



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat

Innenstadtstrategie

des Beirats Innenstadt

beim BMI

Die Innenstadt von morgen –
multifunktional, resilient, kooperativ

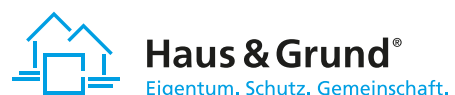
Der Beirat Innenstadt beim BMI – Einführung

Innenstädte, Stadtkerne und Zentren stehen vor enormen Herausforderungen, die durch die Corona-Pandemie noch verstärkt werden. Neben dem Handel haben auch Gastronomie, Hotelgewerbe, Handwerk und Kultur massiv mit den Folgen zu kämpfen. Welche Auswirkungen hat dies auf die Zentrenentwicklung in unseren Städten und Gemeinden? Müssen sich Nutzungsmodelle verändern, damit unsere Innenstädte attraktiv bleiben? Welche (neuen) Akteure sind für eine Weiterentwicklung der Innenstädte entscheidend? Und: Wer und was bringt die Menschen dazu, auch in der Zukunft „in die Stadt“ zu gehen?

Innenstädte und Zentren zu stärken, gehört zu den Schwerpunktthemen der Stadtentwicklungspolitik in Deutschland. Bereits im Juni 2020 kamen auf Einladung des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI) Vertreter aus Handel, Handwerk, Industrie, Gastronomie und Immobilienwirtschaft zusammen, um sich über die aktuelle Situation und über Lösungsansätze für zu erwartende Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Innenstädte und Zentren auszutauschen.

Schnell war klar, dass die gemeinsamen Kenntnisse über Herausforderungen, Aufgaben und Chancen möglichst allen, insbesondere den Kommunen zur Verfügung gestellt werden sollten. Während des „2. Runden Tisches“ im Oktober 2020 vereinbarten die Beteiligten, bis zum Sommer 2021 gemeinsam Strategien zur Innenstadtentwicklung zu erarbeiten. Man verständigte sich außerdem auf die Einrichtung eines „Beirats Innenstadt beim BMI“, dem auch der Deutsche Städtetag, der Deutsche Städte- und Gemeindebund sowie der Bundesverband Die Stadtentwickler angehören. Die Arbeiten starteten mit der 1. Beiratssitzung im Dezember 2020.

In der Innenstadtstrategie werden zum einen die aktuellen Herausforderungen und anstehenden Aufgaben und Chancen erfasst und beschrieben. Zum anderen werden vorhandene, zur Entwicklung der Innenstädte zur Verfügung stehende Instrumente dargestellt und mit 66 guten Beispielen aus der kommunalen Praxis veranschaulicht. Darüber hinaus haben sich die Mitglieder des Beirats Innenstadt auf insgesamt 37 gemeinsame



Empfehlungen zur Stärkung der multifunktionalen, resilienten und kooperativen Innenstadt verständigt.

Neben den Beiratsmitgliedern haben an der Ausarbeitung der Innenstadtstrategie maßgeblich mitgearbeitet: die Bundesstiftung Baukultur, der Bundesverband City und Stadtmarketing (bcsd), der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK), der Bund Deutscher Landschaftsarchitekten (BDLA), der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (DV), das Deutsche Nationalkomitee für Denkmalschutz (DNK), die Vereinigung der Landesdenkmalpfleger (VdL) und die Urbane Liga e. V. Von Beginn an waren auch die Bundesressorts Finanzen, Wirtschaft, Verkehr sowie Verbraucherschutz und Justiz beteiligt.

Unbestritten: Es gibt nicht die eine Innenstadtstrategie, das eine Patentrezept für die Innenstadtentwicklung. Es braucht für jede Stadt und Gemeinde individuelle Lösungen, die an die lokalen Bedürfnisse und Möglichkeiten angepasst sind, um Innenstädte und Zentren resilient für die Zukunft zu machen. Aber was der Diskurs im Beirat Innenstadt und die gemeinsame Erarbeitung der Innenstadtstrategie sehr deutlich untermauert: Das Bewältigen der Herausforderungen in den Innenstädten und Zentren geht nur gemeinsam – branchenübergreifend, interdisziplinär und auf Augenhöhe. Und das auf allen Ebenen.

Berlin, im Juli 2021

Inhalt

Ziele der Innenstadtentwicklung unter besonderer Berücksichtigung aktueller Herausforderungen	5
1 Aktuelle Herausforderungen	6
1.1 Von der monofunktional geprägten Innenstadt zur Nutzungsmischung	6
1.2 Innerstädtischer Handel	8
1.3 Tourismus, Gastronomie und Hotellerie	9
1.4 Handwerk und urbane Produktion	9
1.5 Verwaltungs- und Bürostandorte	10
1.6 Wohnen in der Innenstadt	11
1.7 Bildungs- und Kulturstandorte	12
1.8 Innerstädtische Grün- und Freiräume	13
1.9 Innerstädtischer Verkehr	14
1.10 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel	15
2 Aufgaben und Chancen für Innenstädte und Zentren	17
2.1 Nutzungsmischung und Nutzungsvielfalt	17
Innenstädte und Zentren als Erprobungsraum und Reallabor nutzen	19
Umwandlung ehemals monostruktureller Gebäude in Mixed-Use-Gebäude	19
Mehrwert aus Nutzungsvielfalt generieren	20
2.2 Neue Akteure, neue Allianzen, Koproduktion	21
2.3 Bau- und Planungskultur	22
2.4 Digitalisierung	23
2.5 Leerstandsmanagement, Umwandlung, Um- und Zwischennutzung	24
2.6 Innenstadt als Ort für Wirtschaft, Arbeit und Handel	24
2.7 Innenstadt als Wohnstandort	26
2.8 Innenstadt als Bildungs- und Kulturstandort	26
2.9 Innenstadt – grün, gesund und klimaresilient	28
2.10 Innenstadt – für alle erreichbar mit zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten	30
3 Instrumente der Innenstadt- und Zentrenentwicklung	32
3.1 Kommunikation und Kooperation	32
3.2 Managementstrukturen in Innenstädten und Zentren	34
3.3 Informelle Instrumente	36
3.4 Förderprogramme	37
3.5 Bau- und Planungsrecht	39
3.6 Straßen- und Verkehrsrecht	40
3.7 Modellprojekte, Experimentierräume und Reallabore	40
3.8 Stadtentwicklung durch Großereignisse	41
4 Empfehlungen	42
Organisation und Akteure – Prozess und Kommunikation	43
Rahmen	45
Finanzierung	47
Mitwirkende an der Innenstadtstrategie	48

Ziele der Innenstadtentwicklung unter besonderer Berücksichtigung aktueller Herausforderungen

Innenstädte und Zentren¹ sind einzigartige und unverwechselbare Identifikationsorte für die gesamte Bürgerschaft. Sie sind neben ihrer wirtschaftlichen Bedeutung soziale, politische und kulturelle Zentren des Gemeinwesens. Sie sind die Visitenkarten unserer Städte. Hier ist Stadtgeschichte, hier ist die europäische Stadt erlebbar.

Innenstädte sowie Stadt- und Ortsteilzentren als zentrale Versorgungsbereiche werden jedoch seit geraumer Zeit aufgrund des Strukturwandels durch Funktionsverluste geprägt. Auswirkungen der Corona-Pandemie beschleunigen diesen ohnehin stattfindenden Strukturwandel. Der innerstädtische Handel verzeichnet zurückgehende Umsatzrenditen und verliert Umsatzanteile an den Onlinehandel. An einzelnen Standorten wurden bereits Kaufhäuser geschlossen. Während der Pandemie kündigten zudem große Filialisten an, Teile ihrer Standorte aufzugeben. Konzentrieren sich Geschäftsschließungen in einem Zentrum, sind negative Dominoeffekte auf das Umfeld zu befürchten, die dann auch andere innerstädtische Dienstleister und Ladenhandwerker betreffen.

Die Ausnahmesituation der Pandemie hat zudem weitere innenstadtrelevante Wirtschaftsbereiche und auch Kultureinrichtungen unter Druck gesetzt: Neben dem Einzelhandel sind Hotels, Gastronomie, Tourismus, Büros, private und öffentliche Kultureinrichtungen und die damit verbundenen Immobilien in unterschiedlichem Ausmaß von der Krise bedroht. Doch bereits vor Beginn der Pandemie waren etwa das Handwerk und das verarbeitende Gewerbe, Bildung, Wohnen oder eigentümergeführte Ladengeschäfte in vielen Innenstädten von Verdrängung durch Mietpreissteigerungen und Umnutzungen betroffen. Gleichwohl verlaufen in den Innenstädten zahlreiche vielschichtige Prozesse parallel und es gibt nicht pauschal Gewinner und Verlierer. Es bedarf einer genauen Analyse der räumlichen Situation vor Ort, ihrer Probleme und Potenziale. Innenstadt ist nicht gleich Innenstadt, so dass es keinen allgemeingültigen Lösungsansatz für die aktuellen Herausforderungen gibt.

Zukunftsperspektiven für Innenstädte liegen in attraktiven und lebendigen Innenstädten durch Nutzungsmischung und hohe Aufenthaltsqualitäten. Für eine nachhaltige Stadtentwicklung und die Innenentwicklung ist es entscheidend, das Nebeneinander der Nutzungen – wie zum Beispiel Handel, Gewerbe, Handwerk, Industrie und Gastronomie, Wohnen, Bildung, Kultur sowie öffentliche Einrichtungen (stadt-) verträglich zu gestalten, den Verkehr konfliktarm weiterzuentwickeln sowie den öffentlichen Raum zu qualifizieren. Zudem sind Innenstädte als wichtige Orte des sozialen Zusammenhalts und der Teilhabe zu stärken. Zu berücksichtigen sind dabei Barrierefreiheit und -armut sowie Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel. Eine Vielfalt verträglicher Nutzungen mit gleichzeitigem Anspruch an hohe Gestaltungsqualität, sozialen Ausgleich und kurze Wege bilden zentrale Charakteristika der „Europäischen Stadt“. Diese gilt es zu sichern, zu stärken und wo nötig neu zu schaffen, wie es auch die „Neue Leipzig Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl“ herausstellt.²

Planerische Grundlagen für den Umgang mit den städtebaulichen Problemlagen liefern integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzepte. Diese müssen über den Tellerrand einzelner Nutzungen hinausschauen, die Potenziale der wechselseitigen Fühlungsvorteile einbeziehen und auch die räumlich angrenzende Nachbarschaft, den gesamtstädtischen und regionalen Bezugsraum in den Blick nehmen. Soziale, ökonomische und ökologische Folgewirkungen sind ebenfalls zu berücksichtigen. Bei der Erstellung sowie der Umsetzung integrierter Stadtentwicklungskonzepte gilt es, möglichst

1 Die Begriffe Innenstädte und Zentren stehen im Folgenden auch für Stadtzentren, Stadtteilzentren und Ortszentren gleichermaßen.

2 Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.): Die Neue Leipzig-Charta, 2020. Online unter: <https://www.bmi.bund.de/DE/themen/bauen-wohnen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/neue-leipzig-charta/neue-leipzig-charta-node.html>

alle innenstadtrelevanten öffentlichen und privaten Akteure in den Prozess einzubeziehen. Eine zukunftsfähige Transformation der Innenstädte und Zentren gelingt nur gemeinschaftlich.

Auf diesem Weg sind Innovation, Kreativität, Offenheit und Mut gefragt. Die Digitalisierung ist als Chance zu begreifen, die unterstützend neue Formen der Kooperation befördert und neue Vernetzungsmöglichkeiten sowie Innovationen für Vermarktung und Fertigung schaffen kann (vgl. „Smart City Charta. Digitale Transformation in den Städten nachhaltig gestalten“).³

1 Aktuelle Herausforderungen

Die Ausgangssituationen in Groß-, Mittel- und Kleinstädten, in den Innenstädten, Stadtteil- und Ortszentren sowie in Ballungs- und ländlichen Räumen sind sehr unterschiedlich und bedürfen einer differenzierten Betrachtung. Gleichwohl lassen sich grundlegende Herausforderungen erkennen.

1.1 Von der monofunktional geprägten Innenstadt zur Nutzungsmischung

Durch den Strukturwandel und verschärft durch die Corona-Pandemie wird die Resilienz von Städten auf eine harte Probe gestellt. Es zeigt sich, dass Innenstädte, mit einem breiten Nutzungsspektrum krisenfester sind, als überwiegend monofunktional geprägte Zentren. So waren in der aktuellen Krise Innenstädte mit einer überwiegenden Ausrichtung als Handelsstandort durch über Wochen hinweg geschlossene Geschäfte besonders betroffen. Sie werden aufgrund ausbleibender Kundenströme und geringer Einpendlerzahlen weniger aufgesucht. Geringe Anteile an Wohnnutzung führen zusätzlich dazu, dass der öffentliche Raum nicht nur abends, sondern auch tagsüber leer ist. Dies trifft auf Innenstädte mit einem höheren Wohnanteil und einer ausgewogenen Nutzungsmischung weniger zu, denn dort ist der öffentliche Raum zu Pandemiezeiten weiterhin relativ belebt. Daran schließt die Beobachtung an, dass vor allem Kleinstädte und großstädtische Subzentren mit höherem Mischungsgrad besonders robust und krisenfest sind.

Die immobilienwirtschaftlichen Veränderungen in den Innenstädten sind teilweise sehr groß. Auf Seiten der Immobilieneigentümer bedeutet eine sinkende Nachfrage nach Flächen größere Risiken bis hin zu Problemen bei der Mietzahlung. Es drohen Wertverluste und eine negative Wertentwicklung. Bereits heute sind die Gewerbemieten für Handelsimmobilien vielerorts (insbesondere in den sieben größten Städten) auf einem so hohen Niveau, dass sie für viele Handelskonzepte in keinem angemessenen Verhältnis mehr zum Handelsumsatz stehen und auf diese Weise das Nutzungs- und Anbieterpotenzial stark einschränken.

Aktuell sind die anfallenden Kosten zur Nutzung von Gebäuden oder Grundstücken in Innenstädten für weniger umsatzstarke Betriebe, Bildungseinrichtungen, gemeinwohlorientierte Einrichtungen oder Start-ups des Kultur- und Kreativhandwerks zumeist zu hoch bzw. Flächenangebote unzureichend oder wenig geeignet. Für diese Nutzungen kommen daher unter den gegebenen Marktbedingungen eher Standorte in den Stadtteil- bzw. Ortsteilzentren in Frage.

Langfristig gesehen wird aber nicht mehr allein der Handel der vorrangige Treiber und Anker der Innenstädte sein, sondern vielmehr ein multifunktionales Angebot. In der stadtentwicklungspolitischen Debatte herrscht Konsens, dass Innenstädte die Vielfalt menschlicher Bedürfnisse abbilden

3 Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.): Smart City Charta – Digitale Transformation in den Kommunen nachhaltig gestalten, 2017. Online unter: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/smart-city-charta-kurzfassung-de-und-en.pdf?__blob=publicationFile&v=4

und Raum für eine Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungen und Nutzergruppen bieten sollten. Die Nachfrage nach entsprechenden Angeboten ist in der Vergangenheit stark gestiegen. Allerdings sind die grundlegenden Potenziale der Entwicklung gemischter, nachhaltiger Zentren mit Kultur- und Kreativgewerbe, Gastronomie, Hotels sowie Wohnen, Dienstleistungen (Reparaturdienstleistungen, Reinigung, Pflege, Renovierung oder Dienste für die „smarte“ und klimagerechte Stadt) derzeit noch zu wenig erschlossen. Zwischennutzungen soziokultureller Akteure, die zwar von vielen Kommunen als Motor einer inklusiven Stadtentwicklung erkannt werden, können oftmals nicht in eine langfristige Nutzung überführt werden.

Die Umsetzung einer kleinteiligen Nutzungsmischung scheitert in Branchen mit speziellen Anforderungen nicht selten an damit verbundenen Emissionen (Lärm und Luft), Flächenstruktur und Erschließung. Beispielsweise benötigt emissionsstarkes Gewerbe möglichst kompatible Bedingungen im näheren Umfeld, um Konflikte zu vermeiden. Allerdings hat der technische Fortschritt die Emissionen gemindert und den Immissionschutz verbessert, so dass es hier neue Möglichkeiten auch für Innenstadtstandorte gibt. Ebenso bieten Baurecht und Stadtentwicklungsplanung bereits viele Gestaltungsmöglichkeiten. Wie nah Wohnen und Gewerbe zusammenrücken können und welcher Grad an Körnigkeit in der Nutzungsmischung verträglich ist, hängt von der spezifischen Situation vor Ort ab. Eine Grenze der Nutzungsmischung ist dabei grundsätzlich der Gesundheitsschutz. Mit Blick in die Zukunft benötigen die Innenstädte nachhaltige und dauerhaft sichere Betriebsstandorte mit gleichzeitig großer Kundennähe.


Bereits heute sind erste Änderungsprozesse abzulesen. Bestimmte Industriebranchen und produzierendes Gewerbe, Bildungs- und Kultureinrichtungen u. v. m. entwickeln ein neues Interesse an innerstädtischen Standorten. Gleichwohl bleibt festzuhalten, dass Innenstädte ganz unterschiedliche Voraussetzungen haben und oft stehen nur begrenzt Flächen für eine Aktivierung neuer Potenziale zur Verfügung. [1]

Die Umnutzung innerstädtischer Gebäude bildet ein wichtiges Potenzial für eine stärkere Nutzungsmischung und wird vielerorts befürwortet. Gleichzeitig lässt sie sich nicht immer mit angemessenem Aufwand realisieren. Das liegt teilweise an den baulichen Gegebenheiten und Anforderungen oder der teils schwer zu erzielenden Eigentümermobilisierung von Immobilien. Die Immobiliennutzung folgt oftmals ausschließlich wirtschaftlichen Verwertungsinteressen, u. a. auch aus spekulativen

1 Hamburger Handwerkerhöfe

Mehrere Gewerbehöfe entstanden in unterschiedlicher Trägerschaft in Eigeninitiative des Handwerks. Das Ziel ist hier, dem deutlichen Rückgang von Handwerksbetrieben in der Innenstadt entgegenzuwirken. Beim Bau des Handwerkerhofs Ottensen schlossen sich Betriebe aus Altona zusammen und gründeten einen Verein, um dauerhaft bezahlbaren Gewerberaum in ihrem Quartier neu bereitzustellen. Für die Umnutzung eines alten Industriegebäudes zum Handwerkerhof „Kolbenwerk“ wurde mit Beteiligung der Handwerkskammern eine Genossenschaft gegründet, die aus mehreren Betrieben besteht.

 Hamburg

 [www.handwerkerhof-ottensen.de /](http://www.handwerkerhof-ottensen.de/)
[www.zunft.de / www.kolbenwerk.org](http://www.zunft.de/)



2 Sanierung und Qualifizierung eines Industriegebäudes

Im unmittelbaren Umfeld des S-Bahnhofs Lichtenrade in Berlin werden die ehemalige Mälzerei und das angrenzende Areal durch einen privaten Eigentümer saniert und qualifiziert. Nach Abschluss der Umbaumaßnahmen vereint das denkmalgeschützte Gebäude im Sinne der Nutzungsvielfalt und örtlichen Belebung neben privaten Wohn- und Büronutzungen auch hochfrequentierte öffentliche Nutzungen wie eine Stadtteilbibliothek, eine Musikschule, ein Experimentarium und einen Allmenderaum unter einem Dach. Dadurch entstehen im Stadtteilzentrum neue Ankerfunktionen.

 Berlin

 www.lichtenrader-revier.berlin

Motiven. Längerer Gebäudeleerstand hat jedoch nicht nur Auswirkung auf das einzelne Objekt; er kann zu einer „Abwärtsspirale“ im gesamten Umfeld führen. [2]

Im Überblick zeigt sich: Grundsätzlich liegt in einer innenstadtverträglichen Nutzungsmischung und in einer guten Kommunikations- und Kooperationskultur zur Klärung von Nutzungskonflikten sowie in der verbindlichen Vereinbarung von gemeinsamen Zielen der Schlüssel zum Erfolg.

1.2 Innerstädtischer Handel

Der Bedeutungsverlust des stationären Einzelhandels in Innenstädten setzte schon vor Beginn der Corona-Pandemie ein. Auflagen zur Einhaltung der Infektionsschutzvorgaben haben die Situation für den Einzelhandel nochmals verschärft. Einige Filialisten kündigten jüngst ihren Rückzug aus den Innenstädten an, andere Händler beschränken sich vorerst auf die Verkleinerung ihrer Verkaufsflächen. In vielen Fällen wurden diese Entscheidungen bereits vor der Pandemie getroffen, veranlasst durch den wachsenden Onlinehandel oder durch hohe Mieten innerstädtischer 1-a-Lagen.

Die fehlende Frequenz in den Innenstädten bringt dem stationären Einzelhandel deutlich weniger Kundschaft, wodurch Verkaufsflächen unrentabel werden und aufgegeben werden müssen. Zudem wird die potenzielle Kundschaft zunehmend online über Produkte informiert, sodass es nicht mehr notwendig ist, die komplette Produktvielfalt auf einer Fläche vor Ort anzubieten. Es kommt neben der Aufgabe von Verkaufsflächen auch zu einer Verkleinerung von Handelsstandorten.

Eine Vielzahl inhabergeführter Einzelhändler sind in der Pandemie auf Digitalisierung umgestiegen, (Click and Collect, Showrooms, Online-Plattformen u. ä.), auch wenn der Multi-Channel-Einzelhandel hier ein zweiseitiger Lösungsansatz ist. Zwar hilft er den Einzelhändlern bei der Generierung von Umsätzen, jedoch verlagert er die Produktsuche und den Kauf weiter in den digitalen Bereich, was zu einer Frequenzreduzierung in den Innenstädten führt.

Die von den Geschäftsschließungen betroffenen Branchen hatten Spitzenverluste bis zu 90 % zu verzeichnen.⁴ Nach Prognosen des HDE gelten rund 120.000 Geschäfte in der Innenstadt mit circa 250.000 Arbeitsplätzen in ihrer Existenz als gefährdet. Die Liquidität nimmt ab, zahlreiche Insolvenzen und Geschäftsaufgaben werden erwartet. Durch die verschlechterte wirtschaftliche Situation haben bereits viele Warenhäuser ihre Schließung angekündigt, bundesweit sind davon ca. 40 Kaufhof-/Karstadt-Warenhäuser betroffen. Ein Rückblick auf frühere Schließungswellen zeigt, dass für viele der mittlerweile aufgegebenen Kaufhäuser eine Nachnutzung mit Mischnutzung gefunden wurde. [3]



3 „Neues Stadthaus“ im ehemaligen Kaufhaus

Die Kreisstadt Heppenheim erhält seit 2008 Städtebaufördermittel. Mit den Mitteln der Städtebauförderung wurden u. a. das City-Management und der Verfügungsfonds unterstützt. Als großes Einzelvorhaben der Innenstadtentwicklung konnte das ehemalige Kaufhaus Mainzer reaktiviert werden. Das leerstehende denkmalgeschützte Gebäude wurde umfassend saniert und beherbergt heute als „Neues Stadthaus“ Teile der Verwaltung sowie das Bürgerbüro, die Tourist-Information und die städtische Musikschule. Zur Finanzierung dieses Gemeinbedarfsprojekts wurden EU-, Bundes- und Landesfördermittel kombiniert.

 Heppenheim, Hessen

 www.heppenheim.de

4 Handelsverband Deutschland HDE, Juni 2021.

Der Einzelhandel kann nicht weiter als alleiniger Garant für stark frequentierte Innenstädte wirken. Und eine einzelne Funktion allein wird die wegfallende Sogwirkung des Handels nicht ersetzen können. Stadt braucht Handel und Handel braucht Stadt: Lebendige Innenstädte sind mehr denn je auf ein funktionierendes Gesamtsystem mit einer Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungen angewiesen. Bei allen Veränderungen werden Innenstädte weiterhin auch ein bedeutender Standort für den Einzelhandel bleiben. Es ist davon auszugehen, dass sich der verbleibende Einzelhandel an zentralen Standorten und in attraktiven Lagen konzentrieren und seine Angebotsvielfalt in den Innenstadtlagen insgesamt reduzieren wird. Gleichzeitig kehren Lebensmitteleinzelhandel und Nahversorgungsfunktionen verstärkt in die Innenstädte zurück. Diese Entwicklung kann positiv bewertet werden, da sie einerseits die Versorgungsdichte und Erreichbarkeit für die Wohnbevölkerung erhöht, andererseits auch stabilisierende Nutzungen in zentralen Lagen etabliert.

1.3 Tourismus, Gastronomie und Hotellerie

Der Inlandstourismus ist 2020 aufgrund der Corona-Pandemie um 40 % gesunken, der internationale Städtetourismus ist in dieser Zeit nahezu komplett eingebrochen. Die Übernachtungszahlen in der Tourismusbranche sind auf ein historisches Tief⁵ gesunken. Ein anschließend wieder steigender Inlandstourismus konnte 2021 nur wenig kompensieren. In Folge ist ein Teil des Gastgewerbes in seiner Existenz bedroht (17 %⁶). Insbesondere die Top-7-Städte werden durch das starke Buchungsdefizit an Messe- und Eventreisen eine langsamere Erholungskurve absolvieren. Schätzungen zufolge wird hier erst 2023/24 wieder das Vorkrisenniveau erreicht sein.⁷ Darüber hinaus sind 31 % der Reisevermittlungsunternehmen und 20 % der Messe-, Ausstellungs- und Kongressveranstalter sowie 7 % der Dienstleistungsbetriebe von der Insolvenz bedroht.⁸

Die Auswirkungen der Pandemie auf die Gastronomie sind ebenfalls immens. Schließt die Gastronomie fällt vielerorts einer der wichtigsten Frequenzbringer für eine attraktive und belebte Innenstadt weg. Dies führt nicht nur bei den gastronomischen Betrieben, sondern auch bei Geschäften in deren Umfeld zu Umsatzeinbußen und im nächsten Schritt potenziell zu Leerständen.

Aus Sicht der Tourismuswirtschaft werden die Potenziale der Kreativwirtschaft, des Kunsthandwerks oder der regionalen Produktion teils noch unzureichend in Innenstädten genutzt. Dies liegt u. a. an fehlendem Know-how und eingeschränkten Möglichkeiten den eigenen Produktverkauf oder eine Präsentation in der Innenstadt umzusetzen.

1.4 Handwerk und urbane Produktion

Bereits laufende Strukturwandlungs- und Verdrängungsprozesse bedrohen inhabergeführte Strukturen des Ladenhandwerkes und innerstädtische Werkstätten. Der mit dem Rückgang und dem teilweise ersatzlosen Wegfall von kleinen, häufig eigentümergeführten Betrieben verbundene Verlust an wohnortnaher Versorgung und Dienstleistung sowie zentrentypischer Kleinteiligkeit reduziert die Vielschichtigkeit der Innenstädte. Die aktuellen pandemiebedingten Verluste von Eigenkapital beschleunigen diese Prozesse und wirken sich ebenso negativ auf anstehende generationsbedingte Betriebsübergaben aus.

Mit Ausnahme der Bau- und Ausbauhandwerke erlitten alle Bereiche des Handwerks 2020 Corona-Pandemie bedingte Umsatzausfälle. Der Lockdown ab dem Jahresbeginn 2021 ließ die

5 Deutscher Hotel- und Gaststättenverband e.V. 2021: Pressemitteilung PM 21/03. Online unter: https://www.dehoga-corona.de/fileadmin/user_upload/PM_21_03_Inlandstourismus_bricht_2020_um_fast_40_Prozent_ein.pdf

6 DIHK Konjunkturumfrage aus dem Januar 2021.

7 PWC: „Die Menschen wollen reisen“. Pwc Kurzstudie und Branchenausblick zum deutschen Hotelmarkt, Februar 2021. Online unter: <https://www.pwc.de/de/real-estate/pwc-hotelstudie-2021.pdf>

8 DIHK Konjunkturumfrage aus dem Januar 2021.

Auftragsbestände weiter zurückgehen und verstärkte die negative Entwicklung vieler Betriebe weiter.⁹ Mit dem schrittweisen Ende der wirtschaftlichen Beschränkungen hat eine merkliche Erholung der geschäftlichen Situation eingesetzt, die sich in der zweiten Jahreshälfte 2021 noch beschleunigen sollte, wenn weitere (großflächige) Corona-Lockdowns unterbleiben können. In den besonders betroffenen Handwerken wird diese Erholung allerdings nicht ausreichen, um die zu Jahresbeginn erlittenen Verluste bis zum Jahresende aufzuholen.

Bei innenstadtrelevantem Handwerk waren die persönlichen Dienstleister mit primärem Geschäft im Ladenlokal wie Friseure und Kosmetiker besonders stark von den Folgen der Corona-Pandemie betroffen sowie – in geringerem Umfang – innerstädtische gesundheitsbezogene Dienstleister.¹⁰ Auch das Lebensmittelhandwerk verzeichnete teilweise starke Umsatzrückgänge (geringere Kundenfrequenz, Wegfall von eigenen Cafés und Catering, Wegfall der Belieferung von Gastronomie und Hotellerie). Kultur- und Kreativ- bzw. Kunsthandwerk sind wegen der Schließung von Messen, Märkten, Ausstellungsflächen und Ladengeschäften sowie durch fehlende Touristen ebenfalls überdurchschnittlich von der Pandemie betroffen.¹¹

Obschon andere handwerkliche Dienstleister (z. B. Reinigungen, Reparaturdienste) während der Pandemie geöffnet waren, haben auch sie aufgrund der fehlenden Kundenfrequenz in Innenstädten deutliche Rückgänge zu verzeichnen. Dienstleistungen, wie das Gebäudereinigungs- und Textilreinigungshandwerk wurden wegen der Schließungen in Hotellerie und Gastronomie sowie durch den zeitweise ausfallenden Betrieb von Büros und Universitäten ebenfalls weniger nachgefragt.

1.5 Verwaltungs- und Bürostandorte

Verwaltungs- und Bürostandorte unterscheiden sich hinsichtlich Standort, Dimension, räumlicher Verteilung und Bedeutung für den regionalen Arbeitsmarkt in den jeweiligen Städten stark und sind auch von der Größe und Branchenstruktur der Stadt abhängig. Aktuelle Herausforderungen beschränken sich durch die großkörnigeren Standortentscheidungen von Unternehmen nicht nur auf innenstädtische Standorte, sie stehen jedoch in Wechselwirkungen und haben Auswirkungen auf diese.

Seit Beginn der Corona-Pandemie verlagerte sich insgesamt ein deutlicher Anteil der Büroarbeit ins Homeoffice. Diese Verlagerung hat zu weiteren Auswirkungen beigetragen: Die Anzahl der täglichen Pendlerinnen und Pendler ist auch in den Innenstädten zurückgegangen. Insbesondere an zentralen Standorten hat dies Frequenzverluste und Kaufkraftabflüsse zur Folge. Weitere Folgen sind eine Unternutzung von Büroflächen. Allerdings bieten geringere Einpendlerzahlen auch Chancen die hohen Verkehrsbelastungen zu senken (s. Mobilität).

Die Herausforderungen, die sich aus den aktuellen Entwicklungen abzeichnen sind vielschichtig. Neue Formen der Büroarbeit durch Homeoffice verändern die Flächenbedarfe und Flächenzuschnitte bei Büroimmobilien. Zukünftig ist vor allem ein Bedarf von flexibleren Büroflächen und auch Bürokonzepten wie z. B. Co-Working-Räumen anzunehmen. Auch sogenannte Mixed-Use-Immobilien werden an Bedeutung gewinnen. Die dafür erforderliche Modernisierung der Bestände ist jedoch mit hohen Kosten verbunden und prädestiniert v. a. attraktive Lagen, an denen eine höhere Marktmiete erzielbar ist.

„Hybrides Arbeiten“, eine Kombination aus Arbeiten im Büro und im Homeoffice, wird sich voraussichtlich auch nach der Pandemie als Trend fortsetzen. Diskutiert werden auch darüber

⁹ Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V. in der Sitzung des Beirat Innenstadt am 16.12.2020, Konjunkturbereich ZDH 1. Quartal 2021 (noch nicht veröffentlicht)

¹⁰ Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V., Stand: 06.07.2021

¹¹ Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V. Stand: 06.07.2021

hinausgehende „Remote Working“-Konzepte (z. B. angemietete Flex-Office-Flächen), so dass man vielmehr von einem „polylokalen Arbeiten“ als Trend sprechen könnte.

Über die künftige Nachfrage nach Büroflächen wird aktuell kontrovers diskutiert. Ein krisenhafter Absturz der Flächennachfrage wird aber mittlerweile als unwahrscheinlich erachtet. Einerseits steigen die Abstands- und ergo auch Flächenbedarfe aufgrund des Infektionsschutzes. Andererseits sind nicht alle Arbeitsplätze tauglich für eine Konversion zum Homeoffice. Es ist weiterhin eine stabile Nachfrage nach hochwertigen Bürostandorten zu erwarten, bei aktuell niedrigem Leerstandsniveau. Allen voran wird die voraussichtliche Konjunkturerholung ab Jahresmitte 2021 – mit zu erwartendem Zuwachs an Bürobeschäftigten – wieder den Flächenmarkt ankurbeln.¹² Auf mittlere Sicht wird als wahrscheinlichstes Szenario ein moderater Rückgang der Büroimmobilienfläche um ca. 10 % prognostiziert¹³.

Zukünftige Entwicklungen können dazu führen, dass das Thema „Umnutzung von nicht mehr benötigtem Büroraum zu Wohnzwecken“ in Innenstädten verstärkt zu prüfen ist. Die Potenziale¹⁴ freier werdender Büroräume und Umnutzungen entstehen allerdings v. a. in Lagen und Standorten, die unter den veränderten Rahmenbedingungen an Attraktivität und Marktgängigkeit verlieren. Diese sind kleinräumig, je nach Gesamtsituation der lokalen Büromärkte unterschiedlich und erstrecken sich auf verschiedene Qualitätssegmente. Die Frage der Lage wird damit zunehmend relevanter.

1.6 Wohnen in der Innenstadt

Das Thema Wohnen in der Innenstadt ist differenziert zu betrachten. So sind neben der Stadtgröße (Groß-, Mittel- und Kleinstadt) und der stadträumlichen Lage auch die jeweiligen Bestands- und Marktsituationen zu berücksichtigen. Die Entwicklungen in deutschen Städten sind dabei oft gegenläufig. Dies führt einerseits zu stark nachgefragten und von Engpässen gekennzeichneten Wohnungsmärkten und andererseits zu Wohnungsüberhängen und Leerständen, v. a. in strukturschwachen Regionen mit Bevölkerungsverlusten. Für die Wahl innerstädtischer Wohnformen sind zusätzliche Faktoren, wie die Lage innerhalb der Stadt sowie die Angebote vor Ort zu berücksichtigen. Nicht zuletzt aufgrund der Pandemieauswirkungen wird die Frage der Standortpräferenzen wieder stärker diskutiert. Es stellt sich die Frage, ob der Trend zum Wohnen in urbanen Lagen z. B. angesichts der Ausweitung von Homeoffice, den Preisentwicklungen weiterhin bestehen bleibt. Denkbar ist, dass die Menschen – vor allem in der Familiengründungsphase – wieder stärker sub-urbane Standorte in Betracht ziehen. Gleichzeitig lässt sich beobachten, dass zentrale Standorte mit einem breiten Infrastrukturangebot sehr gefragt sind, so dass Wohnen in den Innenstädten auch in Zukunft einen wichtigen Beitrag für die Wohnraumversorgung darstellt. Da der Wohnungsmarkt eher träge auf gesellschaftliche Veränderungen reagiert, sind die Effekte der Pandemie noch nicht abschließend abzusehen.

Das Wohnen stellt für Innenstädte grundsätzlich eine wichtige Funktion dar. Auch wenn die Nachfrage und der Stellenwert des Wohnens von Stadt zu Stadt unterschiedlich ausfallen – für die Attraktivierung und Stabilisierung einer Innenstadt reicht die bloße Schaffung von Wohnraum nicht aus. Sie muss mit weiteren Nutzungen zur Belebung der Zentren zusammengeführt werden. Bei einer verstärkten Rückkehr des Wohnens in Innenstädte ist darauf zu achten, auch Wohnfolgenutzungen, wie beispielsweise Bildungs- und Betreuungseinrichtungen sowie Nahversorgung anzusiedeln.

12 siehe Zentraler Immobilien Ausschuss e. V. (ZIA) (Hrsg.): Frühjahrsgutachten Immobilienwirtschaft 2021 des Rates der Immobilienweisen. Berlin, 2021, S. 88 ff.

13 Jones Lang LaSalle: Nach Corona: Szenarien für die zukünftige Bedeutung der Büronutzung, Juni 2020. Online unter: <https://www.jll.de/content/dam/jll-com/documents/pdf/research/emea/germany/de/nach-corona-szenarien-fuer-die-kuenftige-bedeutung-der-bueronutzung-jll-germany.pdf>

14 Die Prognosen gehen hier aktuell auseinander. In einer Potenzialanalyse wird von 235.000 neuen Wohnungen in bisherigen Büro- und Verwaltungsgebäuden bis zum Jahr 2025 ausgegangen (Kieler Bau-Beratungsinstitut Arge für das Bündnis Soziales Wohnen, 2/2021).

Zudem ergeben sich Flächenkonkurrenzen mit anderen Nutzungen, z. B. der Freiraumflächen. Es bleibt festzuhalten, dass v. a. in Wachstumsräumen der Wohnungsmarkt angespannt bleibt und die Versorgung mit preisgünstigem Wohnraum knapp ist. Der Neubau von Wohnungen über Nachverdichtung und Projektentwicklungen sowie die Umnutzung von Gebäuden in Innenlagen kann einen wichtigen Beitrag zur Wohnraumversorgung leisten. Derzeit geschieht dies noch nicht ausreichend im preisgünstigen Segment.

1.7 Bildungs- und Kulturstandorte

Innenstädte sind wichtige Orte des sozialen Zusammenhalts und der Integration und sollten als solche auch durch Gemeinschaftseinrichtungen für Begegnung, Teilhabe und Bildung gekennzeichnet sein. Bedarf, Ausstattung und Verortung von sozialen Infrastrukturen sind gezielt mit Blick auf die zukünftige Entwicklung der Innenstadt zu prüfen.


Hohe bzw. steigende Mieten führen oftmals zu einer Verdrängung von finanz- und umsatzschwachen Nutzungen, wie beispielsweise von Kleingewerbe sowie sozialen und kulturellen Einrichtungen oder lassen solche Nutzungen kaum zu. Vor der Pandemie stieg der finanzielle Verwertungsdruck innerstädtischer Flächen stetig und gewachsene soziale und nachbarschaftliche Netzwerke verschwanden zunehmend aus Innenstädten. Infolgedessen wurde es in der Vergangenheit immer schwerer, dort nicht-kommerzielle soziokulturelle Projekte zu realisieren. Auch Akteure aus der Kultur- und Kreativwirtschaft, Clubs und Galerien mussten Standorte außerhalb von Innenstädten suchen.


Kultur- und Bildungsstandorte, die sich aufgrund veränderter Mediennutzung und gewandelter Lebensstile in einem Strukturwandel befinden, sind durch die Corona Pandemie zusätzlich stark betroffen. Aufgrund kompletter Schließungen oder zumindest eines sehr stark eingeschränkten Betriebs fehlen Besuchende und entsprechend die finanziellen Einnahmen. Kultureinrichtungen wie Museen, Theater, Kinos, Musikspielstätten aber auch Kleinkunst etc. befinden sich in einer prekären Lage. Ob dieser Prozess fortschreitende Verluste sozialer und kultureller Angebote in Innenstädten zur Folge hat, wird sich noch zeigen. Bereits vor der Pandemie waren viele Zentren nicht ausreichend mit Bildungs- und Kultureinrichtungen ausgestattet – zum Beispiel gab es innerstädtisch nur noch wenige Musik- und Volkshochschulen, Bibliotheken, Kindertageseinrichtungen, Schulen, Berufsschulen, Jugendgruppen, Seniorentreffs, Weiterbildungsangebote, Kunstvereine, Gesundheitseinrichtungen und Sportmöglichkeiten. Mit Hilfe der Städtebauförderung konnten einige Zentren entsprechende Angebote etablieren, aber dies gilt nur für Zentren, die bereits von der Förderung profitieren konnten. [4]

Innenstädte bieten vielfältige Potenziale als Bildungs-, Berufsbildungs- und Hochschulstandort, aber diese Möglichkeiten sowie denkbare Standort- und Fühlungsvorteile, die sich aus einer räumlichen Nähe und Zusammenarbeit von Forschungs- und Wissenschaftsstandorten ergeben, werden vielerorts bislang zu wenig genutzt. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Viele Hochschulstandorte sind nicht zwingend auf die Nähe zur Innenstadt angewiesen; denn sie benötigen primär umfangreiche Flächenangebote, die sekundär betrachtet finanzierbar sein müssen. Dabei gehört die Bildung zu den innerstädtischen

4 Multifunktionales Mehrgenerationenhaus

Das multifunktionale Mehrgenerationenhaus EHFA wirkt Funktionsverlusten entgegen. Zudem stärkt es den Stadtkern als Wohn- und Lebensort. Das Projekt wurde in zentraler Lage auf einer Brache entwickelt. Die 19 Wohnungen sind barrierefrei und für Senioren, Familien und Wohngemeinschaften konzipiert. Des Weiteren entstanden Gemeinbedarfseinrichtungen, so z. B. eine Kita, Veranstaltungsräume, eine Cafeteria, Sozialberatungsstellen und Freiflächen. Das EHFA verdeutlicht die Impulswirkung von sozialen Einrichtungen, um Nutzungsvielfalt auszubauen und die Anziehungskraft des Stadtkerns zu stärken.

 Haldensleben, Sachsen-Anhalt

 www.ehfa-haldensleben.de

Funktionen, die tagtäglich eine Sogwirkung über die Grenzen der Innenstadt auslösen und somit zur Frequenzsteigerung und Belebung der Innenstädte beitragen können.

1.8 Innerstädtische Grün- und Freiräume

Während der Corona-Pandemie ist der Bedarf an lokalen Erholungsmöglichkeiten gestiegen, Grün- und Freiflächen im direkten Wohnumfeld haben stark an Bedeutung gewonnen. Noch nie war die „grüne Erweiterung“ der eigenen Wohnung so wichtig und der Druck auf städtische Grünflächen so groß. Der Nutzungsdruck auf innerstädtische Parks war bereits vor der Krise beträchtlich und wird angesichts des Wegfalls anderer Freizeitangebote noch erheblich verstärkt.

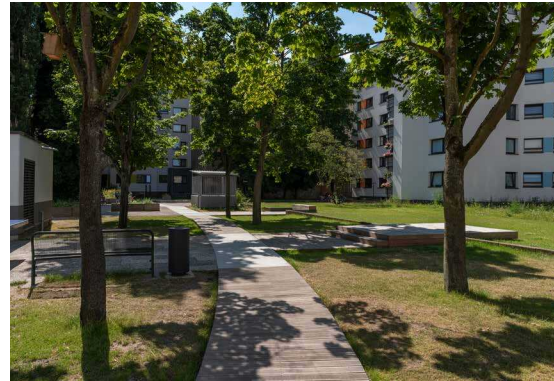
Ein Großteil des gesellschaftlichen Lebens findet im öffentlichen Freiraum statt. Hier treffen sich unterschiedliche Alters- und Milieugruppen. Nicht nur, aber insbesondere für sozial und finanziell benachteiligte Haushalte sind diese Räume wichtig, da sie nicht über private Freiflächen verfügen und auch bei der Freizeitgestaltung auf das nahe, öffentlich zugängliche Umfeld angewiesen sind.

Innerstädtische öffentliche Räume haben vielfältige Funktionen zu erfüllen. Sie sind zugleich Orte des gesellschaftlichen Lebens (Konsum, Kultur, Sport, Erlebnis, Teilhabe, Demonstration, Gesundheitsprävention, Begegnung, Flanieren u. v. m.), Orte der Mobilität und des Transports von Waren sowie Orte mit besonderer emotionaler Verbundenheit und der Identifikation. Diese zahlreichen Anforderungen können zu Nutzungskonflikten führen.

Für viele Bürgerinnen und Bürger sind Sicherheit und Sauberkeit grundlegende Bedingungen, um sich in ihrer Innenstadt wohlfühlen. Vandalismus, Verwahrlosung öffentlicher Räume, bauliche und gestalterische Mängel oder wenig frequentierte Wegeverbindungen führen zu Unwohlsein und Meidung dieser Räume.

Viele Innenstädte sind nur unzureichend mit grünen und beschatteten Freiräumen ausgestattet. Dies stellt auch aufgrund der zunehmenden Erwärmung der Städte ein großes Problem dar. Es geht nicht zwingend darum, neue Freiflächen zu schaffen, sondern bestehende Qualitäten zu sichern und weiter zu entwickeln bzw. neue und ungenutzte Potenziale zu erkennen.

Insbesondere historische Altstädte sind durch eine hohe bauliche Dichte und einen hohen Versiegelungsgrad geprägt. Historischer Baubestand, hoher Nutzungsdruck und die vielfältigen Ansprüche an die innerstädtischen Freiräume erschweren oft die Durchgrünung der Innenstadt. Es ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Grünflächen und versiegelten Flächen zu finden, denn Innenstädte brauchen grüne, aber auch steinerne Plätze. Sollen mehr Menschen in den Innenstädten wohnen, braucht es mehr kleine, verteilte und wohnungsnahe Grünflächen. Zudem sind klimaresiliente



5 Hof- und Begrünungsprogramm in Berliner Stadtteilzentren

Seit Pandemiebeginn hat sich die Nachfrage nach fachlicher Beratung und finanziellen Zuschüssen zur Aufwertung von Innenhöfen, Fassaden und Wohnumfeld deutlich erhöht. Die Hof- und Begrünungsprogramme in den Fördergebieten Turm- und Müllerstraße ermöglichen einen Zuschuss, von bis zu 50 % der Kosten für Begrünungs- und Umgestaltungsmaßnahmen sowie Beratungsleistungen. Die kleinteiligen Maßnahmen sind ein konsequenter Beitrag zur Verbesserung des (Innen-)Stadtklimas und damit der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Umfeld von Geschäftsstraßen und Zentren.

 Berlin

 www.muellerstrasse-aktiv.de

Bäume mit ausreichend Wurzelraum auf Plätzen und entlang innerstädtischer Fahrrad- und Verkehrswege zu pflanzen, um für angenehmes Mikroklima und Verschattung zu sorgen. [5]

Die Corona-Pandemie hat absehbar zu einer weiteren Verschärfung des Konfliktes zwischen notwendiger Freiraumsicherung und baulicher Innenverdichtung geführt. Die Flächenkonkurrenzen sind vor Ort bedarfsorientiert und vorausschauend abzuwägen und eine doppelte Innenentwicklung vorzusehen, d. h. behutsam verdichtete und begrünte Bebauung. Dabei sind auch soziale Aspekte zu berücksichtigen. Innerstädtische Freiräume sollten grundsätzlich allen Nutzenden weitgehend gleichberechtigt, auch hinsichtlich eines egalitären Zugangs, zur Verfügung stehen. Das kann vor allem in öffentlichen Räumen gewährleistet werden. Auf privaten Freiflächen, z. B. im Umfeld von Shopping Malls, gilt hingegen das Hausrecht und die Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers. Private Eigentümer sollten dazu motiviert werden, ihre vorhandenen Grünflächen – soweit möglich – zu öffnen. Für eine soziale und räumliche Gerechtigkeit in der Innenstadt ist ein Angebot an konsumfreien öffentlichen Grün- und Freiflächen sicherzustellen. Die verschiedenen Nutzergruppen stellen hier unterschiedliche Anforderungen, so dass die multifunktionale Gestaltung der Flächen von besonders großer Bedeutung ist.

Auch die gesundheitlichen Herausforderungen sind in den Blick zu nehmen: Gesundheitsschutz (z. B. Lärmschutz), Gesundheitsförderung (z. B. Green Gym) sowie Gesundheitserhalt und -verbesserung (z. B. durch Grün im Wohnumfeld) ermöglichen ein gutes und gesundes Leben in den Innenstädten. Im Sinne der Umweltgerechtigkeit sollte dies für alle Bürgerinnen und Bürger gelten und umgesetzt werden.

1.9 Innerstädtischer Verkehr

Lebendige und attraktive Innenstädte müssen erreichbar sein. Lebens-, Aufenthalts- und Umweltqualitäten in Innenstädten aber auch die Innenstadt als Wirtschaftsstandort sind stark von Verkehrsaufkommen, Erreichbarkeit und Anbindung, Gestaltung der Mobilitätsangebote und Flächenverteilung abhängig. Mit steigendem Umweltbewusstsein und zunehmender Nachhaltigkeitsorientierung in der Bevölkerung wird die Forderung nach neuen Mobilitätskonzepten unter besonderer Beachtung der Nahmobilität mit Fuß- und Radverkehr lauter. Das bürgerschaftliche Engagement für den Einsatz emissionsarmer Verkehrsarten ist außerordentlich hoch und öffentlichkeitswirksam. Viele Akteursgruppen setzen sich aktiv für einen Mobilitätswandel in ihren Städten ein. Es ist eine große Herausforderung, den vielfältigen Ansprüchen gerecht zu werden, denn auch hier gilt: Es gibt nicht das eine Mobilitätskonzept für alle Städte und Orte. Das Mittel- und Versorgungszentrum im ländlichen Raum muss anders angebunden werden, als der Kiez in der Großstadt. Bei der Entwicklung entsprechender Angebote sind zudem die Anforderungen der Barrierefreiheit bzw. -armut zu berücksichtigen.

Durch die Corona-Pandemie sind die Anteile des Fuß- und Radverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gestiegen. Zugleich ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stark unter Druck geraten und wurde deutlich weniger genutzt – zum einen aus Sorge vor Infektionen, zum anderen aufgrund eines geänderten Mobilitätsverhaltens, da bspw. Wege zur Arbeit und Teile des Freizeitverkehrs aufgrund von Lockdowns und der Kontaktbeschränkungen wegfielen.¹⁵ Die Mobilität innerhalb der Städte sank um knapp ein Drittel (28,7 %), und Fahrten Richtung Stadtzentrum nahmen z. T. um bis zu 70 % ab.¹⁶

15 Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR): Dritte DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität?, 22.12.2020. Online unter <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/dritte-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet>

16 Teralytics – Ressourcen zu CoViD-19. Was Mobilität über die Zeit nach der Pandemie in Europa aussagt. 15.03.2021. Online unter: https://www.teralytics.net/de/ressourcen-zu-covid-19/?selected_data=de

Es ist ein verändertes Mobilitätsverhalten in der Pandemie zu beobachten, das sich unter Umständen zumindest in Teilen fortsetzen wird.¹⁷ Es ist davon auszugehen, dass sich zukünftig sowohl die Verkehrsmittel als auch die Zwecke des Verkehrs weiter wandeln. Multimodalität und Sharing-Konzepte werden verstärkt nachgefragt werden. Grundlegendes Ziel sollte es sein, alle Mobilitätsformen bestmöglich zu integrieren, bedarfsgerecht zu vernetzen und einen möglichst nahtlosen Übergang zwischen den Verkehrsträgern und -mitteln herzustellen. Dazu gilt es, die Infrastrukturen für ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr weiter auszubauen. Inwieweit das autonome Fahren den Verkehr in den Innenstädten prägen wird, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt kaum abzusehen. Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Bedeutung der Elektromobilität (mit Batterie und Brennstoffzelle) bedarf es des Aufbaus entsprechender Lade- und Betankungsinfrastrukturen, die auf die spezifischen Voraussetzungen der Innenstädte eingehen. Wichtig ist es, dies nicht ausschließlich den Betreibern zu überlassen, sondern gemeinsam und unter Berücksichtigung städtebaulich relevanter Aspekte den Auf- und Ausbau einer solchen Infrastruktur wahrzunehmen.

Neben der Gestaltung von Verkehrsräumen und Mobilitätskonzepten in den Innenstädten sind auch die Erreichbarkeit der Zentren sowie die Vernetzung untereinander erforderlich. Hierfür bedarf es entsprechender Angebote des ÖPNV und des individuellen Personennahverkehrs (IPNV).

Die Entwicklung neuer Funktionen in der Innenstadt bei gleichzeitig veränderten Mobilitätsmustern und -angeboten geht mit neuen Ansprüchen an den öffentlichen Raum einher: Anlieferungs-zonen, Anwohnendenparken, Ladeinfrastruktur, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenfahrräder, Elektrokleinstfahrzeuge, Sharing-Fahrzeuge, Parkraumbewirtschaftung u. a. neue wie bekannte Anforderungen gilt es in die Innenstädte, mit ihrem stark begrenzten Raumangebot, intelligent zu integrieren. Insbesondere der MIV nimmt gegenwärtig viel Fläche in Anspruch, nicht zuletzt durch den ruhenden Verkehr. Wachsendes Verkehrsaufkommen sowie große Mengen an Fahrzeugen behindern nicht substituierbaren gewerblichen, öffentlichen und privaten Verkehr wie z. B. von Rettungs-, Bau- und Montagefahrzeugen, ambulanten Pflegediensten oder des Lieferverkehrs, auch im Bereich des Kurzzeitparkens. Dies führt u. a. zu wachsenden Schwierigkeiten beim Abstellen (Kurzzeitparken) von gewerblichen Fahrzeugen im Rahmen notwendiger Arbeitsprozesse (Lieferung, Bau, Service, Wartung, Ver- und Entsorgung etc.). Insgesamt gibt es beim ruhenden Verkehr ein zunehmend großes Spektrum an Fahrzeugen. Auch für Leihräder und E-Scooter gibt es oftmals noch keine zufriedenstellenden Lösungen. Dies führt zu einer zunehmenden Unübersichtlichkeit im Straßenverkehr wie im öffentlichen Raum insgesamt, z. B. durch Halten in zweiter Reihe oder Abstellen auf Gehwegen und entwickelt sich somit auch zu einem Problem der Verkehrssicherheit. Die zunehmende Verkehrsdichte, insbesondere in den oft baulich hochverdichteten Innenstädten, zwingt zu neuen Herangehensweisen wie z. B. zur teilweisen zeitlichen Entzerrung von Pendler-, Freizeit- und Lieferverkehren.

1.10 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel

In Innenstädten sind die Belastungen durch die Folgen des Klimawandels (Hitze, Trockenheit, Starkregen) sowie weitere Umweltbelastungen (Lärm, Feinstaub) besonders hoch. Innenstädte können bis zu 10 Grad wärmer als das Umland sein. Die Zahl der Tropennächte (>20 °C) wird sich noch in diesem Jahrhundert besonders in Innenstädten mehr als verdoppeln bis vervielfachen.

Die hohe bauliche Dichte, eine starke Versiegelung und wenig Durchlüftung machen Innenstädte besonders vulnerabel. Jedoch benötigen sie aufgrund ihrer baulichen Dichte, Bauweise und vielfältigen Nutzungen weniger Energie als offenere Baustrukturen, reduzieren alltägliche Wege und damit

¹⁷ Mobility Institute Berlin: Wie weiter nach dem Lockdown? Die SARS-CoV-2 Pandemie und Strategien für den ÖPNV. Ein Handlungsleitfaden, April 2020. Online unter: https://mobilityinstitute.com/wp-content/uploads/2020/05/Die-SARS-CoV-2-Pandemie-und-Strategien-f%C3%BCr-den-%C3%96PNV_mib_V1.01.pdf

den Verkehr. In historischen Stadtstrukturen stoßen weitere Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel derzeit oft an Grenzen.

Für den Klimaschutz sind kompakte, nutzungsgemischte Innenstädte eine Voraussetzung, um Mobilität zu gewährleisten und gleichzeitig Treibhausgase zu reduzieren. Für die Anpassung an den Klimawandel ist die Durchgrünung zentral. Kernelemente einer städtischen blau-grünen Infrastruktur sind angepasste und vielfältige Bepflanzungen, wohnortnahe Freiräume, Dach- und Gebäudebegrünung, Wasserrückhalteflächen, und nicht zuletzt das Freihalten von Kalt- und Frischluftschneisen. Zudem sind Maßnahmen zur Luftreinhaltung, Verdunstung und Verschattung notwendig. [6]

Eine wirksame Klimaschutzpolitik im Gebäudesektor hat für das Erreichen der Klima- und Energieziele eine hohe Bedeutung. Die zuletzt verschärften nationalen und europäischen Treibhausgas-Minderungsziele erfordern eine deutliche Erhöhung der energetischen Modernisierungstätigkeit bei Wohn- und Nichtwohngebäuden. Dabei ist die Bezahlbarkeit des Wohnens sowie für finanz- und umsatzschwache Nutzungen zu sichern.

Bei neu zu erstellenden ISEK (Integrierten Stadtentwicklungskonzepten) und Klimaschutzkonzepten wird zur Erreichung der kommunalen Klimaneutralitätsziele auch förderrechtlich zunehmend eine abgestimmte kommunale Wärmeplanung erwartet.



6 Holstenfleet verbindet Innenstadtbereiche

Der Bau des „Kleinen Kiel-Kanal/Holstenfleet“ stellt eine historische Wasserverbindung wieder her und schafft an der Stelle einer rückgebauten sechsspurigen Straße hohe Aufenthaltsqualität in der Innenstadt mit hochwertigen Sitzmöglichkeiten. Auf Basis eines Planungswettbewerbs wurde anhand eines sechs Meter langen Stadtmodells öffentlich diskutiert und beteiligt. Heute präsentiert sich der Kleine Kiel-Kanal als erlebbare Verbindung von Kieler Innen- und Altstadt. Die Bereiche entlang des Kanals sowie in den Wasserbassins wurden mit ortsüblichen Pflanzen begrünt.

 **Kiel, Schleswig-Holstein**
 www.kiel.de


2 Aufgaben und Chancen für Innenstädte und Zentren

Nutzungsmischung, Funktionsvielfalt und hohe Aufenthaltsqualität sind grundlegende Voraussetzungen für attraktive und lebendige Innenstädte. Es stellt sich die Frage, welche Anlässe neben dem Einkauf für einen Innenstadtbesuch gefunden bzw. gestärkt werden können. Der konsumfreie Besuch der Innenstadt wird wichtiger – das Bummeln und Flanieren, das kulturelle und soziale Erleben, das touristische Highlight, das „Sehen und gesehen werden“. In Abhängigkeit von Alter und Zugehörigkeit zu sozialen Milieus und Lebensstilgruppen unterscheiden sich die Interessen und Bedürfnisse, die zu einem Besuch der Innenstadt führen. Dieser Vielfalt gilt es gerecht zu werden. Es besteht die Aufgabe, vor Ort ein strategisches Leitbild bzw. ein integriertes Konzept zu erarbeiten, die die Spezifika des Ortes herausstellen und für die Stadtgesellschaft sowie die Besucherinnen und Besucher Mehrwerte schaffen und Besonderheiten bieten. Innenstadtnutzungen sind mit Blick auf die Immobilien und Freiräume unter Gesichtspunkten der sozialen Interaktion neu zu denken. [7]

7 www.unsere-stadtimpulse.de: Best-Practice-Datenbank für Innenstädte

Auf der Plattform „Stadtimpulse“ werden Projekte aus unterschiedlichen Städten und Gemeinden vorgestellt, um Maßnahmen gelungener Gestaltungen in Innenstädten bekannter zu machen. Eine Fachjury wählt die Projekte anhand unterschiedlicher Kriterien (Innovationscharakter, Erfolg, Wirkung, Vorbildfunktion, Übertragbarkeit und strategische Einbindung/Partnerschaften) aus. Ziel ist es, Projekte aus ganz Deutschland auf einer Plattform zu bündeln und den Wissens- und Erfahrungsaustausch zu fördern.

 Deutschland

 www.unsere-stadtimpulse.de

Durch die Digitalisierung können Kundinnen und Kunden prinzipiell ein umfängliches Erlebnis-, Versorgungs- und Konsumangebot von zu Hause nutzen, es besteht für das Gros an Waren und Dienstleistungen kein grundsätzlicher Bedarf, die Innenstadt zu besuchen. Dies beschränkt sich jedoch auf jene Kundengruppen, für die die digitalen Technologien zugänglich und anwendbar sind. Es wird auch in Zukunft wichtig bleiben, den Bürgerinnen und Bürgern durch eine bedarfsgerechte Angebotspalette das Erlebnis „Stadt“ erfahrbar werden zu lassen. Durch die gezielte Schaffung von neuen Anlässen, inkl. punktueller Ereignisse und Erlebnisse (Events, Kultur), die über ein reines Konsumangebot hinausgehen, kann die Innenstadt wieder stärker belebt werden.

Ein häufiger Anlass für den Besuch der Innenstadt ist der Weg zur Arbeit. Arbeitsplätze – in allen Sektoren – schaffen somit Frequenzen in Innenstädten. Arbeitsplätze zurück in die Innenstadt zu holen ist ein Baustein, der zur Lebendigkeit von Innenstädten beiträgt. Auch das innerstädtische Wohnen kann in Verbindung mit Wohnfolgenutzungen, wie beispielsweise Kitas oder Schulen durchaus zu einer Frequenzsteigerung in der Innenstadt führen.

Kultur und Bildung sowie Gastronomie tragen ebenfalls zur Belebung bei, sie bieten Erlebnisse, die nicht „von zu Hause aus“ zu ersetzen sind.

2.1 Nutzungsmischung und Nutzungsvielfalt

Eine hohe Nutzungsmischung bzw. Nutzungsvielfalt leistet einen wichtigen Beitrag zur Resilienz und Nachhaltigkeit im Sinne der „Neuen Leipzig-Charta 2020“ und entsprechend der Leitbilder „Stabilität durch Vielfalt“ und der „Stadt der kurzen Wege“. Monofunktionale Strukturen von Innenstädten sind zu überwinden. Die Verantwortung, die Innenstadt mit Leben zu füllen, ist eine gemeinschaftliche Aufgabe aller Akteure vor Ort. Hier spielen auch gemeinwohlorientierte Ziele wie die Herstellung gesellschaftlicher Kohäsion und sozialer Stabilität eine Rolle: Nutzungsvielfalt

in Innenstädten muss bezahlbar, aber auch wirtschaftlich finanzierbar und für die Eigentümer rentabel sein. Um ihre Innenstädte nachhaltig entwickeln zu können, benötigen die Kommunen entsprechende strategische Konzepte und Leitbilder, Organisationsstrukturen, die Beteiligung aller innenstadtrelevanten Akteure. Dies soll über Förderprogramme entsprechend gestärkt werden. [8]

Zahlreiche Beispiele und die große Spannweite an nutzbaren Handlungsansätzen und Instrumenten bilden die Basis für die Entwicklung der Innenstädte. Dabei sind individuell für jede Stadt, aber auch für die einzelnen Bereiche und Quartiere, maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln. Je nach Innentyp ist in Anlehnung an den Bestand auf die jeweils geeignete Körnigkeit der Nutzungsmischung zu achten. Nicht alles ist überall sinnvoll. Vielmehr müssen verschiedene Nutzungen ihren geeigneten Platz in der Innenstadt finden: Wo ist Mischung in der Ladenzone oder im sonstigen Gebäude, wo auf dem Grundstück, im Block, im Quartier oder am Rande von Wohnquartieren sinnvoll? [9]

Grundsätzlich ist eine Funktionsmischung und -vielfalt als erstrebenswerter Normalzustand der Innenstadt anzusehen. Dieser Normalzustand der Mischung gilt für das Zentrum als Ganzes, für das Einzelgebäude partiell. Denn neben stärkerer Nutzungsmischung in Geschäftsstraßen und angrenzenden Mischgebieten und urbanen Gebieten, werden auch kleinteilige innerstädtische Gewerbestandorte, Handwerker- und Gewerbehöfe, gewerbliche Einzelgrundstücke in den Quartieren und größere Areale in den inneren urbanen Peripherien notwendig sein, um eine sachgerechte „Körnigkeit“ der Mischung zu gewährleisten. [10]

Nutzungsmischung ist nicht immer konfliktfrei. Insbesondere Nutzungsmischung im Kleinen kann schwierig sein und Konfliktpotenzial bergen. So lassen sich der Bedarf nach ruhigen Wohn- und Lebensbedingungen und die Forderung nach mehr belebten und hochfrequentierten Nutzungen über den gesamten Tages- und Nachtzeitraum nicht ohne weiteres vereinen. Ein besonderes Augenmaß bei der Entwicklung ist notwendig. Viele Gewerbebetriebe – auch aus dem Handwerk – können beispielsweise in Erdgeschosszonen in Einkaufs- oder Wohnstraßen angesiedelt werden, manche sogar in

8 Semaest – Vorkaufsrecht auf Ladenlokale

Die Semaest ist eine gemeinnützige Institution, die sich, im Auftrag und finanziert von der Stadt, um den Erhalt des Pariser Einzelhandels kümmert. Ein vom Stadtrat für mehrere Viertel aufgelegter Aktionsplan ermöglicht es der Semaest, ein Vorkaufsrecht auf zum Verkauf stehende Ladenlokale auszuüben. Die Semaest wählt anschließend Pächterinnen und Pächter aus, deren Warenangebot am besten ins Viertel passen. Läuft das Geschäft gut, bekommt der Betrieb die Möglichkeit, die Räumlichkeiten zu erwerben. So konnten seit 2004 bereits hunderte kleine Einzelhandelsbetriebe unterstützt werden.

 Paris, Frankreich

 www.deutschlandfunk-kultur.de

9 Rückkehr zur vertikalen Stadt

Seit mehr als 15 Jahren widmet sich die Hansestadt Anklam einer großen Aufgabe, dem vollständigen Neuaufbau von drei Stadtquartieren an zentraler Stelle. Die historische Stadtstruktur wurde während des Zweiten Weltkriegs fast vollständig zerstört. Durch den anschließenden Wiederaufbau veränderte sich das Stadtbild stark, wodurch sich urbane Qualitäten nur schwer entwickeln lassen. Durch den Rückbau von Wohnblöcken aus den Nachkriegsjahren und umfangreiche Umgestaltungsmaßnahmen entstehen neue Quartiere, die sich durch eine Mischung unterschiedlicher Nutzungen sowie eine kleinteilige Eigentümerstruktur auszeichnen.

 Anklam, Mecklenburg-Vorpommern

 www.staedtebaupreis.de

10 „High Streets“ – Nutzungsvielfalt im Stadtzentrum

Haupteinkaufsstraßen, die „High Streets“, sind besonders vielfältige Orte, die sich schnell anpassen und über die Zeit immer wieder verändern. Das High-Street-Konzept zielt auf die Aufwertung der Geschäfts- und Stadtteilzentren und die Erhöhung der Nutzungsmischung ab. Dies umfasst Leerstandsmanagement, Events, Wohnungsbau, Angebote für Start-ups, KMU etc. Die Stadt unterstützt das Konzept gezielt über Fördergelder und Forschung. Sie arbeitet dazu partnerschaftlich mit lokalen Behörden, der Bürgerschaft, Handelstreibenden, Organisationen wie BIDs sowie Handels- und Einwohnerverbänden zusammen.

 London, Vereinigtes Königreich

 www.london.gov.uk

Wohngeschossen. Der technische und rechtliche Aufwand, um beispielsweise eine Tischlerei oder einen Metallbau in direkter Nachbarschaft zum Wohnen anzusiedeln, ist hingegen häufig so hoch, dass sich dadurch kein sinnvolles Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt. Hier ist die Mischung bei kleineren gewerblichen Einheiten eher durch geeignete Standorte in hinteren Grundstücksbereichen und bei mittelgroßen Betrieben, z. B. auf gewerblich dominierten Grundstücken im Wohngebiet und Gewerbehöfen in oder am Rand der innerstädtischen Quartiere zu organisieren.

Innenstädte und Zentren als Erprobungsraum und Reallabor nutzen

Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Lockdowns haben in den Innenstädten zu großen Umbrüchen geführt. Gleichzeitig bieten die daraus resultierenden Herausforderungen auch die große Chance, Innenstädte für die Zukunft robust zu gestalten. Innenstädte und Zentren können als Erprobungsraum bzw. Reallabor für neue Nutzungskonzepte genutzt werden. Flexible Flächenkonzepte, wie z. B. Co-Working-Spaces, FabLabs, InnovationLabs, Makerspaces sollten ermöglicht werden. Bereits vor der Krise gab es in einigen Städten eine Rückkehr von Gewerbe, Bildung oder Wohnen in die Innenstädte. Diese Entwicklungen zeigen, dass grundsätzlich eine Nachfrage auch für diese Nutzungen nach Innenstadtlagen besteht. Diesen Trend gilt es aufzugreifen und zu unterstützen, viele gute Beispiele in unterschiedlichen Stadtgrößen liegen dafür als Referenzen bereits vor. [11]

Umwandlung ehemals monostruktureller Gebäude in Mixed-Use-Gebäude

Nutzungsmischung innerhalb von Gebäuden (Mixed-Use-Immobilien) sollte da stärker forciert werden, wo sie sinnvoll und gut integrierbar ist. Multifunktionale Gebäude vereinen verschiedene Nutzungen unter einem Dach. Ein modernes Beispiel dafür sind sogenannte Lifestyle-Kaufhäuser, die Gastronomie, Einzelhandel, Verwaltung, weitere Dienstleistungen aber auch Wohnen (in den oberen Etagen) kombinieren. Hier ist durchaus eine Reorientierung mit moderner Interpretation des klassischen Wohn- und Geschäftshauses mit (in der Regel) Erdgeschosszonen für den Einzelhandel und darüber liegenden Wohneinheiten erkennbar.

11 Unter einem Dach: vertikale Nutzungsmischung

In dem neuen Gebäude des „Sesc 24 de Maio“ nach dem gemeinsamen Entwurf des Pritzkerpreisträgers Paulo Mendes da Rocha mit Mmbb Arquitectos stapeln sich die unterschiedlichsten Freizeitangebote auf 14 Etagen – vom Schwimmbad auf dem Dach bis zu einer Bibliothek, einem Restaurant und einem Theater im Untergeschoss. Die meisten Räume der sozialen Einrichtung sind offen für alle – eine großzügige rückwärtige Rampe erschließt das Gebäude und lädt zum Flanieren ein. Der Entwurf für das vielschichtige Programm des Kultur- und Sportzentrums ist von innen nach außen konzipiert und erweitert so den öffentlichen Raum.

📍 São Paulo, Brasilien

🌐 www.detail.de / www.baunetz.de



12 Denkmalschutz und kulturelle Förderung durch Umnutzung

Die ehemalige Marienkirche konnte in einen hochmodernen Konzertsaal verwandelt werden. Vorangegangen waren eine behutsame Sanierung der Kirchenruine und der Bau eines Kultur- und Mehrzweckgebäudes. Durch das „Haus im Haus“-Prinzip konnte erreicht werden, dass die historisch und architektonisch wertvollen alten Kirchenwände in ihrer Gesamtheit zur Geltung kommen. Das Haus der Kultur und Bildung (HKB) als zentraler Veranstaltungsort bietet multifunktionale Raumkonzepte für Veranstaltungen jeder Art. Es vernetzt die Bereiche Information, Bildung, Veranstaltungen und Dienstleistungen.

📍 Neubrandenburg, Mecklenburg-Vorpommern

🌐 www.vznb.de

Eine weitere Option besteht in der Nachnutzung leerstehender Gewerbeeinheiten durch multico-dierte Nutzungsansätze z. B. als Wohnraum (ggf. nur Obergeschosse als Wohnraum, große Immobilien für studentisches Wohnen etc.) oder als Standorte der Logistik für die letzte Meile. Aufkommende Flächenbedarfe von neuen Entwicklungen können somit aus dem Bestand bedient werden – z. B. bezahlbarer Wohnraum, E-Commerce-Lagerflächen oder City Hubs in ehemaligen Shoppingcentern. Zu bedenken sind hierbei die teils weitreichenden Auswirkungen auf das unmittelbare Umfeld. So sind beispielsweise nicht nur die Ansprüche an die Funktionalitäten der Gebäude für die urbane Logistik sehr komplex. Gleichzeitig müssen Mobilitäts- und Lieferverkehrskonzepte von Beginn an mitberücksichtigt werden. Weitere Möglichkeiten sind die Umwandlung leerstehender Hotels zu Wohn-, Pflege- und Büroimmobilien oder für Standorte der Kultur- und Kreativwirtschaft. Auch Nutzungen aus nicht integrierten Handels- und Gewerbebeständen („grüne Wiese“) können in die Zentren zurückgeholt werden. Mit Blick auf die Erdgeschosszonen kann ein teilweiser Rückbau von Schaufensterfronten sinnvoll sein, um diese Räume für andere Nutzungen zu öffnen. [\[12/siehe 2\]](#)

Auch zukünftig wird es in den Innenstädten immer wieder neue Nutzungsbedarfe geben. Leerstehende Flächen und Immobilien bieten die Möglichkeit eine vielfach gestiegene Nachfrage nach lokal hergestellten und individualisierten Produkten vor Ort zu decken. Dies schafft neue Möglichkeiten für kleine Unternehmen und Start-ups, um die Produktion vor Ort wieder näher an ihre Kundschaft zu rücken.

Mehrwert aus Nutzungsvielfalt generieren

Eine weitere Chance liegt darin, Kooperationsmöglichkeiten durch die Nähe unterschiedlicher Branchen zu schaffen. Das sind z. B. Wechselwirkungen von handwerklichen Diensten mit anderen Start-ups. Denkbar ist dies u. a. in den Bereichen Druck, Formgebung, 3D-Druck, Prototypen etc. Dies kann vor Ort im Quartier oder auch im Rahmen von (neuen) Gründerzentren, Gewerbehöfen oder sogenannten Inkubatoren erfolgen. Ein Zusammenwirken von Handwerk, Design und Manufaktur kann so gewinnbringend für die Innenstädte und die Stadtgesellschaft sowie die beteiligten Unternehmen eingesetzt werden.

In den Innenstädten ist die Wiederansiedlung der öffentlichen Verwaltung und Serviceeinrichtungen anzustreben. Die sich daraus ergebenden Potenziale sind jedoch nicht 1:1 aus dem Status quo zu übernehmen, denn die „digitale Verwaltung“, die im Rahmen von Smart-City-Ansätzen stetig weiterentwickelt wird, bewirkt eine Reduktion der Vor-Ort-Angebote und der zu erwartenden Frequenzen.

Austausch und Wechselwirkungen von innerstädtischer bzw. innenstadtnaher Wissenschaft und Forschung mit zugeordnetem Gewerbe sollten gezielt unterstützt und die Sichtbarkeit der Akteure erhöht werden. Eine direkte Anwendung und ein Technologietransfer, kann z. B. durch innovative und lokal angepasste Energieversorgung, Klimatechnik oder Produktion erfolgen. Möglichkeiten zur innerstädtischen und kundennahen Präsentation, Beratung und Verkauf von innovativen Angeboten für die klimagerechte Stadt aus dem Bau-, Energie-, Mobilitäts- und Umweltbereich sollten genutzt werden, indem „Hightech“ aus Randlagen und Gewerbegebieten in die Innenstadt und damit stärker in die Wahrnehmung der Menschen gebracht wird.

Mit all diesen Maßnahmen gehen qualifizierte Arbeitsplätze auch außerhalb des Handels und der Bürodienstleistungen einher, die ihrerseits wiederum die Innenstädte stärken. Ein weiterer Nutzwert für die Stadt: typische innerstädtische Fehlstellen zwischen akademischen Berufen auf der einen und gering qualifizierten Arbeitsplätzen auf der anderen Seite können durch eine Aufweitung des Spektrums geschlossen werden. Hierzu bieten sich besonders die gewerblich-handwerklichen Tätigkeitsfelder an.

2.2 Neue Akteure, neue Allianzen, Koproduktion



Die Innenstadtentwicklung stellt hohe Anforderungen an die Beteiligung der Öffentlichkeit. In die Prozesse der Innenstadtentwicklung sind möglichst viele, verschiedene Akteure einzubinden. Denn Ziel ist es, viele Ideen, neue Impulse und Dynamiken in die Innenstadt zu bringen, zu diskutieren, zu verhandeln und die Zukunft der Innenstadt gemeinsam zu entwerfen. Um das Potenzial vor Ort zu nutzen, ist es wichtig, ein breites Akteursspektrum in den Blick zu nehmen. Dazu gehören Handel, kommunale Wirtschaftsförderung, Immobilieneigentümer, Wohnungsbaugesellschaften und -genossenschaften, Immobilienwirtschaft, Kleinunternehmen, Gastronomie, Hotellerie, Tourismus, Verkehrsbetriebe und -verbände, Mobilitäts- und Sharing-Anbieter, Logistik, Handwerk und Industrie, Hoch- und Fachhochschuleinrichtungen, Kultureinrichtungen und Bildungsträger, Kirchen und Glaubensgemeinschaften, Gesundheitsversorger, Kreativwirtschaft, Eventbranche, Stadtmarketing, Stadtentwicklungsgesellschaften, Quartiers- und Citymanager, zivilgesellschaftliche Initiativen und Politik. Bestehende Netzwerke und Initiativen vor Ort spielen dabei eine wichtige Rolle, sollten miteinander vernetzt und weiterentwickelt werden. [13]

Die Transformation der Innenstadt ist eine Herausforderung für die gesamte Stadtgesellschaft. In diskursiven Prozessen sind neue Ideen, Konzepte und Maßnahmen für die Innenstadt der Zukunft zu entwickeln. Eine solche Innenstadtentwicklung bedarf der Mitwirkung alter und neuer Akteursgruppen, die sich vernetzen und Verantwortung übernehmen. Dementsprechend sind wirksame Vermittlungs-, Vernetzungs- und Kooperationsstrukturen zwischen allen Akteuren aufzubauen, bzw. weiter zu entwickeln, um Fördermittel, Beratungsleistungen, Zugang zu öffentlichen Liegenschaften, Angebote im Bereich Soziokultur und Ehrenamtswesen proaktiv kommunizieren und bestmöglich verfügbar machen zu können. Vor allem der Einsatz eines Innenstadt- bzw. Zentrenmanagements als koordinierende Stelle zwischen den beteiligten Akteuren hat sich in diesem Zusammenhang als hilfreich erwiesen, beispielsweise bei der Vermittlung zwischen Leerstandseigentümern und interessierten potenziellen Nutzenden. Neben der Koordinierung und Vermittlung geht es zunehmend um die Aktivierung neuer Akteursgruppen, um Impulse durch neuartige Formate und das Motivieren zu mutigem Erprobungen. Zentral wird es sein, Immobilieneigentümer aktiv am Prozess zu beteiligen und Eigentümerstrukturen transparent zu machen. [14]



13 Online-Beteiligung zur Altstadtgestaltung

Bürgerschaft, Institutionen, Interessenverbände, Schulen, Gastronomie und Handel waren aufgerufen, sich aktiv in den partizipativen Prozess einzubringen und ihre Ideen für mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Bielefelder Altstadt mitzuteilen. Gemeinsam sollen temporäre Konzepte für die unterschiedlichen Nutzungen – einkaufs.raum, erlebnis.raum, begegnungs.raum und kreativ.raum – für den städtischen Raum erarbeitet werden. Umgesetzt wurde dies mit einer sektoralen Karte, auf der Bereiche innerhalb des „Hufeisens“ mit Ideen und Verbesserungen markiert wurden.

 Bielefeld, Nordrhein-Westfalen
 www.altstadtraum.de

14 Beratungsstelle für gemeinwohlorientierte Immobiliennutzung

Die AKS-Gemeinwohl (Arbeits- und Koordinierungsstruktur) zielt auf die Unterstützung gemeinwohlorientierter Projekte und Räume sowie die Förderung einer nachhaltigen Bodenpolitik ab. Als Anlauf- und Beratungsstelle für stadtpolitische Initiativen und Immobilienbesitzer, die ihre Immobilien gemeinwohlorientierten Nutzungen zur Verfügung stellen wollen, vernetzt sie Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft und fördert u. a. über Veranstaltungen den öffentlichen Dialog rund um das Thema gemeinwohlorientierte und kooperative Stadtentwicklung in Friedrichshain-Kreuzberg.

 Berlin
 www.aks.gemeinwohl.de

Stadtbewohnerinnen und -bewohner sowie Privateigentümer sind nicht nur als Beteiligte oder Konsumenten, sondern als aktive Koproduzenten der Stadt zu verstehen. Sie sind wichtiger Teil der Stadtentwicklung und der damit verbundenen Planungsprozesse. Es gilt, Möglichkeitsräume für zivilgesellschaftliche Projekte im Rahmen der Innenstadtentwicklung zu schaffen.

Dazu sind politischer Wille, klare Prioritätensetzungen und Entscheidungen sowie eindeutige Zuständigkeiten für die Umsetzung notwendig. Nur so können auch unkonventionelle, innovative und kreative Nutzungen von (Frei-)Räumen für soziokulturelle Aktivitäten realisiert werden. Vor Ort ist zu ermöglichen, dass kreative Stadtmachende sich mit ihren Ideen einbringen und etablieren können. Sollen diese Potenziale ernsthaft für die Innenstadtentwicklung genutzt werden, sind Konzepte für eine nachhaltige Finanzierung zu entwickeln. [15]

In Reallaboren lassen sich neue Formate der Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft, Zivilgesellschaft, Stadtverwaltung und Wirtschaft erproben, indem durch räumliche Interventionen wertvolles Wissen über zukunftsweisende Transformationsprozesse produziert wird. Dabei sollen neue – v. a. digitale – Kommunikationskanäle erprobt und somit neue Akteure angesprochen werden. Zielgruppe sind insbesondere jüngere Menschen.

2.3 Bau- und Planungskultur

Die europäische Stadt bietet Identifikationsräume, die als kultureller Rückhalt eine wichtige gesellschaftliche Ressource darstellen. Der Bestand unserer Innenstädte ist nicht nur eine materielle, sondern auch eine kulturelle Ressource, die es zu erhalten gilt. Eine qualitätsvolle Bau- und Planungskultur und die Förderung eines nachhaltigen Umgangs mit bestehender Bausubstanz ist ein wichtiger Baustein für vitale Innenstädte und für den Klimaschutz. Eine gute Bau- und Planungskultur bringt nicht nur für die Bewohnerinnen und Bewohner, sondern auch für die städtische Identität einen Mehrwert. Von attraktiven Orten, an denen sich Menschen gerne aufhalten, profitieren im Ergebnis auch die örtliche Wirtschaft und der Handel, z. B. durch mehr Tourismus und steigende Kaufkraft (vgl. „Erklärung von Davos 2018: Eine hohe Baukultur für Europa“)¹⁸. [16]

18 Erklärung von Davos 2018. Eine hohe Baukultur für Europa, 2018. Online unter: https://www.bundesstiftung-baukultur.de/sites/default/files/medien/78/downloads/erklarung_von_davos_2018-def.pdf

15 Stadtschmiede – Kooperatives Kompetenzzentrum

Der Dialogprozess „Willich mitmachen“ wurde gestartet, um Fragen der Stadtgestaltung mit den Bürgern zu diskutieren. Die „Stadtschmiede“ entstand in Kooperation der Stadt Willich und des Kompetenzzentrums Social Design der Hochschule Niederrhein. Ein Quartiersbüro in der Innenstadt dient als Anlaufstelle für unterschiedliche Zielgruppen, z. B. werden Kinder und Jugendliche, Gewerbetreibende, Gastronomen und Anwohner aktiv in Planungsprozesse eingebunden. Hierzu zählen Nachbarschaftsgespräche, Marktspaziergänge, Baustellenführungen, ein Marktfrühstück und Ausstellungen zur Stadtgeschichte.

📍 Willich, Nordrhein-Westfalen
🌐 www.stadt-willich.de



16 Bahnhofsladen Rottenbach

In der Stadt Königsee im Schwarzwald, historisch geprägt von Tourismus, Landwirtschaft und mittelständischen Unternehmen, stand das Bahnhofsgelände im Ortsteil Rottenbach leer. Die Gemeinde übernahm und sanierte es vorbildlich. Eine 2015 gegründete Genossenschaft regionaler Anbieter und Anwohner von Rottenbach betreibt seit Juli 2019 den im Gebäude eingerichteten Bahnhofsladen. Auch ein gut frequentiertes Bistro ist in die Ladengestaltung integriert. Ohne den Bahnhofsladen gäbe es im Ort kein Lebensmittelgeschäft mehr.

📍 Rottenbach, Thüringen
🌐 www.bahn-hofladen.de

Bei der städtebaulichen Weiterentwicklung der Innenstadt ist stets das Spannungsfeld zwischen Neubau und Bestand neu auszuloten. In einigen Fällen werden nicht unter Denkmalschutz stehende Gebäude (aber ortsbildprägende und mit besonders erhaltenswerter Bausubstanz), zu schnell abgerissen. Das ist meist wenig nachhaltig. An vielen markanten Stellen der Stadt gehen so wertvolle Ressourcen und Identität verloren. Dem gegenüber stehen die Wirtschaftlichkeit und der Bedarf, passgenaue Räume für neue Nutzungen anzubieten. Grundsätzlich sollten erhaltens- und denkmalwerte Bestandsimmobilien gefördert werden. Die Aufgabe ist eine behutsame und am Bestand orientierte Weiterentwicklung, Umnutzung und Qualifizierung, die Erweiterungen der Bestandsbauten durch Aufstockungen oder Ergänzungen zulassen darf. [17]

Innerstädtische Entwicklungen müssen prozessorientiert und in Teilen sogar ergebnisoffen gestaltet werden, um schrittweise Nutzungsentwicklungen zu ermöglichen. Um neue Nutzungsmixe zu erproben, bedarf es Experimentierräume und Mut neue Wege zu gehen. Fehler sind erlaubt und auch kurzfristige Lösungen dürfen sich als langfristige Lösungen etablieren. Denkbar wären sog. „Zukunftsschutzgebiete“ - Flächen für innovative, gemeinwohl- und zukunftsorientierte Stadtentwicklungsprojekte, die langfristig zur Verfügung gestellt werden. Nicht alles muss sofort „fertig“ gedacht und geplant werden: Vermeintliche „Unorte“ sind als Zukunftspotenziale zu sehen, die sukzessive explorativ, kooperativ und interaktiv neuen Lösungen zugeführt werden können.

2.4 Digitalisierung

Städte und Gemeinden stehen vor der Herausforderung, die Digitalisierung einer nachhaltigen und integrierten Stadtentwicklung strategisch und am Gemeinwohl ausgerichtet zu gestalten. Der (weitere) Ausbau der digitalen Infrastruktur im öffentlichen und privaten Raum (Dateninfrastruktur, Netze etc.) ist dringend erforderlich. Die Innenstädte müssen als digitale Innovationslabore, CityLabs und digitale Lernorte zu Smart Cities weiterentwickelt werden. Ein offenes WLAN und ein flächendeckendes Breitbandnetz, auch in Innenstädten, sind weiter zu forcieren. Digitale Leitsysteme bieten die Möglichkeit in den Innenstädten Information und Orientierung zu verbessern. Auf diesem Weg können digitale Angebote nicht nur des Handels, sondern auch der Verwaltung, der Mobilitätsdienstleistungen, der Gastronomie, des Handwerks und sonstiger Dienstleister besser genutzt werden.

Die Vernetzung von digitaler und analoger Welt eröffnet diverse Möglichkeiten, den öffentlichen Raum mit innovativen Angeboten zu verbinden. Beispielsweise kann das Nutzungsspektrum auf Grün- und Freiflächen dargestellt werden, können digitale Leitsysteme helfen, den Schilderwald in der Innenstadt zu reduzieren bzw. die erforderliche Wegweisung effizienter zu gestalten. Ebenso bietet Augmented Reality vielfältige Anwendungsbereiche im Stadtmarketing, für den Tourismus, aber auch im Rahmen von Bürgerbeteiligungen oder mehrsprachiger, barrierearmer Kommunikation. [18]

17 Erhalt der historischen Bausubstanz

Der Gebäudekomplex Domstraße 14/Kerstingstraße 4 stand jahrzehntelang leer. Durch das Engagement der Eigentümer konnten die Gebäude vom Verfall gerettet und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Unter größtmöglicher Erhaltung der alten Bausubstanz wurden die Gebäude zu einem Wohn- und Geschäftshaus mit zwei Gewerbeeinheiten und vier Wohnungen umgebaut und saniert. Mit großer Sensibilität wurden die stadtbildprägenden Gebäude bewahrt.

 **Güstrow, Mecklenburg-Vorpommern**

18 Verschwörhaus – Raum für Visionen

Das Verschwörhaus liegt in einem ehemaligen Sparkassengebäude in der Ulmer Innenstadt. Es ist Treffpunkt vieler digital geprägter Communities und schafft Angebote für verschiedene Nutzergruppen und Raum für eigene Ideen. Ziel ist es, spielerisch digitale Mündigkeit zu vermitteln, um Computer, Smartphones etc. nicht mehr nur als Konsument zu erfahren, sondern auch ihre technische Funktionsweise sowie die sozialen und ethischen Dimensionen zu verstehen. Mit dem Verschwörhaus wurde ein Ort geschaffen, an dem gemeinsam an Visionen für die Stadt und deren zukünftiger Entwicklung gearbeitet werden kann.

 **Ulm, Baden-Württemberg**


 **www.verschwoerhaus.de**

2.5 Leerstandsmanagement, Umwandlung, Um- und Zwischennutzung

Leerstehende oder untergenutzte Liegenschaften (Kaufhäuser, Hotels, Gaststätten, Gewerbe, Handel, kirchliche Einrichtungen etc.) müssen kreativ und flexibel umgenutzt werden können, z. B. durch vereinfachte rechtliche Nutzungsänderung. Sollen leer gefallene Ladengeschäfte und Kaufhausimmobilien neuen Nutzungen zugeführt werden, sind dabei Integrationsmöglichkeiten von Handwerk und Gewerbe zu prüfen (insbes. technische Voraussetzungen wie Deckenlast, Lastenaufzüge, Lüftung, Anlieferungs- und Abstellmöglichkeiten, Nachbarschaftsverträglichkeit etc.). Umwandlungsprojekte können auch einen Beitrag zur Wohnraumversorgung leisten. Hierzu bedarf es neuer Geschäfts- und Betriebsmodelle der Immobilienwirtschaft und einer Senkung der aktuell meist hohen innerstädtischen Mieten. Der Schlüssel zum Erfolg ist hier die frühe Einbeziehung der relevanten Akteure – städtisch und privat.

19 Kooperative Nachnutzung mit Eigenleistungen

In mehreren Ladenleerständen in der Mefferdatisstraße werden ein Coworking-Bereich, ein Makerspace mit Atelier und Werkstatt, eine Café-Bar und eine Kleinkunsthöhne entwickelt. Die Engagierten werden professionell angeleitet, um die weitreichenden Umbaumaßnahmen in Eigenleistung umzusetzen. Die „Meffis“ sind ein Zusammenschluss von Initiativen und Stadtmachenden in Aachen, die einen Ort schaffen, an dem die sozial-ökologische Transformation der Stadt diskutiert, gestaltet und erlebt werden kann. Das Zentrum wird ein Freiraum für Begegnung, gesellschaftliches Engagement und Kreativität.

 Aachen, Nordrhein-Westfalen

 www.buechel-aachen.de

Es ist erforderlich einen verbesserten Zugang zu unter- und ungenutzten öffentlichen und privaten Flächen zu schaffen und deren Nutzung zu erleichtern. Leerstände und Brachflächen können unter bestimmten Rahmenbedingungen (z. B. vertragliche Regelungen mit den Eigentümern) öffentlich zugänglich gemacht und als Experimentier- und Bildungsräume etabliert werden, um mit städtischen Pionieren neue Nutzungen zu erproben. Das können bspw. auch handwerkliche und nicht-handwerkliche Kultur- und Kreativ-Start-ups sein (z. B. Digitalisierung und Nachhaltigkeit). Temporäre und dauerhafte Umnutzungen bzw. Umbauten sollten gezielt unterstützt werden, um den Verfall leerstehender Immobilien zu vermeiden und weitere stabilisierende Entwicklungen anzustoßen.

Auch soziokulturelle und nicht-kommerzielle Um- und Zwischennutzungen sind zu unterstützen. Temporäre Nutzungen sollten schnell und unbürokratisch ermöglicht werden, um lange Leerstände zu verhindern. Parallel dazu gilt es, diese Nutzungen in langfristig angelegte Strategien einzubinden. Hemmnisse, wie Preisvorstellungen oder die Erreichbarkeit der Eigentümer, werden allerdings auch weiterhin eine große Herausforderung bleiben. Unterstützungsleistungen für Mietzahlungen bzw. Mietanteile werden in einigen Kommunen bereits erprobt.

Durch Neubauten können bestehende Gebäude ergänzt und Umnutzungen unterstützt werden. Bereits bei der Planung neuer Gebäude in den Zentren ist auf Kleinteiligkeit, flexible Grundrisse und Lebenszykluskosten (Cradle to Cradle) zu achten. Der Erhalt von (denkmalgeschütztem) Bestand kann ggf. gesichert werden, in dem vermehrt das Potenzial neuer Innenstadtakteure eingebunden wird, z. B. durch Eigenleistungen von Handwerksunternehmen oder von Gewerbetreibenden. [19]

2.6 Innenstadt als Ort für Wirtschaft, Arbeit und Handel

Grundlage für die Innenstadt als Ort für Wirtschaft, Arbeit und Handel sind gesellschaftlich nachhaltige, integrierte und zukunftssträchtige Konzepte mit ausgewogenen Angeboten für alle Bevölkerungs- und Einkommensgruppen. Durch die Umnutzung bestehender Gebäude unter Berücksichtigung flexibler Flächenkonzepte und Nutzungsmischung besteht die Chance, Innenstädte attraktiv weiter zu entwickeln. Nachhaltigkeit und Kleinteiligkeit sind hierbei Entwicklungsmaßstäbe. Dabei

ergeben sich Chancen für lokale Unternehmen, Büros und Gastronomiebetriebe, wieder in die Innenstadt zurückzukehren.



Pandemiebedingte Leerstände in Großstrukturen bieten neue Möglichkeiten für den Einzelhandel mit kleinteiligeren und flexibleren Strukturen. Kreative Lösungen können hier z. B. Sharing-Modelle wie Pop-up-Stores oder Shop-Sharing sein, die auf der Kooperation von Anbietern bzw. Ladenbesitzern beruhen. Die Gastronomie als alternative Nutzung ist zu stärken, was jedoch nicht ohne weiteres in allen leerstehenden Handelsimmobilien in den Innenstädten umsetzbar ist. Neben technischer und hygienischer Bedingungen ist hier zu berücksichtigen, dass das Gastronomieangebot - wie andere Branchen auch - immer von Stadtgröße, Einwohnerzahl und -dichte und auch von touristischen Frequenzen abhängig und damit nicht beliebig skalierbar ist. [20/21]

Um (urbane) Produktion in Innenstädten wieder bzw. neu zu etablieren sind verschiedene Handlungsansätze notwendig. Voraussetzung sind Flächen mit Miet- und Preisstrukturen, die auch für lokale Wirtschaft sowie verarbeitende Gewerbe, Handwerk und weitere Bereiche der urbanen Produktion geeignet sind. Zudem ist für diese Branchen eine längere Perspektive der Ansiedlung notwendig (Standortinvestitionen, Fachkräfte- und Kundenbindung). Bestehende, traditionelle Formen der urbanen Produktion und lokalen Wirtschaft müssen gesichert und weiterentwickelt werden. Andererseits können neue Formen, die durch Digitalisierung, wachsende Verbraucheransprüche (z. B. Textil, Schuhe, Lebensmittel, Möbel) und neue Fertigungsverfahren (3D-Druck, Kleinserienproduktion) möglich werden, mit neuen Flächen- und Förderangeboten unterstützt werden. Angebote können z. B. durch Makerspaces bereitgestellt werden. Somit können kleinere Handwerks-, Produktions- und Dienstleistungsbetriebe neue Techniken nutzen oder zunächst austesten, ohne selbst teure Anschaffungen tätigen zu müssen. Gegebenenfalls kann lokale Manufaktur gemeinsam mit kleineren Do-it-yourself-Geschäften gedacht und geplant werden, die seit wenigen Jahren ebenfalls innerstädtische Standorte mit neuen Konzepten suchen. [22/siehe 1]

Urbane Produktion sollte Handel und Verkauf von Beginn an mitdenken. So können in der Stadt erstellte Produkte direkt vor Ort vermarktet und verkauft werden. Zunehmend besteht auch eine


20 WüLivery – innerstädtischer Lieferdienst

Die Einkaufenden können beim Bezahlen an der Kasse Adress- und Kontaktdaten hinterlegen und sich die Ware im Stadtgebiet am selben Tag umweltfreundlich per Fahrradkurier zustellen lassen. Die Versandkosten werden dabei entweder als „on-top-Service“ vom Einzelhandel übernommen oder von der Kundschaft (Kostenpunkt derzeit 4,50 Euro). Zusätzlich können Händlerinnen und Händler in der Innenstadt das Angebot an ihren Webshop anbinden oder bei Bestellungen per E-Mail, Telefon, Fax anbieten. Das Angebot wird von Händlern und Kunden positiv aufgenommen.

 **Würzburg, Bayern**
 www.wuelivery.de



21 Pop-Up Regionalladen

In einer leerstehenden Einkaufspassage in der Innenstadt Osnabrücks wurde der erste Pop-Up-Regionalladen umgesetzt. Entwickelt im Rahmen der „Wirtschaftsförderung 4.0“ handelt es sich um einen Laden, der regionalen Produzentinnen und Produzenten sowie Händlerinnen und Händlern die Möglichkeit gibt, ihr Angebot öffentlichkeitswirksam zu vermarkten und sich sichtbar vom Online-Handel abzugrenzen und zu positionieren. Zu den Angeboten gehören u. a. Feinkost, Naturkosmetik und Handwerk. Negative Effekte von Leerstand konnten abgemildert und die Ortsidentität gestärkt werden.

 **Osnabrück, Niedersachsen**

22 Urbane Produktion – Made in Zürich

Die „Made in Zürich“ Initiative fördert die Vernetzung, Sichtbarkeit und Stärkung (kleinteiliger) Produktionen – sogenannter Betriebe des Werkplatzes in der Züricher Innenstadt. Regelmäßige Mitgliedertreffen und jährliche „Tage der urbanen Produktion“ bieten vielfältige Einblicke in die Arbeit vor Ort. Die Stadt Zürich, welche die Initiative mitgegründet hat und Anschubfinanzierung leistet, hat zahlreiche Areale für produzierende Betriebe im Rahmen ihrer langfristigen Werkplatz-Strategie planungsrechtlich gesichert.

 **Zürich, Schweiz**
 www.urbane-produktion.ch / www.madeinzuerich.ch

steigende Nachfrage nach Reparaturcafés, Werkstätten, kreativen Freiräumen u. ä., die in Innenstädte integriert werden können. Auf diesem Weg wird Innenstadt vielfältig belebt und leistet gleichzeitig einen Beitrag zur lokalen Kreislaufwirtschaft. [23]

Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk und verarbeitendes Gewerbe müssen bei Digitalisierungsprozessen unterstützt werden. Digitalisierungsfonds können für eine beschleunigte Umsetzung eines innerstädtischen Multichannel-Handels, für Ladenhandwerke und andere Branchen mit ladenbezogenem Kundenverkehr eingesetzt, sogenannte Smart Stores können als Schnittstelle zwischen Onlinehandel und stationärem Einzelhandel etabliert werden.

2.7 Innenstadt als Wohnstandort

Zur Stärkung des Wohnens in innerstädtischen und zentralen Lagen gilt es, unter Berücksichtigung eines ausgewogenen Nutzungsmixes, leer-gefallene Bestandsgebäude weiterzuentwickeln und umzunutzen sowie Neubau zu ermöglichen. Wohnen steht dabei im Wechselspiel mit anderen Nutzungen. Hier sollte die Chance genutzt werden, auch neue Wohnformen zu realisieren, z. B. im Kreativbereich durch Lofts mit Verkaufs-/Showrooms, im Bildungsbereich mit Studierenden, im sozialen Bereich mit betreutem Wohnen oder gemeinschaftliches und Mikrowohnen.

Moderne Wohnstandorte und Wohnformen sind nicht mehr als separate Nutzung, sondern unbedingt in Kombination mit anderen Nutzungen wie Nahversorgung, Arbeitswelt (Digitalisierung, Homeoffice u. a.) oder Verkehrsinfrastruktur zu denken. Eine zentrale Aufgabe ist die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum, um Wohnen in der Innenstadt auch für Menschen mit weniger Einkommen zu ermöglichen.

Zur Stärkung des Wohnens müssen die Akzeptanz von Wohnungsneubau erhöht und gleichzeitig die Belange des Freiraumschutzes berücksichtigt werden. Wird die Wohnfunktion in Innenstädten gestärkt, ist zudem das Thema Nachbarschaften in den Blick zu nehmen. Funktionierende Nachbarschaften sind kein Selbstläufer, vielmehr sind sie aktiv zu unterstützen. Möglichkeiten für nachbarschaftliche Begegnungen sind in planerisch-konzeptionelle Überlegungen einzubeziehen. Beispielsweise sind nicht-kommerzielle Flächen, die Spielen, Gärtnern, Sport treiben, Begegnung und Kommunikation in der Innenstadt ermöglichen, als Infrastruktur vorzuhalten. Die Kommunen sind gefragt, ein besonderes Augenmerk auf die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum zu legen.


2.8 Innenstadt als Bildungs- und Kulturstandort


Mit dem Wandel der Innenstädte kann die Chance ergriffen werden, diese künftig stärker als Standorte für Bildungs- und Kulturangebote zu entwickeln. Durch die Verlagerung von Fachbereichen einer Bildungseinrichtung oder Abteilungen von Kultureinrichtungen in die Innenstadt entsteht ein



23 Gläserne Werkstätten in Solingen

In der Innenstadt entsteht die „Gläserne Werkstatt“ für regional entwickelte und produzierte Produkte. Lokale Manufakturen, Handwerks- und Landwirtschaftsbetriebe, Produktions- und Dienstleistungsunternehmen finden hier einen Präsentationsraum für ihre Innovationen (Ausstellungen, Workshops, Seminare, Verkostungen). Adressiert werden alle, die sich für die „Urbane Produktion“ interessieren. Die Bandbreite ist groß: Lebensmittel, Haushaltswaren, Möbel oder Klingen, 3D-Druck, Oberflächen- oder Umwelttechnologie – alles unter den gemeinsamen Nennern Regionalität, Nachhaltigkeit und Qualität.

 Solingen, Nordrhein-Westfalen

 www.seg-solingen.de

Scharnier zwischen dem eigentlichen Standort und der Innenstadt. Denkbar sind hier viele Bildungseinrichtungen sowie soziale und kulturelle Angebote: Hochschulstandorte, schulische und berufliche Bildungsstandorte, Fort- und Weiterbildungsangebote, Musikschulen, Bibliotheken, Kindertagespflege, Jugendgruppen, Seniorentreffs, Kunstvereine, Gesundheitseinrichtungen, Technologie- und Umweltzentren, Angebote der Kundeninformation, gläserne Werkstätten, Innovationslabore u. v. m.

Innenstädte im Wandel können weit stärker als bisher Raumangebote für die Akteure und Einrichtungen aus den Bereichen Kultur- und Kreativwirtschaft sowie Bildung bereithalten. Damit verbessert sich auch deren Sichtbarkeit. Dauerhaft zur Verfügung gestellte Gewerberäume helfen der handwerklich und nicht-handwerklichen Kultur- und Kreativwirtschaft sowie dem Lebensmittelhandwerk. Denkbar sind hier auch Schauwerkstätten, z. B. mit der Zielrichtung, Kindern und Jugendlichen einzelne Handwerke und Kreativbereiche näher zu bringen. [24]


Der Bereich Bildung umfasst neben der Schul-, Hochschul- und Fortbildung auch den Bereich der beruflichen Bildung und damit die enge Verbindung zur handwerklichen Arbeit und zu sonstigen gewerblichen Produktion und Dienstleistung. In diesem Bereich ist die Nachfrage nach passenden Immobilien mit Ausstellungsflächen oder Schaufenstern groß. Hier ist eine Kultur des Experimentierens und Austestens zu fördern. Ebenso sind Räume zum Aneignen, Ausprobieren und Selbermachen für gemeinwohlorientierte zivilgesellschaftliche Initiativen zu schaffen, um ihre Mitwirkung und Mitgestaltung am eigenen Lebensumfeld zu ermöglichen. So können zivilgesellschaftlich getragene Treffpunkte, die Gemeinschaft und Verbundenheit schaffen, unterstützt und wiederum für die Entwicklung von Stadträumen genutzt werden. [25]


Alle Bildungseinrichtungen, vor allem aber die großen staatlich finanzierten Kultureinrichtungen wie Theater und Museen, sollten ihre öffentliche Bedeutung stärker als bisher mit neuen Konzepten wahrnehmen und sich stärker zu Stadtgesellschaft und Stadtraum öffnen. In vielen Innenstädten sind der Erhalt und die Weiterentwicklung von Kirchen und Gemeindehäusern mit zusätzlichen Angeboten an die Stadtgesellschaft von besonderer Bedeutung. Um Kooperationen mit anderen gemeinwohlorientierten Nutzern zu ermöglichen, ist die enge Zusammenarbeit mit den Kirchen anzustreben. [26]

Durch quartiersbezogene Projekte ist der soziale Zusammenhalt und die Integration vor Ort zu unterstützen. Die Transformation der Innenstädte eröffnet die Chance, soziale Einrichtungen in den Zentren neu zu etablieren. Ebenso sind bestehende, in die Jahre gekommene Zentren, mit ihren soziokulturellen Treffpunkten, Kitas, Jugendtreffs oder Nachbarschaftscafés zu modernisieren und auszubauen. Auch die Herstellung von Barrierearmut und -freiheit leistet einen Beitrag zur sozialen

24 Kulturhaus Häselburg

In der Geraer Innenstadt wird eine ehemalige Mädchenschule aus dem 19. Jahrhundert umgenutzt. Viele Jahre stand das Gebäudeensemble leer. Seit 2016 wird durch privates Engagement die Idee eines freien Kunst- und Kulturzentrums Schritt für Schritt umgesetzt. Eine Galerie, eine Kunstschule, Ateliers, Künstlerwohnungen und ein Veranstaltungsraum sind bereits eingerichtet. Mieträume werden vom Medienbildungszentrum der Landesmedienanstalt genutzt. In Planung sind ein Anbau für Proberäume, Galerie sowie ein Kulturcafé. Synergien entstehen nicht nur innerhalb der Häselburg, sondern auch durch die Lage im Stadtzentrum. Inzwischen gehen von diesem Ort vielfältige Impulse für Gera und die Region Ostthüringen aus.

 Gera, Thüringen

 www.haeselburg.org

25 „Makerspace #machdeinhandwerk“ – innovative Berufsorientierung

Seit Juni 2021 können auf 450 m² im zweiten Obergeschoss des ehemaligen Karstadt-Kaufhauses in Mainz verschiedene Handwerksberufe von Jugendlichen ausprobiert und erste Kontakte mit Betrieben geknüpft werden, um den aktuellen Beeinträchtigungen der Berufsorientierung während der Corona-Pandemie zu begegnen. Das Angebot erfolgt in Kooperation der Handwerkskammer Rheinhessen mit dem rheinland-pfälzischen Wirtschaftsministerium, die das Projekt mit 90.000 Euro unterstützen.

 Mainz, Rheinland-Pfalz

 www.handwerksblatt.de

Integration. Zudem sind auch nichtbauliche Maßnahmen anzugehen, zum Beispiel um Menschen mehr zusammenzubringen, ihre zivilgesellschaftlichen Potenziale zu mobilisieren und sie für Projekte in den Zentren zu aktivieren.

2.9 Innenstadt – grün, gesund und klimaresilient

Grünräume in Innenstädten tragen zum Klimaschutz bei und leisten durch ihre vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten viel für die Innenstädte auf ihrem Weg zu lebendigen und multifunktionalen Zentren. Durch attraktiv gestaltete, wohnraumnahe Freiräume sind nicht nur neue innerstädtische Aufenthaltsqualitäten, sondern auch kühlende und schattige Orte zu schaffen. Weitere Flächenversiegelungen sollten reduziert werden. Dabei sollte ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen Grünflächen und versiegelten Flächen gefunden werden – Innenstädte brauchen grüne und auch steinerne Plätze. Sollen mehr Menschen in den Innenstädten wohnen, braucht es mehr kleine, verteilte und wohnungsnahe Grünflächen. [27]


Grün- und Freiflächen sollten möglichst multivariert und multifunktional, zugänglich und umweltgerecht erreichbar sein. Sie sind als Orte der Begegnung, Bewegung und, der Baukultur sowie als grüne Verbindungsachsen (bis in die Innenstadt) zu gestalten. In stark verdichteten Städten ist die Schaffung neuer Grün- und Freiflächen – zum Beispiel auf ehemaligen Gewerbe- oder Verkehrsflächen sowie auf Dächern und an Fassaden – eine wichtige Aufgabe. Es gibt einen erheblichen Umbau- und Gestaltungsbedarf. Der muss nicht immer aufwendig sein, denn es gibt relativ einfach umsetzbare Maßnahmen wie Sonnenschutzsegel, das Anpflanzen großkroniger und klimaresilienter Bäume oder Pflasterungen mit hellen Oberflächenbelegen, um für ein über weite Teile angenehmes Innenstadtklima zu sorgen. Die Schaffung kleiner lokaler „Klimaoasen“ in der bebauten Stadt macht Innenstädte attraktiv – für Wohnen, Begegnung, Handel und Einkaufen. Innenhöfe sind verstärkt zu begrünen.

Auch zukünftig sollten öffentliche Grün- und Freiräume konsumfrei für alle Altersgruppen nutzbar und in das direkte Wohn- und Arbeitsumfeld von Innenstädten integriert sein. Verstärkt sollten Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und zur Attraktivitäts- und Aufenthaltssteigerung miteinander verbunden werden. Grüne, blaue und graue Infrastruktur gilt es miteinander zu verzahnen. Dafür können beispielsweise Wasserläufe in Grünflächen integriert und Uferbereiche zugänglich gemacht werden. Es braucht auch mehr kleine wassergebundene Flächen in Innenstädten.

26 Campus Wittenberg

Seit 2010 verfolgt die Stadt das Ziel die Altstadt, als Bildungsstandort zu stärken und neu zu profilieren. Der Campus Wittenberg e. V. pflegt das Netzwerk von Bildungseinrichtungen und Trägern von Bildungsangeboten, die gemeinsam abgestimmte Angebote entwickeln. Gleichzeitig konnten mehrere Bau- und Sanierungsvorhaben für Einrichtungen der kulturellen und kirchlichen Bildung realisiert werden. Die Lutherstadt betrachtet Lehrende und Lernende sowie Bildungs- und Tagungstouristen als zeitweilige Bewohner ihrer Stadt, die die Altstadt beleben und Angebote der lokalen Wirtschaft nutzen.

 Lutherstadt Wittenberg, Sachsen-Anhalt

 www.campus-wittenberg.de



27 Entwicklungsgebiet Waller Sand

Die Überseestadt ist eines der größten städtebaulichen Entwicklungsgebiete Europas. Der „Waller Sand“ bildet den Abschlusspark der Überseestadt und den Übergang zum rauen Hafen und der Industrie, aber auch zur Flusslandschaft der Weser. Mit der Erneuerung des Hochwasserschutzes ging eine umfassende Umgestaltung einher. Eine naturnahe Dünenlandschaft überspielt heute den technischen Hochwasserschutz der Deicherhöhung und hat so einen attraktiven Freiraum für ganz Bremen entstehen lassen, der die umliegenden Stadtteile näher zusammenbringt.

 Bremen

 www.ueberseestadt-bremen.de

So können kleine Bachläufe Innenstädte stark aufwerten und Brunnen für ein angenehmes Innenstadtklima sorgen. [28]


Perspektivisch werden auch Dachflächen und Fassadenbegrünungen oder Grünflächen innerhalb von Gebäuden eine größere Rolle spielen. Gründächer können mit Solaranlagen kombiniert werden und so zu Standorten für erneuerbarer Energien werden. Dabei ist auch die (temporäre) Freiflächenbewirtschaftung für Gastronomie und Tourismus mitzudenken und baukulturelle und denkmalpflegerische Aspekte zu berücksichtigen.

Der Ausbau von klimaangepassten Räumen muss forciert werden und Modelle wie die Schwammstadt oder die wassersensible Stadt mit biophiler Architektur, klimawandelgerechten Stadtbäumen, geringer Versiegelung, Gebäudebegrünung etc. weiter vorangetrieben und realisiert werden. Dazu gehören innovative Lösungen für Grün auf knappem Raum, wie Mikro- oder Pocket Parks ebenso wie ressourcenschonendes Bauen mit nachwachsenden Rohstoffen oder Nutzung erneuerbarer Energien. Die Weiterentwicklung des gebauten Bestands (statt Neubau) ist ein wesentlicher Beitrag zur Ressourceneinsparung und damit zum Klimaschutz. Werden regionale Baustoffe und Materialien genutzt und ressourcenschonend gebaut, lässt sich zudem die im Gebäude verbaute graue Energie deutlich minimieren. Der Einsatz von Klimaanlagen muss auf das Unverzichtbare beschränkt werden, bauliche Alternativen sind vorzuziehen. [29]

Um der Vielfalt an Ansprüchen gerecht zu werden, bedarf es multicodierter Flächen. Die Integration neuer Nutzungen (Sport und Grün, Bildung und Grün, Kultur und Grün etc.) auf bestehenden Flächen ist einerseits eine Herausforderung, andererseits ist es eine weitere große Chance, durch das Zusammenbringen unterschiedlicher Nutzungen, Innenstadt lebendig zu machen. Insgesamt sollten private Bauherren stärker einbezogen werden, Maßnahmen im öffentlichen Raum mit Gebäuden zu verzahnen. Durch gemeinschaftlich initiierte Projekte können Immobilieneigentümer, Anrainer, Unternehmen und Büros gut in die Qualifizierung öffentlicher Räume eingebunden werden. Dazu zählt auch das Sicherstellen der Pflege und des Unterhalts bestehender und neuer Grün- und Freiflächen. Privates Engagement von Anwohnern und Initiativen sind durchaus ein Potenzial, öffentliche Räume vor Ort neu zu denken und weiter zu qualifizieren. Möglichkeiten für Kooperation und Koproduktion sind hier gezielt auszuloten und zu unterstützen. So können neben den Grünflächen in öffentlicher Zuständigkeit viele

28 Wiedereröffnung der Stadtbäche


Nach langer Vorbereitung - Planung, wasserrechtlicher Genehmigung und intensiver Bürgerbeteiligung - konnte die Lutherstadt Wittenberg von 2000 bis 2010 die in der Altstadt verlaufenden und verrohrten Stadtbäche schritt- und abschnittsweise wieder öffnen. Die Öffnung des Rische- und des Trajunschen Bachs erfolgte zusammen mit der Neugestaltung von öffentlichen Straßen und Plätzen und hat wesentlich zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beigetragen.

 Lutherstadt Wittenberg, Sachsen-Anhalt

 www.wittenberg.de

29 Rückbau der „Siegplatte“ stärkt öffentlichen Raum

Im Zuge der Aufwertung der Siegener Innenstadt und auf Basis der Ergebnisse eines freiraumplanerischen Wettbewerbs wurden von 2012 bis 2016 das Siegufer sowie das städtebauliche Umfeld umgestaltet. Durch den Rückbau der „Siegplatte“ sowie den Ersatzneubau von Brücken und die Gestaltung von Aufenthaltsflächen am Ufer (Sitzstufen) wurde der Fluss zugänglich gemacht und in das städtebauliche Gefüge integriert. Darüber hinaus wurden angrenzende Straßen und Fußgängerzonen in der Ober- sowie Unterstadt umgebaut und mit neuen Belägen, Fahrradständern und Sitzgelegenheiten ausgestattet.

 Siegen, Nordrhein-Westfalen

 www.siegen.de

30 Rheinboulevard schafft neue Aufenthaltsqualität

Als Freitreppe und Uferpromenade angelegt, verbindet ein 500 m langer attraktiv gestalteter öffentlicher Raum das rechtsrheinische Ufer mit dem Stadtkern. Der realisierte Entwurf ist das Ergebnis eines großen freiraumplanerischen Wettbewerbs. Vom Boulevard blickt man auf das linksrheinische Ufer sowie Altstadt und Dom. In der Freitreppe konnten Überreste eines spätrömischen Kernmauerwerks erhalten werden. Aufenthaltsqualität am Wasser, Sitzmöglichkeiten sowie Grüngestaltung schaffen einen qualitätsvollen innenstadtnahen Bereich.

 Köln, Nordrhein-Westfalen

 www.stadt-koeln.de

Private zu einem gesunden Innenstadtklima beizutragen – sei es über begrünte Fassaden und Dächer, Verschattungselemente, kleine Gartenflächen entlang von Parkstreifen oder mobiles – d. h. in Pflanzkörben eingebrachtes Grün oder Grünwände. [30]

Freiräume sollten sicher und fußläufig zugänglich sein, damit alle Bevölkerungsgruppen, gerade auch Ältere sowie sozial benachteiligte Gruppen wohnungsnaher Orte der Begegnung und Erholung finden. Innerstädtische Grünräume sollen möglichst vernetzt werden.

2.10 Innenstadt – für alle erreichbar mit zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten

Ein hohes Verkehrsaufkommen in Innenstädten erfordert stadt- und quartierspezifische Mobilitätskonzepte, die sich unterschiedlichen Bedarfen, wie Nachverdichtung und Bevölkerungswachstum, Zunahme in Teilssegmenten der Logistik (Anlieferung), zunehmendem Pendlerverkehr oder saisonalem Verkehr durch Tourismus annehmen. Dabei ist eine integrierte Stadt-, Verkehrs- und Freiraumplanung mit Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt zu forcieren, um den unterschiedlichen Interessen in der aktuellen Neuverhandlung des öffentlichen urbanen Raums bestmöglich gerecht zu werden.

Zukunftsfähige Innenstädte benötigen eine nachhaltige Verkehrspolitik. Zu unterscheiden sind Pull-Maßnahmen wie ein breiteres und attraktives Angebot an Alternativen zum MIV (intrinsische Motivation der Kunden wecken) und Push-Maßnahmen, um den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu befördern (extrinsische Motivation erhöhen). Angebot und Nachfrage der Mobilität bedingen sich in einem vernetzten System wechselseitig.

Diskussionen zur Verkehrsplanung werden oft kontrovers geführt. Es kommt zu Konflikten, die auf unterschiedlichen Nutzungsansprüchen beruhen. Diese sind transparent zu thematisieren. Verkehrskonzepte sind an die lokalen Gegebenheiten der Innenstadt anzupassen, wobei die „Wege zur Innenstadt“ und „Wege innerhalb der Innenstadt“ zusammen zu denken sind. Die Verkehrssicherheit, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmende wie den Fuß- und Radverkehr sowie für einzelne Gruppen, wie Kinder, Ältere und Mobilitätseingeschränkte, steht besonders im Fokus. Die zur Verfügung stehenden Instrumente, wie ein zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement, sind passgenau, d. h. raum- und zielgruppenspezifisch, einzusetzen.

Grundsätzlich ist der MIV in den Innenstädten neu zu ordnen (z. B. durch Parkraumbewirtschaftung, bauliche und digitale Verkehrslenkung etc.). Das gilt für den fließenden wie den ruhenden Verkehr. Die Erreichbarkeit wie auch die Mobilität innerhalb der Innenstädte darf sich dabei allerdings nicht verschlechtern. Die Synergien zwischen dem MIV und anderen Mobilitätsformen sollten durch optimale Vernetzung maximiert werden. Nur mit einem entsprechend breiten Maßnahmenbündel kann eine nachhaltige Mobilität in Innenstädten ermöglicht werden.

Die Flächeninanspruchnahme des substituierbaren MIV ist sowohl zugunsten der Aufenthaltsqualität als auch zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer und umweltfreundlicher Mobilitätsformen zu reduzieren. Attraktive Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen, spielt für die zukunftsfähige Gestaltung der Innenstädte eine wichtige Rolle. Attraktive Innenstädte sind auf einen gut funktionierenden und sicheren Radverkehr angewiesen. In Folge bedarf es ausreichender Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in den Innenstädten, ein möglicher Lösungsansatz können hier Fahrradparkhäuser an hochfrequentierten Knotenpunkten sein.

Gleichwohl ist der nicht substituierbare gewerbliche, öffentliche und private Verkehr bei allen Mobilitätskonzepten mitzudenken. Generell müssen möglichst flexible Abstellmöglichkeiten für den gewerblichen Liefer-, Service- und Wartungsverkehr sichergestellt werden, da durchgehende

Vorbuchungen angesichts der Vielzahl und zeitlichen Unkalkulierbarkeit der täglichen Aufträge in der Arbeitspraxis nicht realistisch sind.



Insbesondere in Innenstädten sind intermodale Wegekettensysteme und multimodales Mobilitätsverhalten zu ermöglichen. Dazu müssen (ÖPNV-)Verkehrsknotenpunkte zu multimodalen Mobilitätsstationen (ÖPNV, Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) umgebaut werden. Möglichkeiten für Park und Ride (P+R), Bike und Ride (B+R) sowie weitere Funktionen wie Paketstationen oder Ladenmöglichkeiten für Fahrzeuge mit Elektroantrieben sind an Knotenpunkten zu integrieren. Um die Erreichbarkeit der Innenstädte sicherzustellen sind eine verbesserte Taktung des ÖPNV in den Tagesrandzeiten und während des Berufsverkehrs sowie On-Demand-Angebote notwendig.

Für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität sind alle Akteure – öffentlich, gewerblich wie privat – aufgefordert, tätig zu werden. Das gilt für die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen oder Ladestationen, die Organisation der beruflichen Mobilität und des Pendelverkehrs. Alle sind gefordert, den Verkehr in der Innenstadt nachhaltig zu gestalten. Hier können ein integriertes, digital vernetztes Mobilitätsmanagement und Verlagerungsstrategien von MIV auf Umweltverbund oder Ladeinfrastrukturkonzepte für Innenstadtquartiere hilfreich sein, die im Zusammenspiel der Akteure (Stadtwerke/Energiewirtschaft, Betreiber, Handel, Kommune etc.) gemeinsam erarbeitet werden.

Auch die Logistikanbieter sind gefragt, sich auf die besonderen Rahmenbedingungen in hoch verdichteten Innenstädten einzustellen (Umlade-Stationen, Lastenräder etc.). Logistiksysteme für reine Anlieferungsverkehre, die nicht wie bestimmte Handelsbranchen, Handwerk, kundenbezogene Dienste, Wartung etc. auf flexibel einsetzbare eigene Fahrzeuge angewiesen sind, müssen um- und ausgebaut werden, um Verkehrsströme zu optimieren. Flächen (ggf. gemischt genutzt) für das Abstellen von Versorgungs- und Servicefahrzeugen sollten geschaffen werden. E-Mobilität birgt vielfältige Chancen für Logistik- und Handwerker-/Dienstleistungsverkehre. Angebote und Dienstleistungen können neue Mobilitätsentwicklungen ebenfalls unterstützen (Beratung, Leihangebote, Reparatur, Spezialanfertigung etc.). [31]

31 Kombinierte nachhaltige Paketzustellung

Der Paketdienst Hermes erprobt in Zusammenarbeit mit dem Autohersteller Ford den kombinierten Einsatz von Lieferfahrzeugen und Fußgängerkurieren, um die Paketzustellung schneller und nachhaltiger zu gestalten. Die Steuerung erfolgt über MoDe:Link, eine cloudbasierte, multimodale Routing- und Logistiksoftware. Die Initiative reagiert u. a. auf die wachsende Anzahl von Umweltzonen in Städten sowie auf neue Rechtsvorschriften in vielen Kommunen. Die effektivere Nutzung von Kleintransportern in Städten kann dazu beitragen, sowohl die Luftverschmutzung als auch die Staugefahr zu verringern.

 **London, Vereinigtes Königreich**
 **www.media.ford.com**

Integrierte, multimodale Angebote optimieren innerstädtische Verkehre. Die Potenziale der Digitalisierung und datengetriebener Innovationen sind zu nutzen, zum Beispiel zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger durch digitale Mobilitätsplattformen. Eine nutzungs- und bedarfsgerechte Erarbeitung, Bündelung und Bereitstellung von Informationen und Diensten in neuen Online-Anwendungen beispielsweise mit Ticketvertrieb über Apps und Informationen zu Fahrplänen und zur Auslastung im ÖPNV in Echtzeit, zur Barrierefreiheit, zu Sharing-Angeboten, zu Staus, zu Baustellen oder auch dem Wetter können hierbei weiter unterstützen.

Die Verbesserung von Verkehrsflüssen und Mobilitätsangeboten durch die Verarbeitung von Echtzeitdaten ist ein weiterer Schritt zu einer innenstadtverträglichen Gestaltung der Mobilität. Dazu gehört auch die Reduzierung von Liefer- und Leerfahrten durch intelligente Logistikkonzepte.

In zentralen Bereichen mit großer Stellplatzknappheit muss eine effizientere Parkraumbewirtschaftung eingesetzt werden. Diese kann durch Liefer- bzw. Ladezonen ergänzt werden..

3 Instrumente der Innenstadt- und Zentrenentwicklung

Die Übersicht über die Instrumente und Werkzeuge in Verbindung mit den dargestellten Beispielen verdeutlicht, welche erfolgreichen Anwendungs- und Handlungsmöglichkeiten für eine zukunftsorientierte Innenstadtentwicklung bereits bestehen und wie einzelne Instrumente fachgerecht, zielgerichtet und in Kombination miteinander eingesetzt werden können. Dabei ist zu beachten, dass die nachfolgende Darstellung keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, sondern ausgewählte Wege und Möglichkeiten für eine zukunftsfähige Innenstadtentwicklung darstellt.

3.1 Kommunikation und Kooperation

Kommunikation und Kooperation sind zwingende Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Stadt- und Zentrenentwicklung. Hierdurch werden Transparenz und Mitwirkungsbereitschaft der Innenstadt relevanten Akteure inklusive der Zivilgesellschaft gesichert.

- » Fachübergreifende Runde Tische [32]
- » Netzwerkbildung [33]
- » Koordinierungsstellen zwischen Zivilgesellschaft, Verwaltung und Politik [siehe 14]
- » Analoge und digitale Beteiligungsformate, z. B.:
 - » Workshops [34/35]
 - » Planungswerkstätten [36]
 - » Informationsveranstaltungen
 - » Verortung von Handlungsbedarfen auf digitalen Karten [37]
 - » digitale Stadtrundgänge
- » Ermöglichung von Bottom-Up Initiativen
- » partizipatives Bürgerbudget [38]
- » Dezentrale Gründerzentren
- » Werkstätten und Schau-Baustellen
- » Ausstellungen, Messen, Tag der offenen Tür [39]
- » Stadtmodell zur Visualisierung der räumlichen Situation – Förderung bzw. Erleichterung der Zusammenarbeit der Akteure [siehe 6]
- » Digitale Plattformen
 - » Social Media Marketing [40/41]
 - » Webseiten [42]

32 Runder Tisch zur Liegenschaftspolitik

Der Runde Tisch der Berliner Liegenschaftspolitik ist ein Instrument zur zivilgesellschaftlichen Begleitung der Neuausrichtung des Umgangs mit landeseigenen Liegenschaften. Das Bündnis setzt sich aus Akteursgruppen von Politik, organisierter Zivilgesellschaft und Wissenschaft zusammen. Es erreichte den Stopp des Verkaufs landeseigener Liegenschaften sowie die Implementierung einer transparenten und nachhaltigen Liegenschaftspolitik aus strategischem Ankauf und Management (öffentliches Liegenschaftskataster, Erbbaurecht, Konzeptverfahren etc.).


 Berlin

 www.stadtneudenken.net

33 Stadtmarketing baut Akteursnetzwerk auf

Die Hanau Marketing GmbH (HMG) ist eine gemeinsame Gesellschaft des Handelsverband Hessen und der Stadt Hanau. Sie arbeitet im Bereich des City- und Standortmarketings, führt die verschiedenen Akteurinnen und Akteure in der Stadt zusammen und bündelt deren Interessen. Gemäß ihrem Selbstverständnis als Netzwerk-Unterstützerin und -Initiatorin konzipiert sie Kampagnen zur Bewerbung des Standorts, fungiert als Schnittstelle zu Handel und Gastronomie sowie dem Hanau Marketing Verein und entwickelt so den Einzelhandelsstandort weiter. Zu ihren Hauptaufgaben gehört auch das Ladenleerstandsmanagement.

 Hanau

 www.hanau-marketing-gmbh.de

34 Akteursworkshop Innenstadtentwicklung

Für die Entwicklung einer gemeinsamen Leitvision zur Entwicklung eines innerstädtischen Gewerbegebietes wurde eine Werkstatt mit den Akteuren vor Ort (Grundstückseignende, Nutzende, Kultur- und Kreativwirtschaft, Bildungseinrichtungen) durchgeführt. Pandemiebedingt wurde auf ein digitales Format der Beteiligung zurückgegriffen, wodurch eine unerwartet hohe Anzahl an Teilnehmenden zusammenkam. In zwei Arbeitskreisen wurden Erwartungen und Sichtweisen zur Gebietsentwicklung ausgetauscht und in einem gemeinsamen Plenum erste Bausteine einer Leitvision für den Stadtteil diskutiert.

📍 Chemnitz, Sachsen
🌐 www.altchemnitz.de

36 Kooperative digitale Planungswerkstatt

Die Stadt Aachen erstellte zusammen mit externen Planungsbüros städtebauliche Studien und Entwürfe für das Altstadtquartier Büchel. Ein Empfehlungsgremium, besetzt mit externen Fachleuten, Politikschaffenden, der SEGA und der Stadtverwaltung, begleitete den gesamten Planungsprozess. Die internen Planungsworkshops und die öffentlichen Präsentationen fanden online statt. Videokonferenzen wurden auf dem YouTube-Kanal der Stadt übertragen. Dort konnten auch filmische Beiträge zum Quartier und dessen Besonderheiten diskutiert werden.

📍 Aachen, Nordrhein-Westfalen
🌐 www.youtube.com



39 Urbane Produktion.Ruhr

Das Projekt stellt zahlreiche Initiativen zu innerstädtischen Fertigungen vor, begleitet und unterstützt durch Öffentlichkeitsarbeit, Forschung sowie Reallabore. Die Ausstellung wird mit einem Rahmenprogramm abwechselnd in verschiedenen Städten gezeigt, um konkrete Initiativen anzuregen und Betriebe zu beraten. In Folgeprojekten sollen verstärkt die Rolle der urbanen Produktion als Wirtschaftsfaktor, die Verstetigung und Verbreitung angestoßener Prozesse und Nachhaltigkeitsanforderungen untersucht werden.

📍 Nordrhein-Westfalen
🌐 www.urbaneproduktion.ruhr

35 Digitale Kiezwerkstatt

Die Kiezwerkstatt im Quartiersmanagementgebiet Beusselstraße fand im April 2021 erstmalig digital statt. Ziel war es, gemeinsam mit den Teilnehmenden konkrete Ideen zu sammeln, die das Quartier lebenswerter machen und die Nachbarschaft stärken. Fachämter der Bezirksverwaltung und öffentlicher Träger sowie viele Bewohnende des Quartiers nahmen teil. Positiver Effekt: Durch das Online-Format konnten sich viele Teilnehmende kurzfristig und flexibel nach Feierabend einwählen. Darunter waren auffallend viele junge und neu zugezogene Anwohnende.

📍 Berlin
🌐 www.moabitwest.de



37 Digitaler Beteiligungsprozess zur Quartiersentwicklung

Im Rahmen einer interaktiven Online-Beteiligung konnten Ideen und Vorschläge für die Quartiersentwicklung am Molkenmarkt abgegeben werden. Mit Hilfe einer Stecknadelfunktion konnten sich Nutzende auf virtuellen Pinnwänden einbringen, bereits eingetragene Ideen lesen, bewerten und kommentieren. Diese Form der anonymisierten und niedrigschwiligen Beteiligung in Echtzeit erzielte eine hohe Anzahl an fachlichen und konstruktiven Beiträgen. Durch die Bewerbung der Online-Beteiligung über städtische Kanäle und insbesondere über die sozialen Medien konnten sehr hohe Teilnehmendenzahlen erreicht werden.

📍 Berlin
🌐 www.molkenmarkt.berlin

38 Partizipatives Bürgerbudget

Das partizipative Bürgerbudget ermöglicht Bewohnern und Bewohnerinnen Stadtentwicklungsprojekte vorzuschlagen. Eine öffentlich-zivile Partnerschaft in Form einer Kommission aus Kommune und organisierter Zivilgesellschaft prüft, ob die Anregungen im Gemeininteresse und im Zuständigkeitsbereich der Stadtverwaltung stehen. Das Vorschlagen und Zusammenlegen von Projekten sowie das Abstimmen können auch digital erfolgen.

📍 Paris, Frankreich
🌐 www.budgetparticipatif.paris.fr

40 Instagram Kanal „Einkaufen in Hof“

In den sozialen Medien und auf einer eigenen Webseite veröffentlicht eine Bloggerin unter dem Titel „Einkaufen in Hof“ unterschiedliche Produkte aus Geschäften in Hof. Der Account ist in Kooperation mit Einzelhandel und der Stadt Hof entstanden. Bereits mehr als 5.000 Abonnenten folgen den Beiträgen auf Instagram. Ziel ist es, die Hofer Geschäfte und deren Produkte in den sozialen Medien zu präsentieren und die Menschen zu einem Stadtbummel zu animieren. Die gemeinsame digitale Präsentation von Waren unterschiedlicher Geschäfte stößt bei den Einzelhändlern auf große Zustimmung.

📍 Hof, Bayern

📄 www.kommunal.de / www.sueddeutsche.de / www.welt.de

41 City Blog Würzburg

„Lokal erleben – digital entdecken“. Es werden Aktionen, Rabatte, Geschichten und Geheimtipps vorgestellt. Angebunden an den Blog ist die Vermarktung der Inhalte über ausgewählte Influencer.

📍 Würzburg, Bayern

📄 www.city-wuerzburg.de

42 Plattform zur Leerstandsvermittlung

Aufgabe ist der Erfahrungsaustausch mit Immobilienunternehmen, die auf der Suche nach temporären Zwischennutzungskonzepten sind. Transiträume berät Eigentümer und Besitzer von Immobilien bei der Zwischennutzung.

📍 Berlin und Potsdam, Brandenburg

📄 www.transitraeume.berlin

3.2 Managementstrukturen in Innenstädten und Zentren

Managementstrukturen sind unverzichtbare Arbeitsinstrumente in den Innenstädten. Sie müssen neben ihren koordinierenden Aufgaben auch als niedrigschwellige Anlaufstelle für alle Akteure in der Innenstadt verfügbar sein. Unterschiedliche Managementansätze sind je nach Handlungsbedarfen und Größe einer Stadt sinnvoll miteinander zu verknüpfen, fachübergreifend anzulegen, Doppelstrukturen sind zu vermeiden. In größeren Städten ist ein Management sowohl auf Quartiersebene, als auch an der Stadtspitze zu prüfen. Die Einbindung der Zivilgesellschaft und lokaler Expertinnen und Experten ist ein wesentlicher Baustein für den Erfolg.

» Aktives und koordinierendes Zentren- und Quartiersmanagement

- » Citymanagement/Stadtmarketing
- » Innenstadtgremium
- » Transformationsmanagement
- » Zwischennutzungsmanagement
- » Erdgeschosszonenmanagement
- » Klimaschutz/Energetisches Sanierungsmanagement [43]
- » Mobilitätsmanagement

u. a. mit: Kooperation, Kommunikation und Vernetzung; Prozesssteuerung; Betreuung Akteure; Mediationsangebote; hinzukommenden Nutzungen; Digitalisierung; Eigentümerberatung

» (Kommunales) Leerstandsmanagement [44]

- » standardisiertes digitales Leerstandskataster
- » Liegenschaftsmanagement
- » Brachflächenpools



43 Mollerstadt – Energetisches Sanierungsmanagement

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt führt zusammen mit ihrem energetischen Sanierungsmanager ProjektStadt eine Beratungsoffensive im städtebaulichen Sanierungsgebiet „Westliche Innenstadt – Mollerstadt“ durch. Ziel ist es, in dem stark verdichteten und als thermisches Belastungsgebiet geltenden Stadtraum mehr Begrünung zu schaffen. Durch Beratung und finanzielle Unterstützung aus einem Anreizprogramm, das aus Städtebaufördermitteln finanziert wird, konnten bereits Höfe und Fassaden begrünt sowie einige neue Gründächer im Quartier geschaffen werden.

📍 Darmstadt, Hessen

📄 www.darmstadt.de

- » Business Improvement District (BID)/ Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG; mit Unterstützungsinstrumenten)
- » Betreuung von Investoren und Eigentümernetzwerken
- » Begleitung, Koordination und Fördermittelmanagement der Städtebauförderungsprogramme, z. B. durch Stadtentwicklungsgesellschaften
- » Gründung städtischer Entwicklungsgesellschaften [45]
- » Gestaltungsbeiräte
- » Interkommunale Abstimmung. [46]

44 Aktives Leerstandsmanagement

Die „alwin“ Gemeinschaftsinitiative wurde gestartet, um vorhandene Leerstände zu reduzieren. Ziel ist die Ansiedlung von nachhaltigen und innovativen Nutzungen aus den Bereichen Einzelhandel, Handwerk, Kreativwirtschaft und Gastronomie. Dazu werden günstige Bedingungen und Hilfestellungen zur Umsetzung von Geschäftsideen in der Innenstadt angeboten. Allein-gesessene Geschäftstreibende unterstützen Interessenten und vermitteln Immobilienangebote. Anreize bilden günstige Startkonditionen und temporäre Zwischennutzungen, um Geschäftsmodelle zu etablieren und zu erproben.

 **Wittlich, Rheinland-Pfalz**

 www.wittlich.de

45 Gründung einer Städtischen Entwicklungsgesellschaft

Die Stadtverwaltung kaufte ein Parkhaus und weitere Schlüsselimmobilien in zentraler Altstadtlage und gründete die Entwicklungsgesellschaft SEGA. Der Auftrag ist die Entwicklung am Standort Büchel so vorzubereiten, dass hier ein neues Stück Stadt entstehen kann. Sie beauftragt Untersuchungen, richtet die Flächen her und übernimmt auch die unmittelbare Projektkommunikation. Unter dem Slogan „Stadt machen am Büchel“ werden zukünftige Nutzende wie Investierende angesprochen, sich an der Quartiersentwicklung zu beteiligen.

 **Aachen, Nordrhein-Westfalen**

 www.buechel-aachen.de

46 Arbeitsgemeinschaft Städte mit historischen Stadtkernen

Vor 29 Jahren hat sich im Land Brandenburg die Arbeitsgemeinschaft Städte mit historischen Stadtkernen des Landes Brandenburg zu einem kommunalen Netzwerk zusammengeschlossen, um gemeinsam die historischen Stadtkerne vor dem Verfall zu retten und deren wertvolle Bausubstanz zu erhalten. Fortwährend stellen sich die mittlerweile 31 Mitgliedsstädte der großen Herausforderung, neue Nutzungen, sich verändernde Lebensgewohnheiten und sich wandelnde Anforderungen mit der Bewahrung des baukulturellen Erbes in Übereinstimmung zu bringen und somit für lebendige Altstädte zu sorgen. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit wird getragen durch regelmäßigen Erfahrungsaustausch und erzeugt somit Synergieeffekte bei der Erprobung und Initialisierung von neuen Ideen und Konzepten. Auch touristisches Marketing und kulturelle Belebung zählen mittlerweile zum Projektportfolio. Dies steigert einerseits den Bekanntheitsgrad der Mitgliedsstädte und stärkt andererseits die Identifikation der Einwohnenden mit ihrer Stadt.

 **Brandenburg**

 www.ag-historische-stadtkerne.de


3.3 Informelle Instrumente

Das breite Spektrum informeller Instrumente sollte durch die Kommunen im Rahmen einer integrierten Stadtentwicklung sachgerecht und flexibel genutzt werden. Die Verknüpfung und Weiterentwicklung der vorhandenen Instrumente generieren Mehrwerte.

- » **Integrierte städtebauliche Entwicklungs- bzw. Handlungskonzepte [47]**
 - » zentrales Instrument zur Stärkung der Nutzungsmischung
 - » prozessorientierter Handlungsrahmen
 - » Einbindung in gesamtstädtische und regionale Konzepte
 - » Verschränkung sektoraler Konzepte
 - » Erleichterte und schnelle Zugriffsmöglichkeiten auf Boden (aktive Bodenpolitik)
- » **Leitbildentwicklung**
- » **Sektorale Konzepte, Strategien und Herangehensweisen**
 - » Grünflächenentwicklungsplan/Freiflächenentwicklungsplan/Freiraumkonzept/Klimaschutzkonzept
 - » Gewerbeflächenentwicklungspläne
 - » Regionale Einzelhandelsentwicklungskonzepte
 - » Mobilitätsstrategien und -pläne
 - z. B. Nachhaltige Stadtverkehrsplanung (SUMP) zur Stärkung des Umweltverbundes
 - » Machbarkeitsstudien [48/49]
 - » Wettbewerbe [50]
 - » Gutachterverfahren

47 Städtebauliches Entwicklungskonzept „Zentrale Kernstadt“

Die Gemeinde Taucha ist durch ihre Nähe zu Leipzig von Suburbanisierungstendenzen geprägt. Das führt u. a. zu einer steigenden Nachfrage nach Bildungs- und Betreuungseinrichtungen. Gleichzeitig ist die Innenstadt von leerstehenden Gewerbeeinheiten und Kaufkraftabflüssen nach Leipzig betroffen. Unter Einbeziehung einer Bevölkerungsbefragung wurde mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept eine Strategie erarbeitet, die die Innenstadt zu einem multifunktionalen Zentrum profiliert. Die wesentlichen Ziele wurden über einen virtuellen Stadtrundgang vermittelt.

 **Taucha, Sachsen**

48 Reaktivierung der Bollbrüggschen Mühle Grabow

Die denkmalgeschützte ehemalige Bollbrüggsche Mühle umfasst ein Drittel des Stadtgebiets, besteht aus neun Gebäuden und steht seit Jahren leer. In einer Machbarkeitsstudie wurde ein Nutzungskonzept entwickelt, das auch die Planung eines überregional bedeutenden Großgewerbstandortes einbezog. Das Konzept will Arbeiten im Gewerbegebiet mit dem Wohnen in der Bollbrüggschen Mühle und Leben in einer historischen Altstadt verbinden.

 **Grabow, Mecklenburg-Vorpommern**

49 Reaktivierung eines ehemaligen Stadtbades


Das denkmalgeschützte Stadtbad in Luckenwalde steht seit Jahren leer. In einer Machbarkeitsstudie wurden seine Tragfähigkeit als temporärer Kunst- und Kulturstandort und Bedingungen und Möglichkeiten für eine entsprechende Adressbildung und Etablierung im Speckgürtel Berlins untersucht.


 **Luckenwalde, Brandenburg**

 www.luckenwalde-stadtentwicklung.de

50 Klimawäldchen am Wollhausplatz

Der Wollhausplatz ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt in der Heilbronner Innenstadt. Nach dem Abbruch von zwei Pavillons auf einer Tiefgarage wurde das Grünflächenamt mit der temporären Gestaltung der circa 800 qm großen Fläche beauftragt. Im Rahmen eines amtsinternen Wettbewerbs wurden Erde aufgeschüttet und 200 Bäume und Sträucher gepflanzt. In kurzer Zeit und mit kleinem Budget ist so das „Klimawäldchen“ entstanden. Der attraktive Freiraum lädt zur Erholung und Entspannung ein, produziert Sauerstoff und spendet Schatten.

 **Heilbronn, Baden-Württemberg**

 www.deutscher-landschaftsarchitektur-preis.de

- » Konzeptverfahren
- » Konzeptvergabeverfahren [51]
- » Kooperative Baulandentwicklung.

3.4 Förderprogramme


Förderung ist eine wesentliche Grundlage für die Innenstadtentwicklung. Die Förderlandschaft ist durch eine starke Dynamik geprägt, u. a. sind folgende Förderstrukturen relevant:

- » Städtebauförderungsprogramme des Bundes und der Länder
 - » Verfügungsfonds [siehe 5]
- » Investitionsförderung/-programme des Bundes
 - » z. B. KfW-Förderung (z. B. KfW 432 Energetische Stadtsanierung auch für grüne Infrastruktur und Klimaschutzmaßnahmen u. a. klimafreundliche Mobilität)
- » Förderprogramme aus weiteren Fachressorts
 - » z. B. BMVI, BMWI, BMF, BKM, BMU, BMBF
- » Landesförderprogramme zur Stadtentwicklung
 - » z. B. Sofortprogramm zur Stärkung unserer Innenstädte und Zentren in Nordrhein-Westfalen
 - » z. B. Berliner Programm „1.000 grüne Dächer“
 - » z. B. Zwischenerwerbsprogramme
- » Kommunale Förderprogramme [52]
 - » Wiedernutzung von Gebäuden in Ortsmitten
 - z. B. „Jung kauft Alt“
 - » Kommunale Anreizprogramme zur Förderung von Gestaltungsmaßnahmen
 - u. a. Fassadengestaltung, Hof- und Fassadenbegrünung
- » EU-Förderprogramme
 - » z. B. EFRE (KMU Förderung, städtische Dimension), ESF
- » Wirtschaftsförderung [53]
 - » Gewerbeförderung [54/55]
 - o Start-up-Förderung
 - o Tourismusförderung
- » Förderung durch Stiftungen, z. B. Deutsche Stiftung Denkmalschutz
- » Innenstadtfonds [56]
- » Bündelung von Förderprogrammen [57]




51 Neue Mitte Kelsterbach


Im Zentrum wurde eine untergenutzte Fläche, der sogenannte „Sandhügelplatz“ reaktiviert. In der „Neuen Mitte“ befinden sich heute neben Einzelhandel- und Büroflächen auch 78 neue Wohnungen. Um das für die Stadt beste Konzept in städtebaulicher, architektonischer und wirtschaftlicher Hinsicht zu ermitteln, wurde als Vergabeverfahren der „Wettbewerbliche Dialog“ gewählt. Dazu wurden allgemeine Vorgaben und Kriterien für alle Bietenden nach Maßgabe der städtischen Entwicklungsvorstellungen definiert. In einem mehrphasigen Prozess wurden die Entwürfe im Dialog zwischen der Stadt und den Bietenden im anonymen Verfahren weiterentwickelt und konkretisiert.

 Kelsterbach, Hessen

52 Kommunales Förderprogramm Innenstadt Höchst

Die Stadt Frankfurt am Main hat für das Stadtteilzentrum Innenstadt Frankfurt Höchst ein eigenes Förderprogramm zur Stärkung der Kernfunktionen aufgelegt. Das Programm wird vor Ort in einem Stadtteilbüro koordiniert. Neben der Förderung von Maßnahmen zur Aufwertung gewerblich genutzter Erdgeschosszonen und des öffentlichen Raums werden auch Aktivitäten zur Imagestärkung finanziert. Beispiele sind die stadtteilbezogene digitale Gewerbeflächen- und Leerstandbörse sowie die Etablierung des „Höchster Designparcours“, bei dem zwei Mal im Jahr Leerstände von jungen Kreativen bespielt werden.

 Frankfurt am Main, Hessen

 www.stadtplanungsamt-frankfurt.de



53 Nürnberger City-Werkstatt

Die Nürnberger City-Werkstatt ist eine gemeinsame Initiative der IHK und der Wirtschaftsförderung mit dem Ziel, die Innenstadt zu beleben. In Kooperation werden diverse Maßnahmen und Projekte erarbeitet, um die Innenstadt zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Hierzu zählen ein Leerstandsmanagement, temporäre Platzgestaltungen, ein lokaler Lieferdienst und eine Social-Media-Kampagne. Auch Marketing und Vernetzung übernimmt die City-Werkstatt.

📍 Nürnberg, Bayern

🌐 www.nuernberger-city-werkstatt.de

54 Initiative „Erfolgsraum Altstadt“ Westmecklenburg

„Vielfalt gemeinsam erhalten!“ lautet 2021 das Motto der Initiative „ERFOLGSRAUM ALTSTADT“. Innenstädte und Ortszentren sollen wieder zu Erfolgsräumen für Gewerbetreibende gemacht werden. Leerstände werden in Szene gesetzt und der Blick auf die „Zukunftsaufgabe Innenstadterhalt“ gerichtet. Im Rahmen eines Wettbewerbs werden neue Geschäftskonzepte für die Innenstädte gesucht und interessante Neugründungen und gelungene Geschäftsentwicklungen prämiert.

📍 Grevesmühlen, Lübz, Ludwigslust, Neustadt-Glewe, Parchim, Rehna, Schwerin und Wittenburg, Mecklenburg-Vorpommern

🌐 www.erfolgsraum-altstadt.de

55 10-Punkte-Programm für die Innenstadt

Mit dem 10-Punkte-Programm wird die Stärkung des Einzelhandels und der Gastronomie in den Blick genommen. Die Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 2,2 Millionen Euro setzen Impulse, um das Vertrauen in den Standort zu stärken und Anreize für eine Wiederbelebung zu schaffen. Finanziert werden Kampagne, Slogan, Mobilitätspaket, Hygieneberatung, Anreize für Gastro-Freisitze, digitale Wirtschaftsförderung, Marketingfonds, Open-Air-Galerie, das INSEK Innenstadt und der Fahrplan Gastro Bochum.

📍 Bochum, Nordrhein-Westfalen

🌐 www.wodaswirnochzaehlt.de

56 Zentrenfonds für neue Innenstadtideen

Die Stadt Münster hat kurzfristig einen Zentrenfonds mit 200.000 Euro ausgestattet. Damit werden Projekte zur Stärkung der Zentren unterstützt. Bewerben kann sich jeder und jede, egal ob Unternehmen, Einzelperson oder Institution. Es gibt keine inhaltlichen Einschränkungen bei den Projektanträgen – sie können im öffentlichen Raum wirken, den Geschäftsbesatz beleben oder andere Wege zur Stärkung des Zentrums wählen. Verteilt werden die Mittel durch ein Gremium aus öffentlichen und privaten Innenstadtkteurinnen und -akteuren. Der Fonds ist ein schnelles und unbürokratisches Experiment.

📍 Münster, Niedersachsen

🌐 www.stadt-muenster.de



57 Vom Fabrikgebäude zum Dienstleistungszentrum

Über fast 100 Jahre wurde in der ehemaligen Kindler'schen Fabrik in der Gomaringer Ortsmitte Kleidung hergestellt, bevor die aus Backsteinen errichtete Fabrik im Jahr 1993 stillgelegt wurde. Der Umbau des leerstehenden denkmalgeschützten Fabrikgebäudes wurde mit Städtebauförderungsmitteln sowie Mitteln aus der Denkmalschutzförderung bezuschusst. Im Dienstleistungszentrum ist das neue Rathaus sowie die Polizei untergebracht. Das neue Dienstleistungszentrum ist ein Beispiel dafür, wie gut verschiedene Förderprogramme wirken, wenn sie sich gegenseitig ergänzen.

📍 Gomaringen, Baden-Württemberg

3.5 Bau- und Planungsrecht

Das Bau- und Planungsrecht bietet eine Vielzahl von Instrumenten zur Innenstadtentwicklung, die hierfür von den Kommunen sach- und zielgerecht zur Anwendung gebracht werden müssen. Die Beispiele aus der Praxis zeigen, wie erfolgreich und gewinnbringend die bestehenden Instrumente eingesetzt werden können.

- » **BauGB**
 - » Vorbereitende Bauleitplanung (§ 1 (2) und § 5 ff BauGB)
 - » Verbindliche Bauleitplanung (§ 1 (2) und § 8 ff BauGB)
 - » Städtebaulicher Vertrag (§ 11 BauGB)
 - Steuerung von Umnutzung/
Nutzungsmischung/Zwischennutzung auf Grundstücken, auf die die Kommune durch Eigentum, Steuerung planerischer Aufwertung oder Fördermittelvergabe teilweisen Zugriff hat
 - z. B. Rechtssicherheit bei der/für die Öffnung privater Flächen
 - » Vorkaufsrecht (§ 24 und § 25 BauGB)
 - u. a. in Vorkaufsrechtssatzungen bzw. Stadterneuerungsvorranggebieten (SVG)
 - » Befreiungen (§ 31 BauGB)
 - » Baulandumlegung (§ 47 BauGB)
 - » Besonderes Städtebaurecht (§§ 136 ff BauGB)
 - Sanierungsmaßnahme (§ 142 BauGB) [58]
 - Vor-Ort-Management (eingebunden in eine Gesamtmaßnahme)
 - Stadtumbaumaßnahmen (§ 171a BauGB)
 - Erhaltungssatzung und städtebauliche Gebote (§§ 172 ff BauGB)
 - Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (§ 165 BauGB)
 - Machbarkeitsstudien (eingebunden in eine Gesamtmaßnahme)
- » **BauNVO**
- » **BauO der Länder**
 - » Stellplatzsatzungen bzw. -verordnungen
- » **Zweckentfremdungssatzungen bzw. -verordnung**
- » **Qualifizierter Freiflächenplan**
 - » als Teil des Baugenehmigungsverfahrens
- » **Grünflächensatzung und Begrünungssatzung**
 - » Kenn- und Orientierungswerte über unversiegelte Fläche, Ausstattungsmerkmale Grünflächenanteile festlegen
- » **Gestattungsvereinbarungen**
- » **Gestaltungssatzungen**



58 Quartiersentwicklung „Nooröffnung“

Die Stadt Eckernförde entwickelt aus einer innerstädtischen, vormals gewerblich genutzten Brachfläche ein neues Quartier in Hafennähe. Hier entsteht neben einer Neubebauung mit Mehrfamilienhäusern und Gewerbeflächen eine große innerstädtische Grünfläche. Die städtebauliche Planung greift dabei die historische Stadt- und Freiflächenstruktur auf. Dem großen Interesse der Öffentlichkeit und den Belangen der unterschiedlichen zukünftigen Nutzergruppen wird mit Informations- und Beteiligungsveranstaltungen Rechnung getragen – z. B. mit einem Planungsspaziergang auf den Flächen.

📍 Eckernförde, Schleswig-Holstein

🌐 www.ostseebad-eckernförde.de

59 Kooperationsvereinbarung für das Haus der Statistik

Für das Modellprojekt Haus der Statistik wird die Zusammenarbeit diverser Akteurinnen und Akteure sowie die Finanzierung des laufenden Prozesses durch eine Kooperationsvereinbarung geregelt. Die Vertretenden der Stadt, der Immobilienwirtschaft und der Initiativen vor Ort schaffen einen verbindlichen Kooperationsrahmen für die gemeinsame und gemeinwohlorientierte Entwicklung des Areals. Durch Bestandssanierung und Neubau entstehen Räume für Kunst, Kultur, Soziales und Bildung, städtische Wohnungen, öffentliche Verwaltung und ein neues Rathaus für den Bezirk.

📍 Berlin

🌐 www.hausderstatistik.org

- » Denkmalschutzgesetze, z. B. Freiraumschutz und Ensembleschutz
- » Umwidmungsrecht
- » Kooperationsvereinbarungen [59]

3.6 Straßen- und Verkehrsrecht

- » Straßenverkehrsordnung (StVO)
- » Bewohnerparkkonzepte
- » Handwerkerparkausweise [60]
- » Konzepte für Gewerbeverkehre
- » Kommunale Verkehrsorganisation über Satzungen, z. B. bei Aufstellung von Ladeinfrastrukturen
- » Sondernutzungssatzung
- » Pooling-Dienste im Sinne des novellierten PBefG

3.7 Modellprojekte, Experimentierräume und Reallabore

(Städtebauliche) Modellprojekte, Experimentierräume und Reallabore sind Instrumente, die den Akteuren vor Ort ermöglichen neue Herangehensweisen in den Innenstädten zu erproben. Sie lassen sich beispielsweise in den Bereichen Mobilität und Verkehr, Grün- und Freiräume oder auch beim Wohnen, dem Handel und der Kultur anwenden und sind so ausgelegt, dass ein Versuch auch scheitern darf. [61/62] Unter anderem:

- » Urban Prototyping (maßgeschneiderte ortsspezifische Lösungen)
- » „Paradoxe Intervention“: Punktuelle Aktionen, die neu, anlassstiftend und frequenzbringend sind. [63]

60 Handwerkerparkausweise

In mehreren Städten wurden Handwerkerparkausweise (HPA) eingeführt. Damit sollen Handwerksbetriebe und vergleichbare gewerbliche Dienstleister weiterhin flexibel ihre Kunden in den Innenstädten aufsuchen können, auch wenn diese Gebiete als „Bewohnerparkzonen“ ausgewiesen sind bzw. andere verkehrseinschränkende Regelungen gelten. Ein HPA ermöglicht Betrieben das kostenfreie Abstellen ihrer Fahrzeuge für die Dauer des Arbeitseinsatzes in diesen Zonen. Zudem wird auch das Abstellen in eingeschränkten Halteverbotsbereichen bzw. Halteverbotszonen oder verkehrsberuhigten Bereichen ermöglicht.

 Deutschland

61 „Retail Lab“ unterstützt Existenzgründung

Das „Retail Lab“ („Einzelhandel-Labor“) ist ein seit 2017 existierendes Geschäft, welches die Attraktivität der Gelderner Innenstadt erhöhen und gleichzeitig Einzelhandelsbetrieben bzw. Gründenden eine risikoärmere Gründungsphase ermöglichen soll. Der Zusammenschluss von Mietenden wird unterstützt. Durch günstige Konditionen wie der partiellen Raum- oder Regalmiete ist das Modell für den Einstieg ideal. Langfristig – so die Idee – sollen Gründende in der Anfangsphase unterstützt werden, um den Wirtschaftsstandort Geldern vielfältiger aufzustellen.

 Geldern, Nordrhein-Westfalen

 www.geldern.de

62 Modernitätsfonds für Mobilitätsinnovationen

Mit dem Förderprogramm mFUND unterstützt das BMVI seit 2016 datenbasierte Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um digitale Anwendungen und Innovationen zur Mobilität 4.0. Zentrale Elemente sind die geplante Verwertung der Projektergebnisse und die Einbindung von Anwendungspartnern und Start-ups. Durch die rund 300 geförderten mFUND-Projekte mit einem Schwerpunkt auf Dateninnovationen ist eine Vielzahl von Themen abgedeckt, die mit der Innenstadtstrategie explizit adressiert werden.

 Deutschland

 www.mfund.de



63 Stadtlabor in Parkhauszwischennutzung

Das Parkhausgrundstück wird im Zeitraum zwischen Abbruch und Neubau (Ende 2021 bis Ende 2024) zu einer flexibel nutzbaren Fläche hergerichtet. Mit „Marktplatz“, Wiesen- und Urban-Gardening-Flächen entsteht hier unter dem Titel „ZwischenZeit Büchel“ ein Stadtlabor. Es haben sich bereits über 20 Initiativen, Institutionen und Einzelpersonen gemeldet, die diesen neuen Ort temporär gestalten und bespielen möchten. Zudem bestehen Kooperationen mit diversen Instituten der RWTH, die hier Projekte durchführen. Im Herzen der Innenstadt wird so ein neuer Frei- und Kreativraum angeboten.

📍 Aachen, Nordrhein-Westfalen
 ⓘ www.buechel-aachen.de

3.8 Stadtentwicklung durch Großereignisse

Eine Stadtentwicklung durch Großereignisse ist nicht in allen Städten uneingeschränkt umsetzbar und Beispiele sind nicht ohne weiteres übertragbar. Sie haben häufig einen Leuchtturmcharakter und sind auf den Einzelfall bezogen. Dennoch profitieren Innenstädte häufig von Großereignissen, da diese regelmäßig im gesamtstädtischen Kontext umgesetzt werden und somit weitere positive Entwicklungen in den Innenstädten anstoßen.

- » Internationale Bauausstellungen IBA [64]
- » Bundesgartenschau BUGA [65]
- » Landesgartenschau LAGA [66]

64 Open Factory im Eiermannbau

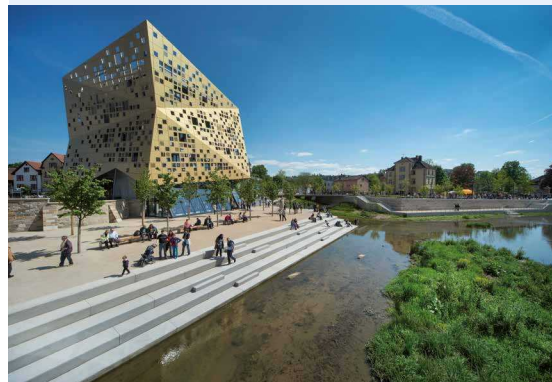
Eine leerstehende Fabrik und Architekturikone wird gemeinschaftlich als »Open Factory« aktiviert. Entwicklerin und erste Nutzerin ist die Internationale Bauausstellung (IBA) Thüringen. Der Eiermannbau ist seit 2016 über zahlreiche Probenutzungen zu einer wichtigen Adresse öffentlicher und kultureller Nutzungen in Stadt und Region geworden. Die zwei Hektar große Freifläche wird in das Umnutzungskonzept einbezogen.

📍 Apolda, Thüringen
 ⓘ www.iba-thuringen.de

65 Stadtausstellung/BUGA Heilbronn

Das Gebiet Neckarbogen ist eine alte Hafen- und Gewerbebrache und 2019 Ort der Bundesgartenschau. Es wird kontinuierlich zu einem Vorzeigestadtquartier weiterentwickelt. Die urbane Freiflächenentwicklung wird mit der städtebaulichen Entwicklung ganzheitlich verbunden. Die Entwicklung soll bis 2030 abgeschlossen sein. Das Vorhaben zeichnete sich durch intensive, über mehrere Jahre angelegte Bürgerbeteiligungsprozesse (u. a. auch beim Rückbau einer Schnellstraße) sowie durch Innovation und Qualität bei Planung, Durchführung und der Grundstücksvergabe (Konzeptverfahren) aus. Ziel ist eine hohe Nutzungsmischung und Nutzungsvielfalt im Quartier.

📍 Heilbronn, Baden-Württemberg
 ⓘ www.heilbronn.de



66 Strukturentwicklung durch LaGa

Im Stadtgebiet Schwäbisch-Gmünd wurden im Zuge der Landesgartenschau 2014 viele Baumaßnahmen durchgeführt. Die ehemalige B29 konnte durch die Verlegung des Durchgangsverkehrs in einen Tunnel rückgebaut werden. Nachfolgend wurden prägende Wasserläufe wieder freigelegt und für Bürgerinnen und Bürgern zugänglich gemacht. In der mittelalterlichen Stadt gelang es, neue Grünräume zu schaffen, die nachhaltig zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beitragen.

📍 Schwäbisch Gmünd, Baden-Württemberg

4 Empfehlungen

Situationen und aktuelle Herausforderungen in Innenstädten, Stadtteilzentren und Ortskernen sind sehr unterschiedlich. Es bedarf passgenauer Ziele und Strategien sowie lokalspezifischer Lösungen, die die jeweiligen Rahmenbedingungen, Chancen und Potenziale berücksichtigen. Diese sind vor Ort kooperativ, gemeinsam mit allen relevanten Innenstadtakteuren (interdisziplinär und ämterübergreifend) sowie partizipativ mit den Bürgerinnen und Bürgern zu entwickeln und umzusetzen. Innenstadtentwicklung braucht Investitionen. Die Bereitschaft zu Investitionen muss bei Eigentümern, Vermietern und Mietern und in der Wirtschaft über Kooperation und Leitbilder, Anreize und gemeinsame Aushandlungsprozesse permanent befördert werden.

Nutzungsmischung, Funktionsvielfalt und hohe Aufenthaltsqualitäten sind grundlegende Voraussetzungen für attraktive und lebendige Innenstädte. Dies zu erreichen erfordern ein schrittweises und prozessorientiertes Vorgehen, die Anwendung informeller Instrumente, die planerische Absicherung durch formelle Instrumente sowie Kommunikation und Kooperation.

Der Beirat Innenstadt beim BMI hat sich intensiv mit den aktuellen Herausforderungen sowie Aufgaben und Chancen der Innenstadt- und Zentrenentwicklung unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen der Corona-Pandemie beschäftigt. Er empfiehlt die konsequente Anwendung und Ausnutzung der bestehenden Instrumente zur Weiterentwicklung von Innenstädten und Zentren.

Darüber hinausgehend haben sich die Mitglieder des Beirats Innenstadt auf **gemeinsame Empfehlungen zur Stärkung der multifunktionalen, resilienten und kooperativen Innenstadt** verständigt.

Aus Sicht des Bundes wird darauf hingewiesen, dass alle vorgeschlagenen finanzwirksamen Maßnahmen unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel bei Bund, Ländern und Kommunen sowie ausreichender Personalkapazitäten auf allen Ebenen betrachtet werden müssen.

Organisation und Akteure – Prozess und Kommunikation

1. Für eine nachhaltige und multifunktionale Innenstadt- und Zentrenentwicklung muss ein **starker gesellschaftlicher Konsens über die vielfältige urbane Nutzungsmischung** als typische Situation in der Innenstadt hergestellt werden. Innenstädte sind charakterisiert durch Interessens- und Nutzungskonkurrenzen, die sich nie ganz auflösen lassen. Der notwendige Veränderungsprozess von der oft noch monofunktionalen zur multifunktionalen Innenstadt gelingt somit nur über Kompromissbereitschaft und unter **Einbeziehung aller Beteiligten**. Es braucht ein **neues Miteinander** von Verwaltung, Politik und Eigentümern, Immobilienwirtschaft, privater und kommunaler Wohnungswirtschaft, Handel, Gastronomie und Hotellerie, Tourismus, Dienstleistungen, sonstiger gewerblicher Wirtschaft, Handwerk, Bildung und Kultur, Gesundheitswirtschaft, Verkehr und Logistik sowie mit privaten Nutzern und zivilgesellschaftlichen Initiativen (**Kultur des Dialogs**).
2. Stadtentwicklung verlangt von der kommunalen Spitze gleichermaßen Kooperationsbereitschaft und Entscheidungswillen. Die Transformation der Innenstädte erfordert eine **leistungsfähige Organisationsstruktur in der Kommune**, die über ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen verfügt. Gleichzeitig lässt ein verändertes Aufgabenverständnis der Verwaltung als Impulsgeber und Ermöglicher neue Allianzen entstehen, die gemeinsam Verantwortung übernehmen (good governance).
3. **Managementstrukturen und Organisationsformen außerhalb der Verwaltung** sind, zu stärken, weiterzuentwickeln, miteinander zu vernetzen und zu fördern (z. B. (Eigentümer-)Vereine, BIDs, Gewerbevereine, Standortgemeinschaften u. a.). Bezüge zu Nachbarschafts- und Quartiersinitiativen sind herzustellen, Doppelstrukturen zu vermeiden. **Vermittler und Ermöglicher** wie City- oder Zentrenmanagement, Agenten o. ä. sind notwendig, um Akteure zusammenzuführen, „zwischen den Welten“ zu vermitteln und neue Kooperationen auf den Weg zu bringen.
4. Nachhaltige Innenstadtentwicklung braucht **integrierte Handlungskonzepte**. Kommunen wie auch private Eigentümer, innerstädtische Wirtschaft und Bürgerschaft brauchen eine gemeinsam entwickelte Strategie als Grundlage für Kooperation und Koproduktion. Diese grundlegende Orientierung „**Phase 0**“ ist trotz aller drängender Aufgaben und Herausforderungen mit Umsicht und Sorgfalt zu gestalten, um künftigen Fehlentwicklungen vorzubeugen. Bestehende gesamtstädtische Entwicklungen und Planungen (z. B. Innenstadtentwicklungskonzepte oder Einzelhandelskonzepte) sollen unter der Prämisse der Stärkung der Innenstädte auf den Prüfstand gestellt werden. Leerstands- und Baulandkataster sollten eingerichtet bzw. weiterentwickelt werden. Sie ermöglichen bei konkreten Ansiedlungsfragen schnell passgenaue Angebote.
5. Strategien und Konzepte sollen **ämter- und akteursübergreifend** erarbeitet und realisiert werden. Das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) muss alle relevanten Akteure einbeziehen und alle Funktionen berücksichtigen. Dazu zählen insbesondere Fragen zur Mobilität und zur Freiraumgestaltung. Mit ihrem integrierten Ansatz sollten diese Konzepte auch als Grundlage für die Förderung von innenstadtrelevanten Vorhaben aus anderen Fachprogrammen herangezogen werden.
6. Die Ansiedlung v. a. von öffentlichen Bildungs-, Sozial- oder Kultureinrichtungen sollte im Hinblick auf deren mögliche Potenziale für Innenstädte oder Zentren gestärkt werden. Empfohlen werden (gesamtstädtische) „**Investitions-Checks**“, die bereits geplante öffentliche Investitionen in diesen Bereichen auf den Prüfstand stellen, mit dem Ziel, diese – wo möglich – im innerstädtischen Bereich vorzusehen.

7. **Kleinteilige Kooperationen sind zu stärken und Bottom-Up-Prozesse** gezielt zu unterstützen, um Projekte vor Ort kurzfristig realisieren zu können. Dies beinhaltet auch die Durchführung von Projekten mit neuen Partnern. Förderstrukturen auf allen Ebenen sowie Vermittlung und Beratungsleistungen auf lokaler Ebene sind dahingehend auszubauen.
8. Kreative und neue Ideen müssen in den Innenstädten ausprobiert werden können! Die Offenheit für solche **Experimentierräume und Reallabore**, die innerstädtische und temporäre Umnutzung erproben, zugleich aber ihre Revidierbarkeit ermöglichen, wird zur Voraussetzung für innovative Wege in der Stadtentwicklung. Reallabore und Experimente sind grundsätzlich für alle Handlungsfelder in der Stadt geeignet – ob bei der temporären Nutzung von Leerständen, für Zwischennutzungen in Freiräumen, Brachen u. a., bei der Ansiedlung neuer Funktionen, bei der Entwicklung von Lösungen für eine innenstadt- und umweltverträgliche Mobilität oder zur Steigerung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume, insbesondere bei Grün- und Freiflächen.
9. Zentren und Innenstädte sind zugleich Visitenkarten und Identifikationsorte. An die innerstädtische Entwicklung müssen höchste baukulturelle Standards angelegt werden; sie erfolgt vorrangig aus dem Bestand und unter besonderer Berücksichtigung des baukulturellen Erbes. **Informelle Planwerke und Leitbilder** sollten zur Bewältigung von gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen der Innenstädte zielgerichtet fortgeschrieben und geschärft werden. Konzeptverfahren oder Gestaltungsräte sollten als Steuerungselement einer qualitativen Innenentwicklung stärker etabliert werden. Sonderformate wie Bauausstellungen und Gartenschauen können ebenfalls Ideen für neue und zukunftssträchtige Planungsansätze liefern.
10. Lernen von guten, aber auch aus schlechten Beispielen: **Überregionale Kommunikation, Wissenstransfer und Austausch** zwischen den Kommunen müssen gestärkt werden. Dafür sollen die vom Beirat Innenstadt mit initiierte Best-Practice-Datenbank und die digitale Plattform „www.unsere-stadtimpulse.de“ weiterentwickelt und etabliert werden. Beispielgebende Maßnahmen und Erkenntnisse aus der Städtebauförderung, aus anderen Ressorts mit Bezug zur (Innen)Stadtentwicklung, z. B. dem BMWi oder dem BMVI, sowie lokale Plattformen oder regionale Initiativen müssen noch stärker verbreitet und kommuniziert werden.
11. Darüber hinaus sieht der Beirat Bedarf für den **Aufbau einer Anlaufstelle auf Bundesebene**, die **kompetent informiert** und **berät** sowie den **Wissenstransfer** zwischen Bund, Ländern und Kommunen zur nachhaltigen Stadtentwicklung und zum Städtebau stärkt.
12. **Stadtentwicklungs-, Bau- und Immobilien-, Verkehrs- und Klimaschutzpolitik** müssen **eng aufeinander abgestimmt** werden. Nur so kann auf allen Ebenen sichergestellt werden, der gesamtgesellschaftlichen Verantwortung für den Klimaschutz sowie für eine sozialverträgliche Stadtentwicklung gleichermaßen gerecht zu werden.

Rahmen

13. Der Beirat empfiehlt, vorhandene **Ermessensspielräume im Bau- und Planungsrecht zur Innenstadtentwicklung konsequent zu nutzen**. Hierzu zählen beispielsweise die (un)befristete Befreiung vom B-Plan, Moratorien, der Einsatz von Experimentierklauseln jeglicher Art sowie die Einbindung von Zwischennutzungen zu soziokulturellen Zwecken in den §§ 6–8 BauNVO.
14. Städte und Gemeinden sollen auf Grundlage eines beschlossenen strategischen Planwerks eine **aktive Bodenpolitik** betreiben, um die städtebauliche Entwicklung für strategisch besonders wichtige Gebäude und Flächen in den Innenstädten besser steuern zu können. Hierbei sind gemeinwohlorientierte Aspekte und das Ziel multifunktionaler Stadtstrukturen zu berücksichtigen.
15. Die Kommunen sollen – Bezug nehmend auf ihre innerstädtischen Gesamtplanungen – die **Handlungsspielräume** in den bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren für **Nutzungsänderungen** ausschöpfen, um die Nutzungsvielfalt in Innenstädten und Zentren zu stärken.
16. Die **Rechtssicherheit von Reallaboren und Experimentierräumen** muss durch sachgerechte Regelungen und die rahmengebenden Institutionen sichergestellt werden. Auch ein Scheitern von Projekten als Reallabore oder Experimentierräume muss möglich sein.
17. Im Rahmen der Bauleitplanung sollten die Kommunen, deren Stadtstruktur dafür geeignet ist, die Möglichkeit nutzen, **Mindestanteile von Gewerbe** zu konkretisieren, so dass die Ansiedlung von Handwerk und innenstadtverträglicher Produktion gesichert werden kann.
18. Um in der Bestandsentwicklung eine verträgliche Mischung aus Wohnungsneubau und Freiflächengestaltung zu erreichen, bedarf es kommunaler Satzungen (z. B. Freiflächengestaltungssatzungen) zur **konsequenten Entwicklung von Freiflächen mit variablen Nutzungen**. Durch Standards und Kriterien für Grünerreichbarkeiten, Grünvernetzung sowie Mindeststandards bei Neubauten kann es gelingen, qualifizierte Grün- und Freiräume in den Städten auszubauen und deren Aufenthaltsqualität zu steigern.
19. Für eine **ausreichende Grünflächenversorgung sind Kriterien** zu etablieren und anzuwenden. Orientierungswerte und Standards zur Grünausstattung sind zu entwickeln. Die Kommunen sollten von der neuen Festsetzungsmöglichkeit für Naturerfahrungsräume in § 9 (1) Nr. 15 BauGB Gebrauch machen. Ferner sollten sie die Möglichkeiten zur Realisierung von Gemeinschaftsdachgärten prüfen sowie Potenziale für kleine grüne Oasen erfassen. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen können als Experimentiergebiete für neue Freiraumnutzungen genutzt werden.
20. Beim Ausbau und bei der Qualifizierung von Grün- und Freiflächen sollte der Grundsatz des **Verschlechterungsverbots** und des **Verbesserungsgebots** gelten.
21. Im Sinne der multifunktionalen Entwicklung von Innenstädten bedarf es einer **Weiterentwicklung der immissionsschutzrechtlichen Regelungen** des Bundes und der Länder (z. B. der TA Lärm). Es gilt zu prüfen, welche Anpassungen unter Wahrung des Gesundheitsschutzes möglich sind. Eine Experimentierklausel, wie sie von Seiten der Umwelt- und der Bauministerkonferenzen der Länder diskutiert wird, ist zu prüfen.

22. Städte und Kommunen sollten im Sinne der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung einen Anteil ihrer Liegenschaften in **Erbbaurecht** vergeben. Erbpacht kann Zugang zum Grundstücksmarkt für eine Vielzahl an Akteuren in den Innenstädten erleichtern und steigende Preisspiralen auf dem Grundstücksmarkt dämpfen.

In Anlehnung an die Empfehlungen des Bündnisses für moderne Mobilität schließt sich der Beirat folgenden innenstadtrelevanten Empfehlungen an:

23. Zur **Gewährleistung der verkehrlichen Erreichbarkeit** der Innenstädte, bedarf es integrierter Mobilitätskonzepte. Hierbei ist neben den Städten insbesondere das Umland in den Blick zu nehmen.
24. Der ÖPNV bildet das Rückgrat für eine nachhaltige Mobilität in die Innenstädte. Bund, Länder und Kommunen sollten bedarfsgerecht **Infrastruktur und Angebote im ÖPNV** im Sinne einer attraktiven Anbindung insbesondere des Umlands an Innenstädte weiter ausbauen.
25. **Verkehrs- und klimapolitische Ziele wie eine Veränderung des Modal Split** zugunsten des Umweltverbunds können **nur mit abgestimmten Maßnahmen** erreicht werden. Der nicht substituierbare gewerbliche, öffentliche und private motorisierte Verkehr ist bei allen Mobilitätskonzepten mitzudenken. Generell müssen möglichst flexible Abstellmöglichkeiten für den gewerblichen Produktions-, Liefer-, Service- und Wartungsverkehr sichergestellt werden. **Parkraummanagement** bildet hierbei einen wichtigen Baustein, wenn Alternativen zur Pkw-Nutzung in ausreichendem Maß vorhanden sind. Die Kommunen sollten hier - wo rechtlich möglich - ihren **Gestaltungsspielraum** stärker nutzen und dieses auch durch digitale Anwendungen stärker überwachen.
26. In den Innenstädten findet der gewerbliche und öffentliche Service-, Wartungs- und Lieferverkehr wenig Halteflächen, was u. a. zu Zweite-Reihe-Parken führt. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die für Innenstädte notwendigen logistischen Prozesse zu gewährleisten, sollte ein zusätzliches **Verkehrszeichen „Lieferzone“** eingeführt werden.
27. Durch die Erprobung neuer innerstädtischer Logistikkonzepte, z. B. **zur Nachtlogistik** sowie zu **Mikro- und Makro-Hubs**, kann eine Entlastung der Innenstädte am Tage erreicht und so Konflikte bei der Nutzung öffentlicher Räume vorgebeugt werden. Hierzu sollte eine Zertifizierung geräuscharmer Logistikprozesse entwickelt werden.
28. Eine gut ausgebaute, sichere und lückenlose Infrastruktur für Radfahrende und zu Fuß Gehende stärkt die Erreichbarkeit und Attraktivität unserer Innenstädte. Eine langfristige **Verstetigung der Mittel für den Radverkehr**, insbesondere für das Sonderprogramm „Stadt und Land“, wird befürwortet.
29. Geeignete und ausreichende **Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und neue Mobilitätsformen** können zu einem attraktiveren Stadtbild sowie zu einem höheren Anteil des Umweltverbundes am Modal Split beitragen und begünstigen deren Nutzung, auch in Kombination mit dem ÖPNV. Die **Förderung von Fahrradabstellmöglichkeiten** sollte daher erweitert werden. Um das Abstellen stationsloser Mietfahrräder und Mietelektronkleinfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu regulieren, sollte der Betrieb dieser Leihflotten rechtlich als Sondernutzung verankert werden.

Finanzierung

30. Die **Städtebauförderung** ist ein wichtiger Baustein zur Finanzierung von Stadtentwicklungsprozessen. Der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln zur Stärkung von Innenstädten und Ortsteilzentren ist im BauGB verankert (§§ 164a und 164b BauGB). Sie muss als verlässliches Förderinstrument auf hohem Niveau fortgeschrieben, die Unterstützung zur Weiterentwicklung von Innenstädten erhöht werden. Weitere Empfehlungen zur **Weiterentwicklung der Städtebauförderung von Bund und Ländern**:
 - a. Leitlinien für ISEK erstellen, bzw. aktualisieren
 - b. Weiterentwicklung der Länderrichtlinien durch Abgleich ausgesuchter und erfolgreicher Fördertatbestände
 - c. Digitalisierung des Städtebauförderungsprozesses (vom Antrag bis zur Abrechnung)
 - d. Stärkung der Verfügungsfonds.
31. Bund und Länder werden aufgefordert, die **Förderung der Innenstadt- und Zentrenentwicklung zu verstärken**, um den langfristigen und vielfältigen Herausforderungen begegnen zu können.
32. Zur **Stärkung des Wohnens** im innerstädtischen Bestand sollten steuerliche Anreize für den bezahlbaren Mietwohnungsbau über 2021 hinaus fortgeführt werden.
33. Die **Ansiedlung von gewerblicher Wirtschaft und Produktion bzw. kleinen Manufakturen** sollte mit **Pilotprogrammen** (z. B. Gewerbehofprogramme) erprobt werden. Auch temporäre Umnutzungen von leerstehenden Ladenlokalen durch Handwerks- und Gewerbebetriebe, Künstler, berufliche Bildungseinrichtungen und andere Branchen gilt es zu unterstützen. Dies kann zunächst eine zeitweise Präsentation von Produkten und Diensten vorsehen (z. B. des Kunst- oder Regionalhandwerks, innovative Angebote der Digital-, Energie- und Umwelttechnik), die bei entsprechender Eignung in längerfristige Nutzungen münden können.
34. Eigenleistungen von Handwerk und Gewerbe bei Umnutzung sollten stärker aktiviert werden. Das Potenzial des baulichen Bestandserhalts, z. B. durch **Eigenleistungen von Handwerksunternehmen für den Eigenwerb**, sollten erschlossen und durch die Kommunen stärker flankiert werden.
35. Innerstädtische Gewerbetreibende sollten bei der **digitalen Transformation** durch gezielte Beratungsangebote zum Umbau oder zur Modernisierung von Gewerbeeinheiten stärker gefördert werden.
36. Bei der **Pflege von Grün- und Freiräumen sollten neue Ansätze** etabliert werden. Private Akteure übernehmen Patenschaften (z. B. für Flächen „vor dem eigenen Bereich“) und auf privaten Flächen **kooperieren die Kommunen mit Privaten**. Auch neue Konzepte zur Finanzierung und Sicherung einer längerfristigen Pflege sind erforderlich.
37. **Neue Förderanreize für private Investitionen** in Gebäude**grün**, für Klimaoasen, Hinterhofbegrünung und Mikroparks, Rückgewinnung von Freiflächen, durchgrünte Freiräume und der wassersensible Stadtumbau sind (weiter-)zu entwickeln. Wettbewerbe für mehr Grün fördern Kreativität und die Verbreitung guter Ideen..

Mitwirkende an der Innenstadtstrategie

Beirat Innenstadt beim BMI

Vorsitz des Beirats Innenstadt

Staatssekretärin Anne Katrin Bohle

Handelsverband Deutschland (HDE) e. V.

Stefan Genth, Michael Reink

Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK) e. V.

**Dr. Ilja Nothnagel, Tine Fuchs, Tanja Mammen, Dr. Ulrike Regele,
Anne-Kathrin Tögel, Dr. Patrik Thiele**

Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) e. V.

Karl-Sebastian Schulte, Dr. Carsten Benke, Michel Durieux, Dr. Titus Kockel

Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen (BFW) e. V.

Andreas Ibel, Andreas Beulich, Constantin M. Dabelstein

Zentraler Immobilien Ausschuss (ZIA) e. V.

Dr. Andreas Mattner, Aygül Özkan, Daniel Förste, Thomas Schmalfuß

Haus & Grund Deutschland

Dr. Kai H. Warnecke, Matthias zu Eicken, Gerold Happ

Deutscher Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA) e. V.

Ingrid Hartges

Deutscher Städtetag (DST)

Hilmar von Lojewski, Detlef Raphael, Tanja Kohnen, Dr. Timo Munzinger

Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB) e. V.

Norbert Portz, Bernd Düsterdiek, Jan Strehmann, Alexander Kramer

DIE STADTENTWICKLER.BUNDESVERBAND e. V.

Monika Fontaine-Kretschmer, Anna Stratmann

unter Beteiligung der Bundesressorts

Bundesministerium der Finanzen (BMF),
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi),
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI),
Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV)

Hinweis: Die Ausführungen und Handlungsempfehlungen des Beirats Innenstadt geben nicht notwendigerweise die Auffassung der Bundesregierung wieder; insbesondere verpflichten sie diese nicht zur Prüfung oder Umsetzung bestimmter Maßnahmen.

Weitere ständige Mitwirkende an der Ausarbeitung der Innenstadtstrategie

Bund Deutscher Landschaftsarchitekten

Steffan Robel

Bundesstiftung Baukultur

Reiner Nagel, Inga Glander

Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) e. V.

Carsten Hansen

Bundesvereinigung City- und Stadtmarketing Deutschland (bscd) e. V.

Jürgen Block

Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.

Dr. Christian Huttenloher

Geschäftsstelle des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz (DNK)

Dr. Ulrike Wendland

Vereinigung der Landesdenkmalpfleger (VDL)

Prof. Dr. Markus Harzenetter

Netzwerk Urbane Liga e. V.

Kristin Lazarova

Team Innenstadt

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI)

Nicole Graf, Gabriele Kautz, Anke Michaelis-Winter, Ingo Weiß

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Dr. Marion Klemme, Dr. Peter Jakubowski

Plan und Praxis GbR

Holger Pietschmann, Laura Hammler, Mario Schmütz, Rhona Wagner

Weitere Mitwirkende:

Arbeitsgruppe „Entwicklung der Innenstädte“ der Bauministerkonferenz der Länder (Gast)

Hans-Joachim Stricker (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg)

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, BBSR

Dr. Fabian Dosch, Stephanie Haury, Dr. Andrea Jonas, Madeline Kaupert, Anna-Maria Mütter, Eva Neubrand, Christian Rauch, Mechthild Renner, Melanie Schade, Dr. Ralph Schüle, Dr. Karin Veith, Stephan Willinger

Impressum

Herausgeber

Referat SW III 5 – Lebendige Zentren, Nationale Projekte des Städtebaus
Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
Alt-Moabit 140
10557 Berlin

Stand

Juli 2021

Gestaltung, Layout und Satz

Plan und Praxis GbR

Bildnachweise

Erik-Jan Ouwerkerk/ S. 7/Beispiel [2]
ProjektStadt/ S. 8/Beispiel [3]
Erik-Jan Ouwerkerk/ S. 13/Beispiel [5]
Frieder Blickle/ S. 19/Beispiel [12]
DSK GmbH/ S. 21/Beispiel [13]
Thomas Müller/ S. 22/Beispiel [16]
raumwerk.architekten/SEG/ S. 26/Beispiel [23]
A24 Landschaft Landschaftsarchitektur GmbH, Hanns Joosten/ S. 28/Beispiel [27]
DSK GmbH/ S. 33/Beispiel [37]
Kerstin Meyer, Institut Arbeit und Technik/ Urbane Produktion.Ruhr/ S. 33/Beispiel [39]
ProjektStadt/Marc Strohfelddt/ S. 34/Beispiel [43]
ProjektStadt/Marc Strohfelddt/ S. 37/Beispiel [51]
Wirtschaftsförderung Nürnberg/ S. 38/Beispiel [53]
Angela Hammer/Gemeinde Gomaringen/ S. 38/Beispiel [57]
BIG Städtebau GmbH – Aerowest GmbH/ S. 39/Beispiel [58]
SEGA Aachen/ S. 41/Beispiel [63]
A24 Landschaft Landschaftsarchitektur GmbH, Hanns Joosten/ S. 41/Beispiel [66]

Alle weiteren Bilder: Plan und Praxis GbR