der Innenstadt ist darüber hinaus eng mit den gastronomischen Angeboten verknüpft. Diesbezüglich wurde beobachtet, dass die Außengastronomie in fast allen Städten in den vergangenen Jahren rasant zugenommen hat, was die starke Freizeitorientierung der Innenstädte bekräftigt.

2. Rahmenbedingungen funktionstüchtiger Innenstädte

Die Situation der untersuchten Innenstädte wird maßgeblich durch den Verkehr geprägt. Erst der Bau von Umgehungsstraßen um die Innenstadt ermöglichte die Einrichtung von Fußgängerzonen oder stark verkehrsberuhigten Bereichen mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Einige der untersuchten Innenstädte werden jedoch nach wie vor durch eine relativ hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt. Die Erreichbarkeit mit dem PKW und die Parksituation stellen sich in fast allen Städten unproblematisch dar, nichtsdestotrotz wird das Thema Parken häufig sehr kontrovers diskutiert.



Abb.3:
Nagold;
hochwertige Gestaltung
des öffentlichen Raumes
in der Innenstadt.

Hinsichtlich des öffentlichen Raums haben die Städte sehr unterschiedliche Voraussetzungen, da die Gestaltqualität stark durch die gewachsene Baustruktur geprägt wird. In allen Städten fanden häufig im Zusammenhang mit Verkehrsberuhigungen und dem Einsatz von Städtebauförderungsmitteln große Verbesserungen im öffentlichen Raum statt. Die Gestaltqualität und Nachhaltigkeit dieser Maßnahmen unterscheidet sich jedoch zum Teil erheblich. Nur in Einzelfällen wurden Tendenzen der Verwahrlosung des öffentlichen Raums beobachtet.

Auch das Stadtbild und die Baukultur unterscheiden sich in den Städten deutlich. Die stark historisch geprägten Städte agieren im Spannungsfeld zwischen Bewahren und Erneuern, wohingegen die jüngeren Städte teilweise mit unangepassten Baukörpern der 1960er und 1970er Jahre umgehen müssen. Durch die Stadtsanierung konnten in allen Städten erhebliche Erfolge und Verbesserungen des Stadtbildes erzielt werden. Eine besondere Rolle für die Gestaltqualität spielen daneben so genannte „Leuchtturmprojekte“, die aufgrund ihrer Bedeutung und Qualität auf die gesamte Innenstadt positive Impulse ausstrahlen.

Insbesondere das Stadtbild und die Qualität des öffentlichen Raums haben großen Einfluss auf die touristische Attraktivität einer Stadt. Einige der untersuchten Städte weisen in diesem Bereich große Potenziale auf, häufig sind einzelne Sehenswürdigkeiten wie Kirchen, Schlösser oder historische Ensembles sowie besondere Events dabei die Hauptmagnete. Im Querschnitt betrachtet spielt der Tourismus für die Innenstädte der untersuchten Mittelstädte jedoch keine entscheidende Rolle, da in der Regel zu wenige Attraktionen vorhanden sind, um Besucher eine längere Zeit zu binden.

Hinsichtlich der sozialen Aspekte traten in den untersuchten Innenstädten nur wenige Probleme zu Tage. Zwar konzentrieren sich in einigen Innenstädten ärmere Bevölkerungsgruppen, diese treten jedoch kaum in Erscheinung. Nur in Einzelfällen wurde von Problemen mit Randgruppen wie Drogensüchtigen in der Innenstadt berichtet.



Abb. 4:
Biberach;
innerstädtische Illuminierung - Beleuchtung des Marktplatzes.

Die ökonomischen Aspekte spielen in den Innenstädten eine große Rolle, da insbesondere der Grundstücks- und Immobilienmarkt die Innenstadtentwicklung in erheblichem Maß beeinflusst. In einigen Städten waren Preissteigerungen des Grundstücks- und Mietmarktes zu verzeichnen, in anderen Städten stagnierten oder sanken die Preise. In der Regel sind dort Preissteigerungen zu verzeichnen, wo aufgrund einer großen Wirtschaftskraft hohe finanzielle Ressourcen für die Verbesserung der Gestaltqualität und der Infrastruktur aufgewendet wurden.

Neben der Untersuchung der derzeitigen Situation der Innenstädte wurde in dem Forschungsprojekt der Blick auf die Strukturen, Prozesse und Instrumente der Planung und Steuerung der Innenstadtentwicklung gerichtet. Dafür wurden die Rolle der Akteure der Innenstadtentwicklung, die verwendeten Instrumente und Strategien und der besondere Einfluss der Städtebauförderung genauer untersucht.

3. Akteure und Kooperationen der Innenstadtentwicklung

Den Kommunen kommt als Träger der Planungshoheit im Hinblick auf die Innenstadtentwicklung eine entscheidende Rolle zu. Das Selbstverständnis der Kommunen hat sich in den vergangenen Jahren bereits stark gewandelt: von einer rein verwaltdenden Funktion hin zu einer gestaltenden und moderierenden Rolle. Die Kommunen stehen durch die starke Projektorientierung der Innenstadtentwicklung verstärkt mit privaten Projektentwicklern oder Bauträgern in Verhandlungen, denen gegenüber es nicht immer gelingt, „auf Augenhöhe“ zu agieren. In vielen Städten wird diese Aufgabe durch drastische Stellenkürzungen und Einsparungen zusätzlich erschwert.

Die Handels- und Gewerbevereine als privatwirtschaftliche Interessensgemeinschaften können für die Innenstadtentwicklung wichtige Impulse liefern. Aufgrund der häufig engen finanziellen und personellen Kapazitäten ist ihr Einfluss jedoch begrenzt,

und es besteht die Notwendigkeit, diese Impulse in eine ganzheitliche Innenstadt-Marketing-Strategie einzubinden.

Die privaten Investoren haben in allen Städten, insbesondere vor dem Hintergrund knapper werdender kommunaler Haushalte, an Bedeutung gewonnen. Ohne private Investitionen ist Innenstadtentwicklung heute nicht vorstellbar. Die wirtschaftlichen Interessen müssen jedoch in Einklang mit den allgemeinen Zielen der Stadtentwicklung gebracht werden.

Auch die Öffentlichkeit stellt einen wichtigen Akteur innerhalb der Innenstadtentwicklung dar. Insbesondere innerhalb der lokalen Agenda-Prozesse und teilweise auch im Rahmen von Stadtmarketing-Ansätzen wurden in vielen Städten Bürgergruppen aktiv, die ihren Blick auch immer wieder auf die Funktionsfähigkeit der Innenstadt richteten. Häufig entpuppte sich das Thema Innenstadt jedoch als zu wenig greifbar, so dass in der Mehrzahl der Städte kein kontinuierliches bürgerschaftliches Engagement für die Innenstadt besteht. Zur Vermittlung von Planungszielen und -strategien spielt darüber hinaus die lokale Presse eine wichtige Rolle.

In allen Städten haben öffentlich-private Partnerschaften zur Umsetzung von Projekten in der Innenstadt stattgefunden; sie sind heute für die Stadtentwicklung unerlässlich. Um langfristige Strukturqualitäten und einen Gemeinwohlnutzen gegenüber eher kurzfristigen Verwertungsabsichten zu sichern, bedarf es intensiver Aushandlungsprozesse insbesondere zwischen den privaten Investoren und den Kommunen. Voraussetzung dafür ist ein vertrauensvoller Umgang und eine gute Kommunikationskultur.

Die seitens der Landespolitik und Regionalplanung häufig geforderte interkommunale Kooperation wurde in den Untersuchungsstädten nur sehr rudimentär beobachtet. Neben den etablierten Kooperationen im Bereich der technischen Infrastruktur, wurde eine Zusammenarbeit verschiedener Kommunen am ehesten im Bereich des Tourismus vorgefunden. Bei den für die Innenstadt entscheidenden Themenfeldern Einzelhandel, Wohnen sowie Kultur und Freizeit gilt in der Regel die Devise „Jeder ist sich selbst der Nächste“. Zurückzuführen ist dies auf einen wachsenden Konkurrenzkampf um sich verknappende Ressourcen (Bevölkerung, Wirtschaftskraft) und die bisher fehlende Notwendigkeit zur Kooperation.

4. Instrumente und Strategien der Innenstadtentwicklung

Die klassischen planungsrechtlichen Instrumente, wie der Bebauungsplan oder Gestaltungssatzungen, waren in der Vergangenheit maßgeblich für die Sicherung innerstädtischer Entwicklungsziele verantwortlich. Die Bedeutung dieser Instrumente hat jedoch in den meisten Städten abgenommen, da durch die starke Vorhabenorientierung der Innenstadtentwicklung die dabei notwendigen Aushandlungsprozesse in den Vordergrund gerückt sind, die innerhalb der rechtlich vorgegebenen Verfahren nur unzureichend abgebildet werden können.

Neben den rechtlichen Instrumenten spielen für die Innenstadtentwicklung die informellen Planungsinstrumente eine wichtige Rolle. In nahezu allen Städten wurden Konzepte zur Innenstadtentwicklung erarbeitet, denen teilweise auch übergeordnete Leitbildprozesse vorangegangen waren. Nur wenige Städte arbeiten ohne eine Rahmenkonzeption. Dabei muss jeweils im individuellen Fall das richtige Maß zwischen starren Gesamtkonzepten zur räumlichen Entwicklung und flexiblen, leitbildartigen Aussagen gefunden werden.

Die kommunale Liegenschaftspolitik hat ebenfalls einen wichtigen Einfluss auf die Innenstadtentwicklung. Es bedarf dabei einer vorausschauenden und vermittelnden Vorgehensweise, um stadtplanerische Ziele langfristig umzusetzen.

Auch dem Stadtmarketing und der Wirtschaftsförderung kommt eine wichtige Rolle für die Innenstadtentwicklung zu. Fast alle untersuchten Städte wenden dieses Instrument an, wobei sich die Organisationsformen zum Teil erheblich voneinander unterscheiden. Die Bandbreite reicht von einem gänzlich kommunal organisierten Stadtmarketing bis hin zu einer rein privaten Organisation durch Handels- und Gewerbevereine oder Werbegemeinschaften; am häufigsten sind Kooperationsformen dazwischen.

Die Städtebauförderung hat in allen untersuchten Städten in den vergangenen Jahrzehnten große Verbesserungen in der Gebäudesubstanz und dem öffentlichen Raum bewirkt und war damit maßgeblich daran beteiligt, dass die Städte heute überwiegend ein positives Gesamterscheinungsbild aufweisen. Der Aufgabenschwerpunkt verschob sich dabei von der klassischen Behebung städtebaulicher Missstände hin zu einer neuordnenden Entwicklung beispielsweise auf Konversionsflächen. Auch die Verbindung mit sozialen und ökonomischen Maßnahmen gewann an Bedeutung. Diese Entwicklung wird weiter fortschreiten, worauf die Städtebauförderung durch neue Fördermöglichkeiten oder die Verbindung von unterschiedlichen, auch ressortübergreifenden, Förderprogrammen reagieren sollte.

5. Wettbewerb, Kooperation und Leistungsfähigkeit

Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Mittelstädte werden in Zukunft schwieriger. Eine Ursache dafür ist, dass selbst in prosperierenden Regionen, zu denen Baden-Württemberg insgesamt zählt, in der Gesamtsumme kein weiteres, absolutes Bevölkerungswachstum mehr zu erwarten ist. In der Folge wird die Konkurrenz um Bevölkerung, Arbeitsplätze und Infrastruktur spürbar anwachsen und der Wettbewerb zwischen den Städten in Baden-Württemberg härter werden. Der Erfolg der Städte in diesem Wettbewerb ist der Schlüssel für ihre jeweiligen Zukunftschancen.

Zugleich muss eine Intensivierung dieses Wettbewerbes auch aus Sicht des Landes als Herausforderung positiv angenommen werden, denn ein solcher Wettbewerb ist die Voraussetzung dafür, die höchste Leistungsfähigkeit auf der Ebene eines Bundeslandes zu erzielen. Nur durch intensiven Wettbewerb lässt sich das größtmögliche Gesamt-

wachstum mobilisieren oder – wo kein Wachstum mehr möglich ist – zumindest der kleinstmögliche Rückgang erreichen.

Gerade die Mittelstädte in Baden-Württemberg müssen diesen neuen Wettbewerb annehmen, in dem die individuelle historische und aktuelle Stadtentwicklung im Kontext der jeweiligen siedlungsräumlichen Bedeutung eine entscheidende Rolle spielt. Im Wettbewerb und in der Kooperation sehen sich die Mittelstädte entweder in der Beziehung zur benachbarten Großstadt, zu einer konkurrierenden Mittelstadt oder zu einem eher ländlich geprägten Umland. Vor allem die für einen zukünftig noch intensiveren Wettbewerb schwach aufgestellten Mittelstädte sind auf neue Formen der überregionalen und interkommunalen Kooperation angewiesen. Sie benötigen eine Begleitung und Unterstützung ihrer auf Kooperationen und Wettbewerb ausgerichteten Konzepte durch das Land. Letzteres vor allem auch deshalb, weil der über die Landesgrenzen hinausgehende interregionale Wettbewerb zunehmen wird. Eine logische Konsequenz der sich verändernden Rahmenbedingungen ist deshalb, dass es eine Hauptaufgabe der integrierten Städtebauförderung sein muss, die individuellen und profilierten Konzepte der Städte für Kooperation und Wettbewerb zu unterstützen und zu stärken. Nachdrückliche, aktive Unterstützung benötigen die Mittelstädte auch deshalb, weil die Mehrzahl von ihnen vor dem Problem steht, in verhältnismäßig kurzer Zeit umfassende und integrierte Konzepte mit vielfältigen, profilorientierten Bausteinen auf mehreren Ebenen zugleich zu verfolgen und diese in der Umsetzung voran zu treiben.

Im Vorteil sind dabei diejenigen Mittelstädte, die schon umfassende und integrierte Konzepte haben. Eine noch bessere Ausgangssituation haben die Städte, die solche Konzepte bereits im Konsens mit ihren Partnern intensiv verfolgen. Die größte Hilfe benötigen Städte, die erst noch ein eigenes Profil und die zu seiner Realisierung notwendigen Konzepte entwickeln müssen. Gerade dieser unterschiedlich ausgeprägte Unterstützungsbedarf verdeutlicht, dass die Förderung des Landes in Zukunft in hohem Maße flexibel, individuell und begleitend angelegt werden muss.

6. Strategien und Handlungsfelder

Die Innenstädte von Mittelstädten weisen eine Vielzahl von weiteren Potenzialen und Chancen auf, die jedoch aktiv gestärkt werden müssen. Nirgendwo gibt es Selbstläufer, man muss etwas für die Qualität und Attraktivität der Innenstadt tun. Wenn die Wahrnehmungen und Erkenntnisse aus den untersuchten Städten zusammengefasst und verallgemeinert werden sollen, stehen dabei folgende Handlungsfelder und Strategien im Vordergrund.

▷ *Mischung und Vielfalt:*

Nutzungsmischung und Nutzungsvielfalt sind für die Innenstädte lebensnotwendig, da sie eine nachhaltige Lebendigkeit und Attraktivität der Innenstadt sichern. Dies

trifft gleichermaßen zu für die engere Einkaufsinnenstadt wie für die „weitere“ Innenstadt, in der ein größerer Anteil an Wohnbevölkerung vorhanden ist. Die traditionellen Innenstadtnutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Arbeiten und Wohnen werden dabei zunehmend durch Angebote für Freizeit und Unterhaltung ergänzt. Dazu kommen Anlässe und öffentliche Räume für zufällige stadtgemeinschaftliche Kommunikation. Konsequente Nutzungsmischung sorgt für eine hohe Besucherfrequenz zu allen Tageszeiten und für die Präsenz von Menschen unterschiedlicher sozialer und kultureller Herkunft und verschiedener Generationen in der Innenstadt. Sie stellt damit eine wichtige Voraussetzung für soziale Integration und ein urbanes Erscheinungsbild der Innenstädte dar.

▷ *Vernetzung und Erreichbarkeit:*

Erreichbarkeit ist die grundlegendste Voraussetzung für eine funktionstüchtige Innenstadt. Hier sind die meisten Mittelstädte inzwischen mit orientierungsleichten Zufahrtsstraßen, Ringstraßen und Parkhäusern sowie einem ÖPNV-Angebot gut gerüstet. Die funktionale Wegeverknüpfung im Innenstadtbereich muss nunmehr vervollständigt und feinjustiert werden. Tendenziell werden die Forderungen der Einzelhändler nach möglichst direkter Anfahrbareit ihrer Geschäfte und nach ebenerdigen PKW-Stellplätzen aufweichen. Das Maß der Verkehrsberuhigung korreliert mit dem Grad der Aufenthaltsqualität für Fußgänger. Die Tolerierung des verbleibenden Verkehrs steht der Auffassung gegenüber, dass nur eine konsequente Verkehrsfreiheit attraktive Nutzungs- und Erlebnisqualität bietet. Zukünftig wird die fußgängerfreundliche, orientierungsleichte und abwechslungsreiche Vernetzung von funktionalen und stadträumlichen Schwerpunkten und Knoten der Innenstadt im Vordergrund stehen.

▷ *Konzentration:*

Expandierende Mittelstädte werden langfristig der Vergangenheit angehören. Um die Innenstadtqualität bei einer Entwicklung ohne Wachstum qualitativ zumindest zu erhalten, sind Strategien der räumlichen und funktionalen Konzentration erforderlich. Beispielhaft hierfür steht der innerstädtische Einzelhandel. In der sogenannten Einkaufsinnenstadt oder dem „Kaufhaus Innenstadt“, also den 1a- und 1b-Lagen, müssen sich auch die kulturellen und stadtgemeinschaftlichen Erlebnisangebote konzentrieren. Weiterhin müssen in diesem Bereich Baukultur und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums Zeichen setzen. Die 2a- bis 2c-Lagen werden sich umstrukturieren müssen. Hier bieten sich Chancen für Versorgungs- und Dienstleistungsnischen sowie für Wohnen und Arbeiten.

▷ *Gestaltqualität:*

Neben den wichtigen innerstädtischen Funktionen bedarf es einer hohen baulich-räumlichen Gestaltqualität. Die Innenstadt ist eine Bühne für stadtgemeinschaftliche

und individuelle Akteure und sozusagen das „Wohnzimmer“ der Stadt. Entsprechend muss sich die Innenstadt auch darstellen. In den vergangenen Jahrzehnten stand die Sanierung der historischen Gebäude und ihrer Fassaden im Vordergrund. Heute machen zunehmend diejenigen Innenstädte auf sich aufmerksam, die zeitgemäße, teilweise auch spektakuläre Architektur in die historischen Innenstädte integrieren. Die Städte sind zudem aufgefordert, die Gestaltqualität von Fassaden und öffentlichen Räumen aus den Anfangsjahren der Stadterneuerung kritisch zu überprüfen und zeitgemäßen Nutzungen sowie aktuellen gestalterischen Orientierungen anzupassen.

▷ *Stadtgemeinschaftliche Kommunikation:*

In den Mittelstädten wird eine neue Form der Aneignung öffentlicher Räume durch verschiedene gesellschaftliche Gruppen wahrnehmbar. Durch die Überschaubarkeit der Mittelstädte bieten sie gute Voraussetzungen für die persönliche Kommunikation und den sozialen Austausch. Sowohl die ungeplante, lockere Kommunikation zum Beispiel auf einem Wochenmarkt, als auch das gezielte „Sich-Treffen“ meist in Verbindung mit der Nutzung von gastronomischen Angeboten, gewinnt an Bedeutung. Das rasante Anwachsen der Außergastronomie unterstreicht den Trend der stärkeren Freizeitorientierung der Innenstädte. In dieser neuen „Öffentlichkeit“ kann man durchaus eine Renaissance der „bürgerlichen“ Stadt erkennen.

▷ *Bespielung:*

Die Bespielung der Innenstadt durch kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte und Theater, Sportveranstaltungen, öffentliche Märkte oder „Public Viewing“ von Sportereignissen hat stark an Bedeutung gewonnen. Der Begriff „Eventisierung der Innenstadt“ zeigt aber bereits, dass die Gefahr einer Übersättigung, insbesondere durch profillose „Allerweltsveranstaltungen“ besteht. Dennoch liegt in diesem Trend ein großes Potenzial für die Mittelstädte, da er einen Zugewinn an Funktionen in der Innenstadt darstellt. Er muss jedoch durch gezielte Maßnahmen gestärkt werden, die vor allem darauf zielen sollten, die Alleinstellungsmerkmale der Events heraus zu arbeiten.

▷ *Profilierung:*

Im Zeitalter der zunehmenden Konkurrenz von Städten und Regionen müssen auch die Mittelstädte ihre Individualität und „Alleinstellung“ weiterentwickeln und vermarkten. Dabei haben es diejenigen leichter, die durch eine außergewöhnliche, landschaftliche Situation oder eine bedeutende Vergangenheit ein positives Erbe nutzen können. Jüngere Städte haben es tendenziell schwerer, es bieten sich jedoch in jeder Stadt Möglichkeiten. Auch Industriekultur, moderne Kunst oder die innerstädtischen Grünräume können für die Profilierung herangezogen werden. Dabei ist es wichtig, ein bestimmtes Profil auch konsequent umzusetzen und beispielsweise Veranstaltungen oder Gestaltungselemente daran auszurichten.

▷ *Ganzheitliches Stadtmarketing:*

Ursprünglich stellt die Steuerung der Innenstadt eine originär kommunale Aufgabe dar. Im Laufe der Jahre hat sich die dominierende Rolle der kommunalen Akteure hin zu einer Kooperation zwischen Stadtverwaltung und der organisierten privaten Wirtschaft, insbesondere des Einzelhandels und Gewerbes entwickelt. Das Stadtmarketing ist mittlerweile eine verbreitete öffentlich-private Strategie zur Qualitätssteigerung der Innenstadt. Bislang hat man sich hierbei oft auf die Abstimmung der Einzelhändler und die Förderung umsatzsteigernder Aktionen und Events konzentriert. In der Zukunft muss Stadtmarketing die planerischen, strategischen und werbenden Aspekte der Innenstadtentwicklung zu einem ganzheitlichen Ansatz verbinden. Die Ziele, Projekte und Erfolge der Innenstadtentwicklung müssen professionell beworben werden. Die kommunale Verwaltung hat hierbei in der Rolle des Stadtmanagements die entscheidende Verantwortung.

▷ *Öffentlich-Private Partnerschaften:*

Kommunale Investitionen in stadtgemeinschaftliche Projekte oder in Infrastruktur in der Innenstadt sind seit jeher eng mit Projekten privater Investoren verknüpft. Die Notwendigkeit und Bedeutung privater Projekte nimmt mit dem Rückgang öffentlicher Investitionen weiter zu. Eine kommunal gesteuerte Entwicklung der Innenstadt muss Rahmenbedingungen für private Investitionen schaffen. In dieser Situation wird der Aushandlungsprozess zwischen kommunalen und privaten Entwicklungsinteressen zunehmend eine zentrale, strategische Aufgabe für die Kommunen. Dafür bedarf es der Etablierung von Kooperationen und strategischen Allianzen zwischen den Akteuren sowie einer entsprechenden sachlichen und kommunikativen Kompetenz insbesondere auch auf Seiten der Stadtverwaltung. Einer solchen freiwilligen Zusammenarbeit der Innenstadtakteure müssen derzeit die größten Erfolgsaussichten beigemessen werden.

▷ *Dialogbereitschaft und Moderation:*

Die Vielfalt der Innenstadtakteure, neben den privaten Investoren und der Stadtverwaltung insbesondere auch die Bürgerinnen und Bürger, verlangt nach einer effektiven Gestaltung von Dialogen und Aushandlungsprozessen. Dabei müssen auch auf Seiten der Kommune Dialogqualitäten entwickelt werden, um erfolgreich zwischen verschiedenen Interessen zu vermitteln. Weiterhin sollten für schwierige Prozesse Personen außerhalb der Verwaltung mit einer ausgewiesenen Moderations- und Mediationskompetenz hinzugezogen werden. Für alle Kommunikationsprozesse ist grundsätzlich eine hohe Vertrauens- und Streitkultur sowie ein hohes Maß an Verlässlichkeit erforderlich.

Von Akteuren und Instrumenten bei der Neugestaltung innerstädtischer Plätze

1. Einleitung

In den letzten Jahren hat der öffentliche Raum sowohl im raumwissenschaftlichen Diskurs in Deutschland als auch im kommunalpolitischen Alltag der Städte und Gemeinden eine wachsende Aufmerksamkeit erfahren. Vor allem in den westdeutschen Städten und Gemeinden geht es dabei auch um die konkrete (Neu-)Gestaltung von Plätzen und Fußgängerzonen im Bereich der Innenstädte und Stadtteilzentren, die bereits in den 1970er Jahren umgebaut wurden und in ihrem Erscheinungsbild inzwischen nicht mehr zeitgemäß sind. Diese baulich-physischen Veränderungen von prominenten öffentlichen Räumen sollen zu einer Steigerung der Attraktivität der Städte beitragen und damit nicht nur einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner leisten, sondern die Kommunen auch in einem sich verschärfenden Städtewettbewerb stärken. Gleichzeitig soll die Neugestaltung der öffentlichen Räume die Innenstädte gegenüber den neuen Einkaufszentren auf der Grünen Wiese wieder wettbewerbsfähig machen. Solche baulichen Aufwertungen sind zu meist mit dem Anspruch verbunden, eine möglichst hohe gestalterische Qualität in den Innenstädten zu erzielen. Dabei ist die Aufgabe, eine einheitliche und abgestimmte Gestaltung innerstädtischer Räume zu erzielen, eine besondere Herausforderung.

An dieser Stelle setzen wir mit unserem Beitrag an und beschäftigen uns im Folgenden mit den Strategien und Instrumenten, die den Prozessverlauf der Umgestaltung innerstädtischer Plätze als Gemeinschaftsleistung einer Vielzahl von beteiligten Akteuren kennzeichnen.

In einem Vergleich der vier deutschen Städte Bonn, Braunschweig, Köln und München möchten wir nach den Motiven und Hintergründen für den Einsatz verschiedener Instrumente und Strategien der Umgestaltung und deren Auswirkung auf das physisch-materielle Erscheinungsbild von innerstädtischen Plätzen fragen. Auf diese Weise arbeiten wir Erklärungen für unsere These heraus, dass es in deutschen Städten unterschiedliche Planungskulturen im Umgang mit der Gestaltung des öffentlichen Raums gibt, die aktuell zu einer baulich-räumlichen Differenzierung deutscher Innenstädte beitragen.

2. Platzgestaltung im Kontext der Diskussion über öffentliche Räume

Innerstädtische Plätze sind Teil des öffentlichen Raums, der in den vergangenen Jahren im wissenschaftlichen Diskurs ausgesprochen präsent ist.¹ Im Verhältnis öffentlicher und privater Räume gibt es durchaus kontroverse Auffassungen, ob der öffentliche Raum durch städtebauliche Entwicklungen wie beispielsweise den Bau von innerstädtischen Einkaufszentren an Bedeutung verloren hat oder ob – ganz im Gegenteil – jüngere gesellschaftliche Entwicklungen zu einer neuen Belebung der öffentlichen Räume geführt haben. So steht die These vom Verfall der öffentlichen Räume der These der Renaissance öffentlicher Räume gegenüber.²

Meist wird in der wissenschaftlichen Debatte eine zunehmende Polarität öffentlicher und privater Räume thematisiert, die in vier verschiedenen Dimensionen betrachtet werden kann:³

- ▷ In einer funktionalen Dimension haben sich die politischen Funktionen öffentlicher Räume durch neue Orte des Politik-Machens ebenso grundlegend gewandelt wie ihre Marktfunktionen durch die „Einhausung“ des Einkaufs in Passagen und Kaufhäuser, Shopping Malls und Urban Entertainment Center – jeweils mit Wirkungen auf die Nutzung, aber auch die bauliche Gestaltung klassischer innerstädtischer Plätze und Straßenräume.
- ▷ Zudem werden an der Schnittstelle von öffentlichen und privaten Räumen heute vielfältige neue juristische Zwischenzonen identifiziert und als so genannte hybride Räume auch im Forschungskontext thematisiert.⁴ Veränderungen in Eigentums- bzw. Verfügungsrechten beeinflussen die Möglichkeiten der Platzgestaltung und sind deshalb auch für unsere Fragestellung von Interesse.
- ▷ In sozialer Hinsicht sind vielfältige neue Phänomene im Umgang mit öffentlichen Räumen zu beobachten. Neue Formen der Selbstdarstellung im Freizeitbereich spielen dabei ebenso eine bedeutende Rolle wie gestiegene Ansprüche an die Sicherheit. Dadurch gewinnen die Bespielbarkeit öffentlicher Räume, aber auch die zunehmende Videoüberwachung an Stellenwert bei der baulichen Ausgestaltung.
- ▷ Schließlich wird die symbolische Bedeutung öffentlicher Räume als vierte Dimension im Verhältnis öffentlicher und privater Räume genannt. Mit Hilfe von städtebaulichen und architektonischen Merkmalen werden beispielsweise Offenheit und Geschlossenheit öffentlicher Räume symbolisiert, so dass auch hier Bezüge zur baulichen Gestaltung öffentlicher Räume entstehen.

1 Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Öffentlicher Raum und Stadtgestalt, Informationen zur Raumentwicklung Heft 1 / 2, 2003, S. 1-110.

2 Vgl. K. Selle, Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Aachen 2002.

3 H. Häußermann / D. Läßle / W. Siebel, Stadtpolitik, Frankfurt 2008, S. 301 ff.

4 Vgl. U. Berding / K. Do Hyung / J. Pegels u.a., „Ist denn das hybrid?“ Einführung in STARS, Stadträume in Spannungsfeldern, Ausgabe 04, Aachen 2008.

Für die Qualität des öffentlichen Raumes der europäischen Stadt geben jedoch nicht allein diese vier Dimensionen den Ausschlag. Entscheidend für den Öffentlichkeitscharakter städtischer Räume ist die Art und Weise, wie sie mit Hilfe demokratisch legitimierter Strategien und Instrumente produziert und verwaltet werden.⁵

Neben der wissenschaftlichen Debatte haben öffentliche Räume auch in der aktuellen Politik Hochkonjunktur. Auf der Landesebene ist die Bedeutung der innerstädtischen Plätze für die städtebauliche Entwicklung heute vielfach präsent. Exemplarisch sei hier die nordrhein-westfälische Initiative „Stadt macht Platz – NRW macht Plätze“ erwähnt.⁶ Es ist von einer „Stadt- und Platzkultur“ die Rede, durch die zeitgemäße Nutzungsformen beispielhaft realisiert und neue Wege der Planung erprobt werden sollen.

Auf der lokalen Ebene hat das Thema der Platzgestaltung in den letzten Jahren in einigen deutschen Städten zu neuen kommunalen Handlungskonzepten geführt. So steht beispielsweise in Hannover seit dem Jahr 1999 ein Programm zur Reaktivierung von Plätzen unter dem Motto „Hannover schafft Platz“;⁷ so hat die Stadt Düsseldorf im Jahr 2003 die Initiative „Platz da“ geschaffen, oder so stehen die Bemühungen, in Stuttgart den öffentlichen Raum als wichtiges Element der Stadtentwicklung und als kommunalpolitische Herausforderung herauszustellen, unter dem Titel „Plätze, Parks und Panoramen“.

Im Folgenden weisen wir zunächst auf die konkreten Gestaltelemente hin, die heute bei der Neugestaltung der Plätze eine Rolle spielen, um anschließend die unterschiedlichen Verfahren ihrer Entstehung darzustellen.

3. Elemente der Gestaltung innerstädtischer Plätze

3.1 „Entrümpelung“ als Anlass für Neugestaltungen

Die Schlagzeile „Stadt entrümpelt Fußgängerzone“ in der Süddeutschen Zeitung vom 10. Dezember 2007 weist beispielhaft darauf hin, dass die Gestalt der öffentlichen Räume in den Innenstädten vielfach überkommen ist. Die Phase der Platzgestaltung, in denen Plätze relativ stark zugebaut wurden, ist vorbei. Heute werden die Einbauten der 1970er und 1980er Jahre wieder entfernt, die die Bespielbarkeit von vielen Plätzen behindert haben. Die vielfältigen und veränderten Ansprüche an die Nutzung der öffentlichen Räume in den Innenstädten, die von den zahlreichen temporär organisierten Veranstaltungen bis hin zur sommerlichen Außengastronomie

5 H. Häußermann / D. Läßle / W. Siebel (s. A 3), S. 305.

6 Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen, Stadt macht Platz – NRW macht Plätze. Landeswettbewerb 2002 – eine Dokumentation, Düsseldorf 2002, S. 8 f.

7 Vgl. Landeshauptstadt Hannover, Die Stadt, der Raum, das Leben. Die Belebung von Stadtplätzen in Hannover, Hannover 2002.

reichen, passen nicht mehr zu den früheren Gestaltvorstellungen der öffentlichen Räume.

Eine Abnutzung der Bodenbeläge, veraltete Sitzmöbel, Leuchten und Möblierungselemente wie Vitrinen oder Pflanztröge im Straßenraum entsprechen zudem nicht länger der aktuellen Konzeption einer attraktiven Fußgängerzone und Innenstadt. Gegenwärtig werden deshalb vielerorts Anstrengungen unternommen, eine zeitgemäße Gestaltung der Fußgängerzonen zu erreichen.

3.2. Weites Spektrum an Elementen zur Neugestaltung - von Bodenbelägen bis zur Möblierung

Unsere vier Fallbeispiele - der Bahnhofsvorplatz in Köln, der Rindermarkt in München, der Bottlerplatz in Bonn und der Kohlmarkt in Braunschweig - weisen die Gemeinsamkeit auf, dass sie als innerstädtische Plätze in den letzten Jahren neu gestaltet wurden.

Der Bahnhofsvorplatz in Köln sollte als Eingangstor zur Stadt ein neues und modernes Erscheinungsbild erhalten. Er zeichnet sich heute durch eine weitläufige Platzfläche und eine in drei Absätzen zum Dom hinaufführende Treppe mit großformatigen Granitplatten aus. Die Handläufe der Treppe sowie sieben Leuchtstelen auf dem Platz dienen der Beleuchtung, ansonsten ist der Platz weitestgehend von Möblierung freigehalten. Sitzgelegenheiten sind, bis auf die Freifläche der Treppe, nur im Außenbereich der Cafés erlaubt. Einige Fahrradständer, so genannte Fahrradnadeln, am Eingang zum Bahnhof sowie wenige Mülleimer sind weitere Möblierungselemente.

Wie der Bahnhofsvorplatz sollte auch der Rindermarkt in München ein neues Image erhalten. Dafür wurden vor allem Pflanz- und Garteneinbauten ersatzlos entfernt und als wichtigstes Gestaltelement eine große Platzfläche aus Granit-Kleinstein in Passeepflasterung neu geschaffen. Zusätzlich wurden Sitzmauern um einen bereits vorhandenen Brunnen errichtet, die zusammen mit dem Angebot im außergastronomischen Bereich eine Möglichkeit zum Aufenthalt bieten. Für die Beleuchtung wurden klare Vorgaben seitens der Stadt berücksichtigt, wo welche Leuchten zugelassen sind.

Das Ziel der Neugestaltung des Bottlerplatzes in Bonn war ebenfalls die Beseitigung einer Barrierewirkung, die durch Höhenunterschiede und Grünbeete hervorgerufen wurde und die zu einer Einschränkung in der Bespielbarkeit des Platzes führte. Die Spiel- und Aufenthaltsfunktion sollte durch Bänke und Spielgeräte unterstrichen werden, die in einem einheitlichen Edlestahl-Design aus Bänken, Baumeinfassungen, Papierkörben, Fahrradständern und Spielgeräten eingefügt wurden. Die Platzfläche ist mit Komposit-Betonsteinen gepflastert, und eine Baumreihe in der Mitte des Platzes mit einer künstlichen Wasserrinne ist ein besonderes Gestaltelement des Bottlerplatzes.

Auch der Kohlmarkt in Braunschweig sollte als zentraler Platz für Veranstaltungen wieder nutzbar gemacht werden, was in der Vergangenheit durch verschiedene Einbauten, Mastleuchten und eine unebene Platzoberfläche behindert wurde. Bruchige

Steinplatten im Randbereich des Platzes wurden durch die für Braunschweig typischen „Laufbänder“ aus Sandsteinplatten ausgetauscht. Einige Bodenstrahler und besondere Leuchtkörper an den Gesimsen der angrenzenden Bauten wurden installiert, die die Fassaden mit einem besonderen Farblicht ausleuchten. Außerdem wurde ein moderner Kiosk mit einer integrierten Toilettenanlage gebaut. Die Licht-Klanginszenierung bildet ein wöchentlich stattfindendes Event ab, durch das Aufmerksamkeit auf die Braunschweiger Innenstadt gelenkt werden soll.

4. Aushandlungsprozesse zur Neugestaltung innerstädtischer Plätze

Bei der Auswahl und Festlegung all dieser Gestaltelemente im öffentlichen Raum sind öffentliche und auch private Akteure involviert, die sich über die Neugestaltung verständigen. Uns interessieren zum einen die unterschiedlichen Meinungen und Interessen, die im Laufe der Umgestaltung mit Hilfe von Strategien und Instrumenten verhandelt werden, und zum anderen über den Einzelfall hinausgehend die Frage, ob und wie in den vier betrachteten Fallstudienstädten einzelne Platzgestaltungen in eine übergreifende gesamtstädtische Gestaltungslinie eingebunden werden. Dabei handelt es sich um ein übergreifendes stadtpolitisches Thema, das durch seine Vielschichtigkeit ein Spektrum an Interessen der beteiligten und betroffenen Stadtgesellschaft berührt und somit immer Gegenstand einer Aushandlung mit dem Ziel des Interessenausgleiches ist.

4.1 Die Stadt als alleiniger Gestalter

Der kommunalen Steuerungsmöglichkeit von Neugestaltungsprojekten des öffentlichen Raumes kommt eine zentrale Rolle für die gesamtstädtische Entwicklung zu. Die Verfügungsgewalt der Kommune über den öffentlichen Raum gibt ihr – im Gegensatz zum Bereich des privaten Hochbaus – noch deutliche Gestaltungsspielräume. Als „Herrin des Verfahrens“ hat die Kommune die Möglichkeit, die Initiative für bauliche Veränderungen zu ergreifen. Besteht ein solcher Bedarf, muss sie zunächst die Finanzierung regeln und das Modell der Entscheidungsfindung festlegen. Liegt der gestaltungsbedürftige Platz in städtischem Eigentum und sind ausreichend finanzielle Mittel zur Durchführung der Maßnahmen vorhanden, kann die Kommune verwaltungsintern einen städtebaulichen Entwurf erarbeiten und umsetzen, ist also „Plangeber“ und investiver „Planadressat“ in einem Organ.⁸

Die Umgestaltung des Rindermarktes in München kann als Beispiel für einen solchen Planungsablauf dienen. Die Initiative kam aus der städtischen Verwaltung, in der die Zuständigkeit für den öffentlichen Raum klar geregelt ist und im Baureferat liegt.

8 S. Reiß-Schmidt, Stadtentwicklungsmanagement als Qualitätssicherung, in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, Jg. 45, H. 1/2006, S. 81.

Die Wirtschaftskraft der Stadt erlaubte es, die Umgestaltung des Rindermarktes vollständig aus eigenen Haushaltsmitteln zu finanzieren. Der Stadtrat beschloss den Einsatz der dafür benötigten finanziellen Mittel als Teil eines umfassenderen Maßnahmenkonzepts zur Aufwertung der Münchner Innenstadt. Für die Neugestaltung des Rindermarktes wurde ein externer Architekt hinzugezogen. Sein Gestaltungsentwurf erfolgte in enger Abstimmung mit dem Baureferat und wurde im Bezirksausschuss ohne Änderungswünsche genehmigt. Kompromisse wurden auf der Arbeitsebene zwischen den städtischen Mitarbeitern im Tiefbau und Gartenbau sowie dem Architekten geschlossen. Obwohl der Platz in denkmalwerter Umgebung der Münchner Innenstadt an exponierter Stelle liegt, gab es keine Widerstände gegen die Elemente der Neugestaltung. Als Einzelprojekt wurde die Neugestaltung des Rindermarktes in eine längerfristige Strategie eingebunden. Neben einer umfangreichen Studie zum Zustand der öffentlichen Räume mit der Ableitung von Handlungsprioritäten für die Neugestaltung einzelner Plätze sowie einer Dokumentation über bereits umgestaltete Plätze⁹ existiert in München ein Gestaltungshandbuch für Möblierungselemente im öffentlichen Raum mit dem Ziel, ein Spektrum von Elementen festzulegen, aus dem projektbezogen für den jeweiligen Stadtraum ausgewählt werden kann. Dabei soll die Einzigartigkeit eines jeden Platzes in seinem städtischen Kontext respektiert, gleichzeitig aber der Eindruck einer zusammenhängenden Struktur entstehen.

4.2 Die Stadt in Kooperation mit öffentlichen Finanzgebern

Bei zahlreichen Umgestaltungen von innerstädtischen Plätzen kommen häufig weitere, außerkommunale Akteure ins Spiel. Seit der Fußgängerzongestaltung in den 1970er und 1980er Jahren haben sich die Rahmenbedingungen für kommunales Handeln verändert. Insbesondere die Finanzknappheit der Kommunen schränkt ihre Steuerungsmöglichkeiten ein. Hier eröffnet die Städtebauförderung ein zentrales Finanzierungsinstrument für die Durchführung von Maßnahmen im öffentlichen Raum. Als Mischfinanzierung aus kommunalen, Landes- und Bundesmitteln werden in dieser Kooperation eine Reihe von Platzgestaltungen durchgeführt.

Der Bottlerplatz in Bonn kann als Beispiel für diese Art der öffentlich-öffentlichen Kooperation gelten. Die Kommune entwickelte auf Vorgabe des Landes Nordrhein-Westfalen ein „Integriertes Handlungskonzept Innenstadt“,¹⁰ in das unterschiedliche städtebauliche und soziale Maßnahmen unter Beteiligung der Öffentlichkeit eingebracht wurden. Mit der konkreten Platzgestaltung wurde ein externes Büro beauftragt, das vier verschiedene Entwurfsvarianten vorlegte, die in einer Bürgerversammlung diskutiert wurden. Die Präferenz der Bürger für eine der Varianten wurde aber aus Kostengründen nicht vollständig realisiert. Es wurde vielmehr eine weiterentwickelte Variante

9 Vgl. H. Haffner, *Orte, Plätze, Räume. Vom Umgang mit der Stadt*, München 2005.

10 Vgl. *Stadt Bonn*, Integriertes Handlungskonzept, Beschlussvorlage 0111778, 2001.



Abb. 1: Bonn - Neugestaltung des Bottlerplatzes.

umgesetzt, die sich stärker an bereits durchgeführten Neugestaltungen in anderen Bereichen der Innenstadt anlehnt. Die Bonner Planungsverwaltung verfolgt damit das langfristige Ziel eines einheitlichen Gestaltungskanons in der Bonner Innenstadt, wobei dieses Ziel jedoch nicht schriftlich dokumentiert ist, sondern einen eher informellen Charakter hat, der verwaltungsintern Beachtung findet. Eine Werbe- und Gestaltungsatzung wurde nur für zwei Straßen erlassen, ein Mitte der 1990er Jahre entwickeltes Konzept für die gesamte Innenstadt wurde nicht beschlossen. Aktuell werden Gestaltungslinien für die Innenstadt in Form einer „Gestaltungsoffensive Innenstadt“ entworfen, die aber nicht in Form einer Satzung das Erscheinungsbild regulieren, sondern vielmehr als Handbuch eine Orientierung für Vorhaben der Umgestaltung geben soll.

4.3 Die Stadt in Zusammenarbeit mit privaten Grundstückseigentümern

Neben dieser Form der öffentlich-öffentlichen Interessenaushandlung werden weitere Akteurkonstellationen gesucht und gebildet. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Neugestaltung des Kölner Bahnhofsvorplatzes. Im Vorfeld des Weltjugendtages wollte die Stadt Köln dieses „Eingangstor“ zur Innenstadt erneuern. Zwei Aspekte lagen dabei aber außerhalb ihrer kommunalen Verfügungsgewalt.

Zum einen war der Platz im Eigentum der Deutschen Bahn AG, die sich jedoch nicht an der Umgestaltung beteiligen wollte. Die Lösung war ein Umwidmungsvertrag zwischen der Stadt und der DB AG, so dass der Platz heute in städtischem Besitz liegt und damit die Anforderungen an eine Finanzierung durch die Städtebauförderung erfüllt.

Zum anderen musste der Architekt der ursprünglichen Platz- und Treppenanlage, Fritz Schaller, zunächst sein Urheberrecht abtreten, damit eine Neugestaltung erfolgen konnte. Erst danach wurde ein offenes Gutachterverfahren durchgeführt, aus dem der Entwurf von Schaller/Theodor Architekten als Sieger hervorging.¹¹

11 Vgl. *Stadt Köln*, Neubau der Domtreppe und Umgestaltung des Domvorplatzes, Dokumentation 2006.



Abb. 2: Köln - Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes.

Dieses Beispiel für einen exponierten Platz mit großer Aufmerksamkeit und Engagement zur Neugestaltung seitens der Stadtpolitik weist eine Reihe von kooperativen Verhandlungen und die Verbindung verschiedener Instrumente und Strategien zwischen öffentlichen und privaten Akteuren auf. Der Planungs- und Realisierungsprozess fand im Rahmen des „Integrierten Handlungskonzeptes“ für das Bahnhofsumfeld statt. Er wurde, wie auch der Bottlerplatz in Bonn, mit Hilfe von Landesmitteln finanziert. Gleichzeitig wurde er von der Medienberichterstattung und den Kölner Architekturforen kritisch begleitet und beeinflusst.

Hinsichtlich der Gestaltung gibt es in Köln kein übergeordnetes Konzept bzw. keine gestalterische Leitlinie, an die sich der Umbau des Bahnhofsvorplatzes anlehnt. Vielmehr wurden Oberflächenmaterial, Möblierungselemente und Beleuchtungskonzept aus dem Entwurf des Wettbewerbs heraus entwickelt und nach Kostengesichtspunkten abgestimmt. Aktuell ist allerdings ein Planerhandbuch für Gestaltungsstandards in der Stadt Köln in Arbeit, für das im Vorfeld eine Hierarchisierung der öffentlichen Räume vorgenommen wird. Beide Projekte werden von einer beim Baudezernenten angesiedelten Stadtraummanagerin vorangetrieben, für die eigens eine Personalstelle eingerichtet wurde. Dabei werden Handlungsprioritäten zunächst für die Kölner Innenstadt gesehen.

4.4. Die Stadt und private Investoren

Einen anderen Verlauf öffentlich-privater Aushandlungen nahm die Neugestaltung des Kohlmarktes in Braunschweig, der schon Ende der 1990er Jahre im Rahmen des Sanierungsgebiets Innenstadt zunächst mit Städtebauförderungsmitteln neu gestaltet werden sollte. Nach Auslauf dieses Förderprogramms war der Platz jedoch noch nicht vollständig umgestaltet. Aufgrund der knappen Haushaltslage wurden die noch ausstehenden Baumaßnahmen zeitlich hinausgezögert. Mit Beginn der Verhandlungen für den Bau des Shopping-Centers Schloss-Arkaden durch den Projektentwickler ECE

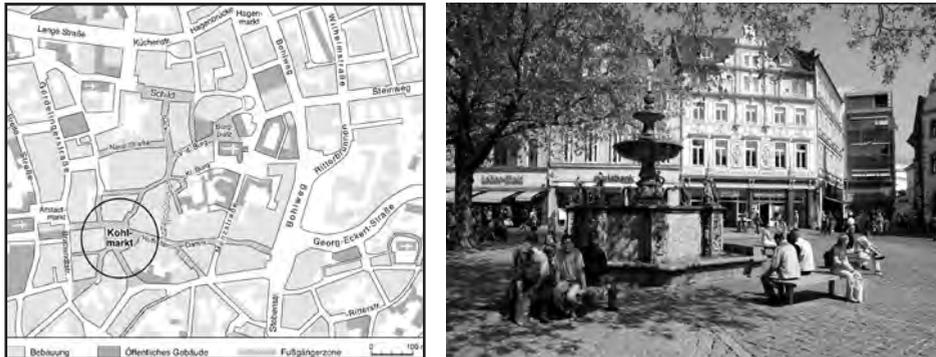


Abb. 3: Braunschweig - Neugestaltung des Kohlmarktes (Foto: Stadt Braunschweig).

kam eine kontroverse stadtpolitische Diskussion über die Stadtgestalt und Funktionalität der Innenstadt in Gang. Sie führte dazu, dass ein Leitbild für Braunschweig formuliert wurde.¹² Auf dieses Leitbild wurde nicht nur für die Gestaltung der Schloss-Arkaden zurückgegriffen, sondern es wurden darin auch Integrationsmaßnahmen für die Aufwertung und Anbindung der Innenstadt an das Shopping-Center formuliert. In einem städtebaulichen Vertrag sicherte ECE einen zusätzlichen finanziellen Betrag für die Aufwertung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt zu, durch den der Kohlmarkt in einem Zug umgebaut werden konnte.

Ziel der Stadt Braunschweig war es, als Reaktion auf das am Rande der Innenstadt gelegene neue Shopping-Center ein qualitatives Gegengewicht in Form der Aufwertung der bestehenden Innenstadt zu schaffen. Dazu wurde der Kohlmarkt als zentraler Kulturplatz umgestaltet sowie weitere Aufwertungsmaßnahmen durchgeführt. Vor allem der Rückbau des ehemals mehrspurigen und trennenden Bohlweges gehört zu diesen Maßnahmen.

Die weiträumige und einem einheitlichen Konzept folgende Umgestaltung der öffentlichen Räume zeigt, dass der Projektentwickler ECE in die Pflicht genommen wurde, sich auch über sein eigenes Projekt hinaus an der Aufwertung der Braunschweiger Innenstadt zu beteiligen. Erst mit diesen privaten Mitteln konnten einige Projekte angestoßen werden, durch die auch die Bürgerinnen und Bürger auf Fragen der Gestaltung aufmerksam gemacht wurden. Eine stadtpolitische Diskussion wurde in Gang gebracht, an deren Ende heute zumindest in den Augen vieler Braunschweiger Bürgerinnen und Bürger eine attraktivere Innenstadt steht.¹³

12 Vgl. W. Ackers, Das gebaute Braunschweig. Fünf Städte – eine Stadt. Städtebauliches Leitbild Innenstadt, 2004.

13 Vgl. Braunschweiger Zeitung 06.11.2007: „Braunschweig hat das Image einer grauen Maus abgelegt“.

5. Konfliktfelder und Konsensfindung bei der Neugestaltung innerstädtischer Plätze

Unsere vier Beispiele aus Köln und München sowie Braunschweig und Bonn zeigen, dass jeweils unterschiedliche Akteurskonstellationen die konkrete Neugestaltung der innerstädtischen Plätze beeinflusst haben. In den Innenstädten fehlt im Gegensatz zu den neuen Einkaufszentren „ein allmächtiges Subjekt“,¹⁴ das Produktion und Verwaltung zu verantworten hätte. Darüber hinaus ist die konkrete Gestaltung innerstädtischer Plätze das Ergebnis einiger Spannungsfelder unterschiedlicher Intensität, die wir ebenfalls bei den vier untersuchten Plätzen mit ihren jeweiligen Entstehungsgeschichten beobachten konnten.

5.1. Konflikte bei einzelnen Gestaltelementen

Nutzungskonflikte ergeben sich bei der Neugestaltung der vier Plätze sowohl bei der Art und Weise der Oberflächengestaltung als auch der Möblierung. Beim Braunschweiger Kohlmarkt war im Gespräch, den gesamten Bodenbelag einschließlich der kleinteiligen Pflasterung im zentralen Bereich des Platzes zu verändern. Hier gab es Forderungen der Behinderten- und Seniorenverbände zur Barrierefreiheit, die aber aus Kostengründen nur im Randbereich des Platzes berücksichtigt wurden.

Ein weiterer Nutzungskonflikt, der häufig am Rande und eher subtil im Prozess über die konkrete Ausgestaltung verhandelt wird, ist die Auswahl der Sitzmöbel im öffentlichen Raum. Einerseits gilt es als eine Grundfunktion des öffentlichen Raumes, eine Aufenthaltsqualität für die Bürger anzubieten. Andererseits wird dies besonders in den Innenstädten häufig von Menschen genutzt, die in der Öffentlichkeit Alkohol trinken und somit das vermeintlich saubere Stadtbild beeinträchtigen. Offen gestaltete Plätze mit guten Einsichtsmöglichkeiten und Sitzmöbeln ohne Rückenlehnen werden als Gegenstrategien genannt, die zwar Aufenthaltsmöglichkeiten bieten, aber ein längeres Verweilen insbesondere für sozial schwächere Bevölkerungsgruppen, die oft über ein größeres freies Zeitbudget verfügen, unattraktiv erscheinen lassen.

5.2. Konflikte innerhalb der Verwaltung

Weitere Konflikte entstehen bei der Verständigung zwischen Fachleuten innerhalb der städtischen Verwaltung. Teilweise sind auch externe Gutachter oder Architekten, die für die Planung oder Umsetzung der jeweiligen Maßnahme beauftragt sind, an diesen Verständigungsprozessen beteiligt. Vor allem zwischen den beiden Fachabteilungen, die für die konzeptionelle Entwicklung bzw. die technische Umsetzung der Gestaltung innerstädtischer Plätze verantwortlich sind, werden in der konkreten Realisierung häufig Konflikte um Gestaltelemente wie Materialien und Muster der Ober-

14 H. Häußermann / D. Läßle / W. Siebel (s. A 3), S. 307.



Abb. 4: München - Neugestaltung des Rindermarktes.

flächen oder technische Einbauten für Lichtkonzeptionen ausgetragen. Belastungen des Lieferverkehrs in der Innenstadt, Anforderungen der technischen Infrastruktur im Kanalbereich sowie das Wurzelwerk der Begrünung sind eher technische Aspekte, die einer hochwertigen Gestaltung der Plätze entgegenstehen können, aber beachtet werden müssen, um die Funktionsfähigkeit der Plätze langfristig und umfassend zu gewährleisten.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, solche verwaltungsinternen Konflikte zu lösen. Dabei können zum einen persönliche Netzwerke zwischen einzelnen Verwaltungsmitarbeitern dazu beitragen, jenseits der klassischen Verwaltungsabläufe Konflikte direkt auszutragen. Die Einrichtung spezieller Arbeitsgruppen zur Gestaltung innerstädtischer Räume kann zudem dem besseren gegenseitigen Verständnis der beteiligten Akteure dienen. Zum anderen kann es für die planende Verwaltung hilfreich sein, sich in ausgewählten Projekten eine externe Unterstützung einzukaufen. Dies kann der Qualifizierung des Vorhabens dienen wie beispielsweise die Einbindung eines Lichtplaners bei der Einrichtung der besonderen Beleuchtung am Braunschweiger Kohlmarkt.

5.3. Konflikte im Zusammenhang übergeordneter Leitlinien

Verschiedene Nutzungsansprüche gegenüber innerstädtischen Plätzen verändern mit den dazu gehörigen Elementen der Möblierung das Erscheinungsbild des Platzes, das in sich und mit dem Rest der Innenstadt möglichst abgestimmt werden soll. Das betrifft sowohl jeden einzelnen Platz in seinem städtebaulichen Kontext und seiner Funktion im Stadtgefüge als auch die gesamte Innenstadt als Identifikations- und Erlebnisraum. Unterschiedliche Anforderungen entstehen aus Sicht der Einzelhändler, die ihre Waren vor ihren Geschäften zur Schau stellen wollen, aus Sicht der Gastronomen, die auf Freischankflächen eine Möglichkeit zum Aufenthalt im öffentlichen Raum geben wollen, und aus Sicht der Passanten, die den Platz beispielsweise zum Aus-

ruhen nutzen wollen. Hier gibt es unterschiedliche Rahmen setzende Instrumente für unsere vier Beispiele. In Braunschweig und in Bonn ist die Umgestaltung der beiden Plätze eingebunden in die Erneuerung der gesamten innerstädtischen Fußgängerzone. In Köln fehlt es bisher an solchen Konzepten. Sind für die Umgestaltungsmaßnahmen, wie in München, bereits Handbücher oder Leitlinien vorhanden oder, wie in Bonn, Gestaltungssatzungen beschlossen, fällt der Interessenausgleich zwischen den beteiligten Akteuren hinsichtlich der Gestaltfragen leichter, da eine Verhandlungsgrundlage vorhanden ist. Fehlen solche übergeordneten Konzepte, wie das Beispiel des Bahnhofsvorplatzes in Köln zeigt, muss von Gestaltelement zu Gestaltelement neu verhandelt werden.

6. Einige Schlussfolgerungen

Die vier Beispiele zur Neugestaltung von innerstädtischen Plätzen in Köln und München sowie Bonn und Braunschweig zeigen, dass es in der Stadtpolitik verschiedene Wege und Möglichkeiten zur Qualifizierung der einzelnen Projekte gibt. Die Akteurskonstellation wird vor allem durch den Anlass der Neugestaltung, die städtebauliche Lage und den städtebaulichen Kontext, die Funktion und die Eigentumsituation des Platzes sowie die Finanzierungsmodalitäten gebildet. In direkter Wechselwirkung damit steht die strategische Wahl der Instrumente zur Durchführung der Maßnahme und Realisierung der jeweils eingebrachten Interessen. Es ist ein „Management von Interdependenzen“, in dem die unterschiedlichen Strategieansätze und Interessen der Akteure zusammengeführt und Synergien und Kompromisse geschaffen werden.¹⁵

Es werden verschiedene Entscheidungswege für den Verlauf der Aushandlung eingeschlagen. Eine erste Möglichkeit eröffnet sich durch einen eigenen „Kümmerer“ für den öffentlichen Raum in der städtischen Verwaltung, der bei anderen städtischen Mitarbeitern, aber auch in der kommunalen Politik bzw. einer Fachöffentlichkeit Anerkennung und Zustimmung findet. Solche Personen gibt es in unseren Beispielstädten in unterschiedlichen Organisationsformen. So können dies ein eigener „Stadtarchitekt“ oder eine „Stadtmanagerin“ sein, die sich quer zu den einzelnen Ämtern der städtischen Verwaltung um eine abgestimmte Gestaltung bemühen. Dies können aber auch Persönlichkeiten in einem Baudezernat sein, die mit Überzeugung Gestaltungsfragen vertreten und auch außerhalb der eigenen Organisationseinheiten akzeptiert sind. Von Vorteil ist weiterhin, wenn die Gestaltung zur „Chefsache“ des Baudezernenten wird. Allerdings entsteht dadurch die Gefahr, dass so „Kräfte“ in der Stadt gebündelt und entsprechende Aktivitäten zur Gestaltung öffentlicher Räume außerhalb der zentralen Innenstadt vernachlässigt bzw. in anderen Zuständigkeiten - politisch bei städtischen

15 R. Sander, Stadtentwicklung und Städtebau im Bestand: Städte unter Veränderungsdruck – eine Einführung, in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, Jg. 45, H 1/2006, S. 19.

Bezirksräten und verwaltungsmäßig beim Fachbereich Stadtgrün - angesiedelt werden. Damit entsteht eine „Hierarchisierung“ der öffentlichen Räume hinsichtlich ihrer gestalterischen Aufwendungen, die sich durchaus in der Qualität der baulichen Gestaltung bemerkbar macht.

Einen zweiten Weg der Qualifizierung von Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum bieten eigene Pläne und Programme. Ziele der Gestaltung können als Leitbilder eher allgemein und programmatisch formuliert oder als Spektrum von anschaulichen Gestaltelementen in Handbüchern, Fibeln und Satzungen ausdrücklich angeboten und vorgeschrieben werden. Mit dieser kodifizierten und verbindlichen Form der Gestaltregulierung wird seitens der öffentlichen Hand nicht das Ziel einer uniformen Innenstadt verfolgt, sondern es soll eine Vielfalt mit Struktur geschaffen werden, die für die Bürgerinnen und Bürger sowie Besucher der Stadt ein unverwechselbares Profil mit sich wiederholenden Elementen der Stadtmöblierung oder Oberflächengestaltung bietet. Durch die Anreizmittel der Städtebauförderung und die damit verbundene verbindliche Formulierung integrierter Konzepte als Voraussetzung der Mittelvergabe werden eine besondere Sensibilität und eine Diskussionsgrundlage für diese Fragen der stadträumlichen Qualität erzeugt. Die betroffenen Akteure müssen sich dazu in einem oft kontroversen, aber konsensorientierten Dialog über ihre jeweiligen Ziele in der Innenstadt auseinandersetzen.

Kommunale Akteure müssen heute zur Umsetzung ihrer Ziele häufig öffentlich-öffentliche und öffentlich-private Partnerschaften eingehen, da sie aus eigenen finanziellen Mitteln ihre Gestaltungsvorstellungen zum öffentlichen Raum nicht mehr umsetzen können. Unsere Beispiele haben gezeigt, dass es dazu in den Städten und Gemeinden vielfältige Wege gibt, ein jeweils einheitliches Erscheinungsbild der innerstädtischen Plätze zu erreichen.

Autoren

HANNES BARK, Dipl.-Ing., Architekt und Stadtplaner, Regierungsbaumeister, Baudirektor a.D.; Studium 1965-1971 in Hannover und Stuttgart; 1979-2006 Sachgebietsleiter Bauleitplanung und Raumordnung beim Regierungspräsidium Freiburg; Abordnung als Referatsleiter Baurecht zum Innenministerium Sachsen 1995-1996.

KATHARINA BRZENCZEK, Dipl.-Geogr.; Studium der Geographie in Bochum und Bonn und Redaktionsassistentin bei fairkehr GmbH; danach wiss. Mitarbeiterin beim ILS NRW, Dortmund; seit Mai 2006 wiss. Mitarbeiterin am Geographischen Institut der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn.

STEFANIE BURG, Dipl.-Ing., Stadtplanerin SRL; 1993-2000 Studium der Raum- und Umweltplanung in Kaiserslautern; 2000-2004 Büro Körber Barton Fahle; ab 2005 Büro Fahle Stadtplaner, Freiburg. Tätigkeitsschwerpunkte: Bauleitplanung und Planungsrecht, Entwicklungsplanung mit Moderation, Forschungsvorhaben.

MARTA DOEHLER-BEHZADI, Dr.-Ing.; 1975-1980 Stadtplanungsstudium an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar, 1986 Promotion; 1984-1990 Tätigkeit im Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig; 1992-2007 mit Iris Reuther Büro für urbane Projekte Leipzig; seit 2007 Leiterin des Referats Baukultur und Städtebaulicher Denkmalschutz im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

BERND FAHLE, Dr.-Ing.; studierte Architektur, Stadtplanung und Umweltpsychologie in Darmstadt und Stuttgart sowie der City University of New York, danach wiss. Assistent am Städtebaulichen Institut der Univ. Stuttgart und Promotion; seit 1989 Freier Stadtplaner in Freiburg i.Br.

DETLEF KURTH, Prof. Dr.-Ing., Stadtplaner SRL, DASL; Studium der Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin, 1992-1997 Mitarbeiter bei der Planergemeinschaft Kohlrenner; 1997-2003

wiss. Mitarbeiter an der Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund, seit 2003 Professor an der Hochschule für Technik Stuttgart; Studiendekan für den Masterstudiengang Stadtplanung.

KARIN SANDECK, Dipl.-Ing. Architektin; 1977-1982 Studium an der TU München; unterschiedliche Tätigkeiten in der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern; 2002-2006 Leiterin des Referats „Städtebauförderung“; seit Dezember 2006 Leiterin des Referats „Technische Angelegenheiten des Wohnungsbaus, Experimenteller Wohnungsbau“.

CHRISTINA SIMON-PHILIPP, Prof. Dr.-Ing., Architektin und Stadtplanerin SRL DASL; 1986-1992 Studium der Architektur und Stadtplanung an der Universität Stuttgart und der ETH-Zürich; 1993-1997 als Architektin und Stadtplanerin tätig; 1996-2004 wiss. Assistentin am Städtebau Institut der Universität Stuttgart; 2001 Promotion; 2004-2007 Referentin im Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, Bereich Städtebauförderung und Stadterneuerung; seit 2007 Professorin an der Hochschule für Technik, Stuttgart.

CLAUS-C. WIEGANDT, Prof. Dr.; Geographie-, Volkswirtschaftslehre- und Verwaltungsrechtsstudium in Münster; wiss. Mitarbeiter am Institut für Geographie in Münster und 1990-2001 im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung; 2002-2004 Professor für Angewandte Geographie in München; seit 2004 Leiter des Arbeitsbereichs Stadt- und Regionalforschung am Geographischen Institut der Universität Bonn.

CLEMENS ZIMMERMANN, Prof. Dr.-phil.; Studium der Geschichte, Germanistik und Politikwissenschaft in Tübingen, Freiburg und Heidelberg, 1981 Promotion, 1980-2000 wiss. Angestellter, Hochschulassistent und Hochschuldozent an der Universität Heidelberg, 1990 Habilitation, seit 2000 Professor an der Universität des Saarlandes für Kultur- und Mediengeschichte.

Forum

Tagungsbericht

Stadtmarketing und Tourismus - neue Herausforderungen für die alte Stadt

*Internationale Städtetagung der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt
29. Mai – 1. Juni 2008 in Klausen/Südtirol*

Die Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V. hat sich auf ihrer Internationalen Städtetagung 2008 in Klausen/Südtirol im Beisein von über 100 Stadt- und Tourismusverantwortlichen mit dem Thema „Stadtmarketing und Tourismus“ befasst. Maßgebend für die Wahl des Themas war die aktuell rasante Entwicklung des Städtetourismus selbst in vielen Klein- und Mittelstädten.

1. Historische Perspektive

Die einleitenden historisch orientierten Referate zeigten, dass Stadt- und Tourismusmarketing keine Erfindungen des 21. Jahrhunderts sind. Mit zunehmender individueller Mobilisierung und wachsender Freizeit des im 19. Jahrhundert erstarkten Bürgertums entstand der Wunsch nach Teilhabe an Kultur und Erholung. Dies führte dazu, dass Städte und Landschaften durch so genannte „Verschönerungsvereine“, den Vorläufern der Tourismusvereine, neu erlebbar gemacht wurden. Überraschend an den historischen Beispielen war die Erkenntnis, dass etliche Strategien und Grundsatzprobleme sich bis heute fortsetzen: Wenn der Tourismus den Einwohnern nicht mehr als „Zubrot“ diente, sondern als „Zugpferd“ eingesetzt wurde, empfand eine Mehrheit der Bürger die damit einsetzenden Entwicklungen in nicht wenigen Fällen auch als nachteilig. Persönlichkeiten aus Kunst und Kultur wurden bereits im 19. Jahrhundert für eine bessere Vermarktung gesucht und eingesetzt.



Städte als gewachsene Erlebniswelten: Prof. Dr. Hansruedi Müller, Leiter des Forschungsinstituts für Freizeit und Tourismus (FIF) an der Universität Bern bei seinem Vortrag in Klausen/Südtirol.

Städte und einzelne Denkmäler erhielten werbeträchtige Beinamen. Klausen zum Beispiel wurde zur „Waltherstadt“, später zur „Dürerstadt“. Nicht unerwähnt blieb, dass es dabei auch zu Namensgebungen kam, mit denen die Bürger sich nicht identifizieren wollten.

Aus historischer Sicht konnte für heutige Vorhaben bilanziert werden: Man kann zwar von kurzfristigen Erfolgen ausgehen, wenn Attribute künstlich erzeugt werden, um Städte, Regionen oder Denkmale kulturell und touristisch attraktiver erscheinen zu lassen. Doch müssen diese „inszenierten“ Erfolge sehr gut bedacht sein, um nicht von eventuellen Spätfolgen überdeckt zu werden. Erliegt man gar der Versuchung, die

Attraktivität einer Stadt hauptsächlich durch künstliche Erlebniswelten steigern zu wollen, sind die Grenzen eines nachhaltigen Stadtmarketings schnell erreicht. Ausgangspunkt für Tourismus und das damit verbundene Marketing sollte daher die historische, kulturelle oder landschaftliche Substanz jeder einzelnen Stadt selbst sein.

2. Aktuelle Leitbilder

Untersuchungen, die sich mit den Erwartungen heutiger Stadttouristen befassen, führen zu drei maßgeblichen Motiven: Die Besucher suchen Erlebnisse, Hintergründe, vor allem aber Regionalität und Authentizität. Stadtbilder erzählen Geschichte, und jeder dritte Gast besucht Museen und Ausstellungen. Kulturerlebnisse rangieren vor Einkaufserlebnissen.

Die Referate, die sich den aktuellen Entwicklungen im Stadt- und Tourismusmarketing – zu meist in kleineren und mittleren Städten – widmeten, lassen grundsätzliche Rückschlüsse zu, die es verdienen, in Form von Empfehlungen ausgesprochen zu werden:

- > Zukunftsweisendes Stadtmarketing orientiert sich in erster Linie an der jeweiligen Stadtpersönlichkeit, um die Authentizität einer Stadt zu erhalten und zu vermitteln.
- > Auch im Nahbereich großer und aus touristischer Sicht erfolgreicher Metropolen können sich kleinere Städte durch umsichtige Marketingkonzepte behaupten.
- > Erfolgreichem Stadtmarketing geht eine vielschichtige Analyse voraus, die der Stadtgeschichte, dem städtebaulichen und objektbezogenen Denkmalschutz sowie dem Bürgerwollen einen ähnlich gewichteten und hohen Stellenwert einräumt.
- > Die touristische Attraktivität einer Stadt wird weniger durch die Schaffung kurzfristiger künstlicher Erlebniswelten oder Shows gesteigert, sondern es muss vielmehr darum gehen, emotional ansprechende Erlebnisse zu erzeugen, die den Erkenntnis- und Erfahrungshorizont der Besucher anreichern.

Wie preisgekrönte Beispiele aus Lienz, Memmingen und Überlingen zeigten, liegt maßgeschneiderten Stadtmarketingkonzepten immer auch Bürgerwollen zugrunde. Dies ist zwar in der Planung mit hohem Aufwand verbunden, zeigt jedoch nachhaltigste Erfolgsaussichten. Zur Verbesserung der Stadtbildqualität können Bürger beispielsweise einbezogen werden durch finanzielle Anreize wie Beteiligungen in Form von Bürgerfonds-Modellen oder Erbbaurecht sowie durch bürgerschaftliche Nutzungskonzepte bei der Neu- oder Umgestaltung von Gebäuden. Der Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Innenstädten dienen vorausgehende neutrale Befragungen und Formen des planerischen Einbezugs bei Themen wie Geschäftsöffnungszeiten, Verkehr, Parkplatzangeboten sowie der Gestaltung der öffentlichen Räume.

Die vorgestellten Marketingkonzepte jüngsten Datums provozierten aber auch die Befürchtung, ob ein mittels bürgerschaftlichen Engagements verändertes Stadtbild auch zukünftig identitätsstiftend zu sein vermag, wenn sich Publikum und Zeitgeist geändert haben. Kontrovers diskutiert wurde auch, ob eine politische Unterstützung von Städte- und Tourismusmarketing – in welcher institutionalisierter Form auch immer – hilfreich und ob eine Verankerung in der städtischen Verwaltung wie beim Denkmalschutz vorteilhaft und angebracht seien. Darüber hinaus haben Stadt- und Tourismusmarketing auch unterschiedlich zu gewichtende Ziele. Stadtmarketing sollte zuerst die Absicht verfolgen, die Bürger der Stadt zu erreichen. Die touristische Attraktivität der Region zu erhöhen ist nachrangig, denn das Primat haben nicht die Gäste, sondern die Einwohner.

Auch wurde dafür plädiert, Quartiere des 20. Jahrhunderts verstärkt in das Blickfeld gemeinsamer denkmalpflegerischer und touristischer Bestrebungen zu rücken. Denn auch diese Phasen der Baukultur sind erhaltenswert. Um sie nicht zu verlieren, sollten auch diese zugänglich und erlebbar gemacht werden.

Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt, Esslingen

Tagungsbericht / Tagungresolution

Baudenkmal und zeitgenössische Architektur in der historischen Stadt *Alte Fragen – neue Antworten?*

*Herbsttagung der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt
18. – 19. September in Esslingen am Neckar*

Mit dem „Neuen Bauen in alten Städten“ befasste sich die Herbsttagung der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt e.V., die in diesem Jahr im Rahmen der „Esslinger Denkmalwochen 2008“ anlässlich der Eröffnung des „Tags des offenen Denkmals in Esslingen am Neckar“ stattfand.

Das Thema hat eine lange Tradition und nach wie vor eine hohe Aktualität und Brisanz: Öffentliche Kontroversen zwischen Architekten und Denkmalschützern, Kommunalpolitikern und engagierten Bürgern über Neues Bauen im historischen Kontext haben ebenso wie Umbau und Umnutzung denkmalgeschützter Bauten die Kommunalpolitik seit den Anfängen der Altstadtsanierung begleitet. Heute gibt es neue Anforderungen, die die Arbeitsgemeinschaft veranlasst haben, dieses Themenfeld wieder aufzugreifen. Dabei geht es nicht nur um spektakuläre Projekte wie das Kolumba, das Diözesan-Museum in Köln, oder das kürzlich eröffnete meereskundliche Museum Ozeanum in der Stralsunder Altstadt.

Die architektonischen Konzepte für Neues Bauen im historischen Kontext pendeln zwischen Anpassung und Kontrast, zwischen Überformung und Distanz. Rückblickend entpuppen sich neue Ansätze oft als Wiederaufnahme bereits früherer Reaktionen auf den Bestand. Es gibt keinen Königsweg für qualitätvolle Lösungen. Notwendig ist aber immer eine intensive und kenntnisreiche Auseinandersetzung mit der Geschichte des Orts und des Objekts.

In den Altstädten der schrumpfenden Gemeinden, vor allem in den ostdeutschen Bundesländern, stehen Baudenkmäler in großer

Zahl leer. Ohne Nutzung sind sie höchst gefährdet, dem Abbruch geweiht. Stadtplanung und Denkmalpflege müssen hier andere Wege gehen, neue Prioritäten setzen. Zum Teil sind sie mit schmerzhaften Kompromissen verbunden, gleichzeitig bietet aber gerade die schwache und krisenhafte wirtschaftliche Entwicklung unerwartete Chancen für den Erhalt und die unkonventionelle Wiederbelebung alter Quartiere.

Der Architekturbestand der Nachkriegsmoderne ist inzwischen in hohem Maße erneuerungsbedürftig, manches davon denkmalgeschützwürdig. Denkmalpflege hat hier noch einen schweren Stand. Zum einen fehlt der öffentliche Rückhalt; dieser Bestand genießt keine besondere baukulturelle Wertschätzung bei Bürgern und in der Kommunalpolitik. Zum anderen lassen sich insbesondere die dringend erforderlichen energietechnischen Gebäudesanierungen nur äußerst schwer mit den denkmalpflegerischen Geboten des Erhalts in Einklang bringen.

Schließlich zeichnen sich ein verändertes Geschichtsverständnis und neue ästhetische Strategien der zeitgenössischen Architektur im Umgang mit dem historischen Bestand ab. Nicht selten wird dabei über die Anforderungen des Denkmalschutzes hinweg gegangen; dies gilt insbesondere bei zeichnerhafter Architektur in zentralen Lagen, die als Vehikel des Stadtmarketing verstanden wird.

Besonders hervorragende neue Bauten im historischen Bestand gelingen dort, wo Bauherr, Architekt, Denkmalpfleger und Stadtplaner von Beginn an vertrauensvoll und in wechselseitigem Respekt zusammenarbeiten. Daher

müssen die Schnittstellen zwischen den beteiligten Institutionen und Akteuren so ausgelegt sein, dass sie Kooperation und Dialog begünstigen.

In Städten, in denen Bürger für Fragen der Baukultur besonders sensibilisiert sind, bestehen bessere Chancen, neue und unkonventionelle architektonische Lösungen durchzusetzen, aber auch denkmalpflegerischen Belangen Gehör zu verschaffen. Daher ist eine Öffentlichkeitsarbeit, die sich zum Ziel setzt, das Verständnis und Interesse für Architektur, Städtebau und Baugeschichte zu wecken und zu steigern, von großer Bedeutung. Ausstellungen, öffentliche Veranstaltungsreihen sowie Gestaltungspreise, die nicht nur die Arbeit von Architekten, son-

dern auch von Bauherren und den beteiligten Institutionen sowie Kommunen würdigen, können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

In vielen Ausbildungsprogrammen für Architektur und Stadtplanung werden die Fächer Bau- und Architekturgeschichte und Denkmalpflege an den Rand gedrängt, obwohl das Bauen im Bestand in Zukunft eine immer größere Bedeutung in der architektonischen Praxis erlangen wird. Der Baugeschichte, Denkmalpflege sowie der Bauforschung- und Bauerhaltung muss in der Ausbildung von Architekten und Stadtplanern stärkeres Gewicht gegeben werden.

Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt, Esslingen

Tagungsbericht

Climate Change and Urban Design

3. Internationaler Kongress des Council for European Urbanism (C.E.U.)
14. – 16. September 2008 in Oslo

In den letzten Jahren ist der „Klimawandel“ in das öffentliche Bewusstsein vorgedrungen und hat in Politik, Wissenschaft und Gesellschaft an Aufmerksamkeit gewonnen. Die mit dem Klimawandel und der zunehmenden Knappheit der Energieressourcen verbundenen Herausforderungen an den Städtebau wurden allerdings bisher wenig untersucht und diskutiert. Die Ansätze für eine Minderung des Klimawandels, wie auch für eine Vorsorge angesichts möglicher Folgen durch städtebauliche und stadt- und regionalplanerische Mittel stehen noch ganz am Anfang. An dieser Stelle setzte der dritte internationale Kongress des *Council for European Urbanism* (C.E.U.) mit dem Thema „*Climate Change and Urban Design*“ vom 14. bis 16. September in Oslo an. Er diente als offenes Forum für Ex-

perten aus Wissenschaft und Praxis, die sich mit Klimawandel und dessen Herausforderungen an den Städtebau auseinandersetzen.¹

Inspiriert durch die US-amerikanische interdisziplinäre Bewegung gegen die Zersiedelung in den USA, den *Congress for the New Urbanism* (CNU), gründete sich im Oktober 2003 der *Council for European Urbanism* in Stockholm. Er stellt ein offenes Netzwerk mit einer Charta dar, die Ziele und Möglichkeiten einer Städtebaureform in Europa, die sich auf die Qualitäten der europäischen Städte und Dörfer

1 vgl. Links: Kongress Climate Change and Urban Design: www.cityclimate.no; Council for European Urbanism (C.E.U.): www.ceunet.org; Congress for the New Urbanism (CNU): www.cnu.org.

besinnt, umreißt. Die Besonderheit des C.E.U. liegt darin, dass er offen ist für jede Profession, stilistische Auffassung und gesellschaftliche Position sowie bewusst Barrieren zwischen den verschiedenen „Lagern“ zu überwinden sucht.

Diese Ausrichtung prägte dann auch auf konstruktive Weise den Verlauf der Konferenz in Oslo. Die Veranstaltung war in vier thematische Abschnitte gegliedert: Stand der Wissenschaft, Spielräume der Politik, Spielräume der Bildung und Beispiele der Umsetzung, die jeweils aus mehreren parallel stattfindenden Sitzungen bestanden.

Anschließend wurden die Ergebnisse im Plenum zusammengetragen, denen dann wiederum Vorträge zu übergreifenden Themen folgten. Jeder Tag endete mit einer Kommentierung der Vorträge auf dem Podium. Auf diese Weise kamen 80 Sprecher zu einer großen Bandbreite an Themen zu Wort. Im Zentrum stand die Frage nach der geeigneten Siedlungs- und Stadtform, um dem bereits eingesetzten Wandel zu entsprechen.

In den Diskussionen war man sich einig, dass ein verstärkter Dialog und Austausch von Methoden zwischen verschiedenen Disziplinen nötig sein wird, um den Herausforderungen des Klimawandels zu begegnen. Gefragt sei internationales Denken und die Suche nach geeigneten städtebaulichen Formen, nicht nur die Entwicklung von Programmen und Strategien. Wichtig sei es auch, die Anforderungen an Entscheidungsträger weiter zu geben, die meist nicht vom Fach sind.

Klimawandel wurde auf der Konferenz auch als Frage der Gerechtigkeit betrachtet. Er wird viele Konflikte verursachen, etwa Kämpfe um niedrige Energiepreise oder Zersiedelung. Gefordert wurde an dieser Stelle die strategische Mobilisierung bestimmter sozialer Gruppen – der neuen Mittelschichten. Es ist wichtig, dass



Uwe Brandes of the Urban Land Institute (center) discusses new research with Diana Urge-Vorsatz of the Intergovernmental Panel on Climate Change (center right) during a plenary session panel discussion. Also part of the discussion were Terje Nypan of the Norwegian Ministry of the Environment (far right), Ray Gindroz of the Congress for the New Urbanism (second from left), and Michael Mehaffy, CEU Academic Chair (far left).

nicht nur kleine Inseln des nachhaltigen Handelns entstünden, sondern Lösungen auf regionaler Ebene greifen. Geklärt werden muss, wie man diesen regionalen Ansatz mittels sozialer Strategien entwickeln kann. Auch die Frage nach der Evaluation von nachhaltigem Urban Design wurde aufgeworfen und verschiedene Ansätze vorgestellt.

Die rund 200 Teilnehmer der Konferenz, von denen ca. ein Drittel aus Europa, ein Drittel aus den USA und Kanada sowie ein Drittel aus der übrigen Welt darunter Australien, Neuseeland, Chile, Südafrika, Kuba, Mexiko, Thailand anreisten, kamen ebenfalls aus den unterschiedlichsten fachlichen Richtungen aus Wissenschaft, Praxis und Politik.

Ein Ergebnis der Konferenz war der Anstoß der „Oslo-Denver-Initiative“ des CEU in Europa und des CNU in den USA für praktische Maßnahmen in Städtebau und Regionalentwicklung gegen den Klimawandel, deren Gründung mit dem nächsten Kongress im Juni 2009 in Denver abgeschlossen sein wird und bei deren Gestaltung zur Mitwirkung eingeladen wird.

Katharina Janke, Berlin

Besprechungen

BERNHARD KREUTZ, *Städtebünde und Städtetz am Mittelrhein im 13. und 14. Jahrhundert* (Trierer Historische Forschungen, Bd. 54), Trier: Kliomedica 2006, 5 Karten, 544 S.

Die vorliegende Arbeit wurde 2003 als Dissertation von der Universität Trier angenommen und für die Drucklegung geringfügig überarbeitet. Sie ist im Umkreis des Trierer Sonderforschungsbereiches 235 „Zwischen Maas und Rhein“ entstanden. In der Einleitung stellt der Verfasser Quellenlage und Forschungsstand für seine Arbeit vor. Er versucht in seiner Arbeit die traditionell getrennt betrachteten Ebenen der Reichs-, der Landes- und der Stadtgeschichte anhand von Beispielen aus der Wormser Verfassungsgeschichte und der auswärtigen Beziehungen der Stadt zusammenzuführen. Er geht dabei umfassend auf die Voraussetzungen ein. Im ersten Kapitel seiner Arbeit behandelt er dazu den Begriff „Mittelrhein“, untersucht die Städtelandschaft, die Territorien und Herrschaftsräume dieses Gebietes und geht der Verfassungsgeschichte der Stadt Worms bis 1184 nach.

Das zweite Kapitel zeigt Worms im mittelrheinischen Städtetz. Ausgehend von den Anfängen im 13. Jahrhundert zwischen der Zeit Heinrichs (VII.) bis zu Rudolf von Habsburg wird die Entwicklung von Worms im innerstädtischen Bereich aufgezeigt. Diese Entwicklung wird über den Zeitraum von 1292-1302 bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts fortgesetzt, um seinen Abschluss im rheinisch-schwäbischen Städtebund von 1381 bis 1389 zu finden. Am Beispiel von Worms und den näher in die Darstellung einbezogenen Städten Speyer und Mainz und ihrer inneren Entwicklung sowie ihrem äußeren Beziehungsgefüge zu Königtum, Fürsten und

untereinander sind im 13./14. Jahrhundert fast alle wichtigen politischen und verfassungsgeschichtlichen Probleme des späten Mittelalters gebündelt. Die Führungsgremien der drei Städte mussten auf fast dieselben Herausforderungen in dieser Zeit reagieren. Dazu gehörten neben den innerstädtischen Auseinandersetzungen zwischen bischöflichen Stadtherren und Gemeinden die Auseinandersetzungen zwischen den verschiedenen Gruppierungen innerhalb der Städte, aber auch die Machtverteilung zwischen Königtum und Landesherrn und weitere Fragen in den Außenbeziehungen der Städte. Seit dem frühen 13. Jahrhundert wirkten die Führungsgremien der Städte dabei zusammen. Sie koordinierten ihre Interessen dabei erstmals sichtbar 1226. Die Entwicklung setzte sich bis zum Scheitern des rheinisch-schwäbischen Städtebundes 1389 infolge der Schlacht von Döfingen 1388 gegen die Fürsten fort. Auch die Verbindungen zwischen den Städten Worms, Mainz und Speyer zu den Städten Straßburg, Frankfurt und Oppenheim werden in die Darstellung miteinbezogen.

Im dritten Kapitel werden die Instrumente und Konstanten der gemeinsamen städtischen Politik im Bereich der rechtlichen Sicherung der zwischenstädtischen Verträge, der bi- und multilateralen Vertragsregelungen zu Rechts- und Wirtschaftsfragen sowie dem Botenwesen untersucht. In einem Schlusskapitel wird die Position von Worms im mittelrheinischen Städtetz dargestellt und im Vergleich dieses Städtetzes gesehen.

Die überaus anregende Untersuchung endet mit einem umfangreichen Quellen- und Literaturverzeichnis und guten Kartenmaterial. Sie wird durch ein ausführliches Register erschlossen. Die Untersuchung greift die Bündnispolitik der Städte im 13./14. Jahrhundert unter dem

Blickwinkel der rheinischen Städte, vor allem von Worms her auf und gibt eine neue, zusammenfassende Sicht der Geschehnisse, die die weitere politische Gestaltung des Alten Reiches entscheidend beeinflusst hat. Der Verfasser hat eine wichtige Untersuchung für die gemeinsame Politik der Städte vorgelegt, die deren politisches Zusammenwirken über Jahrzehnte zusammenfasst.

Immo Eberl, Ellwangen/Tübingen

TORSTEN LORENZ, *Von Birnbaum nach Międzychód. Bürgergesellschaft und Nationalitätenkampf in Großpolen bis zum Zweiten Weltkrieg (Frankfurter Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Ostmitteleuropas, Bd. 10), Berlin: BWV Berliner Wissenschafts-Verlag 2005, 11 Tab. und 30 Abb., 441 S., 55,- €.*

Gegenstand dieser an der Universität in Frankfurt an der Oder vorgelegten Dissertation ist die Geschichte der dicht hinter der deutschen Ostgrenze von 1937 an der Warte gelegenen großpolnischen Kleinstadt Birnbaum/Międzychód (72 km nw von Posen) und des gleichnamigen Kreises in der Zeit zwischen 1815 und 1945, wobei das Schwergewicht auf der Geschichte der Stadt liegt (und daneben der zweiten Stadt des Kreises, der etwas weiter östlich gelegenen Kleinstadt Zirke/Sieraków). Gestützt auf die umfassende Auswertung der archivalischen Überlieferung (in den Archiven von Posen und Berlin) und der einschlägigen Zeitungen entwirft der Vf. ein facettenreiches Bild der Neuformierung der Gesellschaft entlang ethnischer Trennungslinien im Verlauf des 19. und des 20. Jahrhunderts. Anders als Zirke war Birnbaum seit den Zeiten der Adelsrepublik von der Zusammensetzung seiner Bevölkerung her stark deutsch (und jüdisch) geprägt. Das änderte sich erst im Zusammenhang mit der Umkehr der Wanderungsrichtung seit der Mitte

des 19. Jahrhunderts. Seitdem ging der deutsche (und jüdische) Bevölkerungsanteil mehr und mehr zurück, verstärkt seit dem Anfall an den neu gegründeten polnischen Staat Anfang 1920. Im Frühjahr 1939 waren nur noch 12% der Einwohner Deutsche. Dem Vf. gelingt es, die zeitlich verschobenen Phasen des Nationsbildungsprozesses auf deutscher und auf polnischer Seite von der lokalen Ebene her, wenn auch nicht aus der Sicht der Betroffenen - dazu reichen offensichtlich die Quellen nicht aus -, überzeugend darzulegen. Zu Recht betont er die höchst negative Rolle des Staates bei der Schürung des nationalen Antagonismus, in Preußen-Deutschland vor allem seit der Reichsgründung, in Polen seit der Wiedererstehung des polnischen Staates. Signifikant hierfür ist nicht zuletzt, wie die Behörden seit 1903 versuchten, eine „Germanisierung“ des Schützenwesens zu erzwingen. Die Organisierung der Gesellschaft entlang nationaler Scheidelinien war freilich nie ganz vollkommen. Es gab, allen Interventionen von staatlicher Seite zum Trotz, so etwas wie einen Rest an nachbarschaftlichem Zusammenleben und Stadtbürgerlichkeit, der das Gemeinwesen davor bewahrte, in zwei Teile auseinanderzubrechen. Erst die nationalsozialistische Willkürherrschaft nahm diesem freilich seit 1933 mehr und mehr schrumpfenden Rest jedwede Entfaltungsmöglichkeit.

Ein Schlaglicht auf die schwankende ethnische Identität nicht weniger Bewohner der Untersuchungsregion werfen die Fälle, die der Vf. aus den Optionsakten der 1920er Jahre mitteilt. Hier und an anderer Stelle hätte es sich angeboten, auf das Konzept der situativen Ethnizität zurückzugreifen.

Mit dem Buch von Lorenz liegt nicht nur eine vorzügliche Studie über eine kleinstädtische Gesellschaft in einer Umbruchsphase der gesellschaftlichen Entwicklung vor, sondern auch über die deutsch-polnische Beziehungsgeschichte im 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, wobei dem bisher in den Grundzügen Bekannten dank der lokalen Perspektiven manches hinzugefügt wird, was man künftig

nicht wird missen wollen. Etwas schade ist, dass die Zeit zwischen 1939 und 1945 allzu knapp abgehandelt wird. Hier wüsste man gerne etwas mehr, zum Beispiel über das Verhalten der verbliebenen deutschen Bevölkerung.

Peter Kriedte, Göttingen

UTA SCHMITT, *Der Stadtgarten in Karlsruhe. Ein historischer Streifzug, Karlsruhe: INFO Verlag 2007, 69 sw und 47 Farbabb., 132 S., 12,80 €.*

Parks, Landschaftsgärten und zoologische Gärten sind in vielen Großstädten wichtige Treffpunkte, Orte der Naherholung und Ausflugsziele, sprich Zentren der Freizeitgestaltung für die Bürger. Die Entstehung und Entwicklung dieser für das kommunale Leben so wichtigen Anlagen ist bislang jedoch nur wenig erforscht worden. Diese Lücke ist jetzt zumindest für Karlsruhe mit der aus einer Diplomarbeit im Fachbereich Landschafts- und Freiraumplanung der Universität Hannover entstandenen Studie von Uta Schmitt über den Stadtgarten der badischen Residenzstadt geschlossen worden. In ihrer Arbeit geht die Autorin vor allem den Fragen nach, unter welchen politischen und sozialen Umständen, durch wessen Initiativen der Stadtgarten seine Existenz verdankt und wie er sich im Laufe der Jahrzehnte entwickelte. Dabei liegt der Schwerpunkt der Untersuchung auf dem 19. Jahrhundert. Stand am Beginn des öffentlichen Gartenwesens die Öffnung der fürstlichen Gärten für die Untertanen des Monarchen, wie sie in Karlsruhe bereits in den 1750er Jahren mit dem Zugang zum Schlosspark erfolgte, so etablierten sich im 19. Jahrhundert zunehmend Gartenanlagen, die auf kommunale Initiativen zurück gingen und dann als städtische Anlage betrieben wurden. In Karlsruhe konnte die Stadtgemeinde nach zögerlichem Beginn in den 1820er Jahren ab den 1860er Jahren den Stadtgarten als ihr Projekt entwickeln. Ausge-

formt wurde die Anlage gemäß der damals modernen Richtung der Gartenbaukunst als Ensemble von „inszenierten Landschaftsbildern“: Von verschiedenen Plätzen im Park hatten die Besucher dabei Ausblicke auf speziell arrangierte Landschaftsformationen, was zum kontemplativen Naturgenuss mit Bildungsanspruch und zum Verweilen einladen sollte. Dieses von Peter Joseph Lenné und seinem Schüler Gustav Meyer etablierte Konzept bei der Gestaltung großer Gartenanlagen verdankte auch in Karlsruhe seine Realisierung nicht zuletzt dem Umstand, dass es mit dem Repräsentationsbedürfnis der höheren Gesellschaftsschichten in der Stadt korrespondierte, die das Projekt im 19. Jahrhundert vor allem trugen. Die Etablierung des Stadtgartens als Erholungsbereich des Bürgertums fand seinen sichtbaren Ausdruck nicht zuletzt in dem nicht gerade geringen Eintrittsgeld, das die Arbeiter und andere unterbürgerliche Schichten von einem häufigeren Besuch des Stadtgartens faktisch ausschloss. Die Lenné-Meyersche Art der Gartengestaltung wurde jedoch auch in der badischen Residenzstadt nie in Reinkultur angewandt. Möglichkeiten zur aktiven Freizeitgestaltung in Form von Sport und Spiel hatten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bei der Ausgestaltung des Stadtgartens durchaus eine, wenn auch nur untergeordnete Bedeutung. So eröffnete man den Bürgern z.B. im Winter die Gelegenheit zum Schlittschuhlaufen auf den zugefrorenen Seen des Gartens.

Nach 1900 sah sich das Lenné-Meyersche Konzept der Ausgestaltung öffentlicher Gartenanlagen in Deutschland zunehmender Kritik ausgesetzt. In Karlsruhe vollzog sich ein konzeptioneller Wandel im Bereich der Gartengestaltung jedoch erst nach dem Ersten Weltkrieg als mit Friedrich Scherer ein neuer Mann an die Spitze der Gartendirektion gelangte. Er integrierte von wohlhabenden Bürgern gestiftete, abgegrenzte und architektonisch gegliederte Sondergärten in die Anlage und stellte den Erholungswert des Stadtgartens ins Zentrum der weiteren Stadtgartenplanung. Allerdings hatte er nicht viel Gestaltungsspielraum, da die begrenzte

ten finanziellen Mittel der 1920er Jahre im wesentlichen nur einen Erhalt des Status quo und keine intensive Neugestaltung zuließen. Zudem hatte der Stadtgarten in dieser Zeit mit einem Akzeptanzproblem zu kämpfen, gingen die Besucherzahlen doch merklich zurück. Die Gründe dafür lagen in einer größeren Mobilität verschiedener Bevölkerungskreise, die es nun in den nahegelegenen Schwarzwald zog und in einer verstärkten Hinwendung zum Besuch von Sportveranstaltungen bei der Freizeitgestaltung.

Ende der 1930er Jahre geriet der Stadtgarten ins Visier der nationalsozialistischen Stadtplaner, die das Gelände in das projektierte neue „Gauforum“ integrieren und den Stadtgarten aus diesem Grund verlegen wollten. Vereitelte der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges letztlich diese Pläne, so brachten dessen erhebliche Zerstörungen andererseits aber nicht das Ende des Stadtgartens. Vielmehr wurde sein Wert als Naherholungsraum nach Kriegsende bestätigt und der Wiederaufbau beschlossen. Seine heutige Gestalt verdankt das traditionell aus einer Kombination von Stadtgarten und Zoo bestehende Areal dann der Bundesgartenschau von 1967, wofür der Stadtgarten erstmals nach einer einheitlichen Konzeption gestaltet und als „transparente Parklandschaft“ ausgebaut wurde.

Die Autorin beschreibt in ihrer Arbeit präzise und genau diesen eben skizzierten Entwicklungsweg, wobei jedoch eine gewisse gartentechnische Detailverliebtheit zu konstatieren ist, die beim Lesen zuweilen etwas ermüdet (vgl. z.B. S. 40 ff.). Andererseits wäre bei der Einordnung der Entwicklung des Stadtgartens in gesamthistorische Zusammenhänge eine etwas intensivere Darstellung wünschenswert gewesen. Die vorangestellten „Politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen“ (S. 12 ff.) stehen doch etwas unverbunden zum Rest der Arbeit. Gelungen sind jedoch die Passagen, in denen Schmitt den Karlsruher Befund in die gartengeschichtlichen Zusammenhänge einordnet. An den historischen Abriss schließt sich noch eine Beschreibung des jetzigen Zustandes des Stadtgartens an, die zwar wenig wissenschaftlichen Ertrag bringt, die jedoch in einer stadtgeschichtlichen Publikation, die ja die Bürger auch mit ihrer städtischen Umwelt vertraut machen sollte, durchaus ihren Sinn hat. Zu loben ist darüber hinaus die gute und den Inhalt erhellende Bebilderung des Bandes, der in der Schriftenreihe „Häuser- und Baugeschichte“ des Karlsruher Stadtarchivs erschienen ist.

Martin Furtwängler, Karlsruhe