



Bericht zur Stadtentwicklung 2008

Politik für die Innenstädte

Bericht zur Stadtentwicklung 2008

Politik für die Innenstädte

Vorwort



Das Bild der europäischen Stadt, das wir alle vor Augen haben, ist geprägt durch unsere Innenstädte. Sie sind Zentren für Handel, Dienstleistungen und Kultur und zunehmend auch wieder gefragte Standorte für Wohnen und Freizeit. Von der Qualität, Vielfältigkeit und baulichen Attraktivität der Innenstädte hängt es ab, ob Städte und Regionen wettbewerbsfähig sind – und bleiben. Deshalb ist es eine wichtige Zukunftsaufgabe, die Innenstädte und die Nebenzentren zu stabilisieren und mit Leben zu erfüllen.

Nordrhein-Westfalen entwickelt sehr aktiv Initiativen zur Stärkung der Innenstädte. Auch auf Bundesebene gibt es bauplanungsrechtliche und förderrechtliche Aktivitäten – etwa das Programm der Städtebauförderung „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ –, die geeignet sind, die zentralen Versorgungsbereiche der Städte zu stärken. Vieles hängt dabei allerdings davon ab, dass die Kommunen vorausschauend handeln: Kommunalpolitik für die Innenstädte muss die Entwicklung steuern wollen.

Der zweite Bericht zur Stadtentwicklung in Nordrhein-Westfalen stellt die Stadtzentren in den Mittelpunkt. Natürlich bedeutet das nicht, dass die anderen Handlungsfelder nicht mehr wichtig sind. Ich weiß, dass z.B. die Integrationsaufgaben und der Stadtumbau vielerorts drängend sind und dass wir Kreativität bei der regionalen Zusammenarbeit brauchen. Um allen diesen Aufgaben gerecht zu werden, setzen wir zur Unterstützung der Kommunen neben Landes- und Bundesmitteln auch Gelder der Europäischen Union ein.

Wenn wir die innerstädtischen Funktionen wirksam stärken wollen, brauchen wir unterschiedliche Instrumente:

- Im Stadterneuerungsprogramm 2008 haben wir ein eindeutiges Schwergewicht auf die Entwicklung der Innenstädte gelegt. Mit 102 Millionen Euro nehmen die Innenstadt stärkenden Maßnahmen knapp die Hälfte der 220 Millionen Euro umfassenden Städtebauinvestitionen ein.
- Mein Haus unterstützt die Städte und Gemeinden Nordrhein-Westfalens darin, kommunale Einzelhandels- und Zentrenkonzepte zu erarbeiten. Sie haben in den vergangenen Jahren große Bedeutung gewonnen und dienen dazu, die eigenen Bedarfe zu formulieren und sowohl dem Einzelhandel als auch potenziellen Investoren Planungssicherheit zu geben.

- Die Neuregelungen des Landesentwicklungsprogramms, die im neuen Einzelhandelserlass aufgegriffen wurden, stärken den Handelsstandort Innenstadt.
- Als Basis für privates Engagement hat der Landtag Mitte 2008 das Gesetz für Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG) verabschiedet. Damit haben wir für engagierte Bürger, Eigentümer und Einzelhändler ein attraktives Instrument geschaffen, um ihre Quartiere und Geschäftsstraßen zu gestalten. Vorausgegangen waren diesem Gesetz 22 ISG-Modellprojekte, die mit Unterstützung des Ministeriums realisiert werden konnten.
- Mit dem neuen Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ haben wir erstmals für innerstädtische Aktivitäten „Verfügungsfonds“ eingesetzt, um private Initiativen zur Aufwertung der Innenstädte zu unterstützen. Verfügungsfonds haben sich in anderen städtischen Zusammenhängen als sehr flexible Instrumente erwiesen, die Bürger motivieren, sich zu beteiligen.
- Um investive und nicht investive Maßnahmen zur Stärkung der Innenstädte anzureizen, zu verknüpfen und gute Kooperationsbeispiele zwischen Stadtentwicklung und Stadtmarketing oder Wirtschaftsförderung auszuzeichnen, gibt es den Wettbewerb „Ab in die Mitte“. Diese Aktion wird seit neun Jahren zusammen mit privaten Partnern durchgeführt, mehrere andere Bundesländer haben sie inzwischen aufgegriffen. Das gleiche Ziel verfolgt der Wettbewerb „Standort Innenstadt“, den wir gemeinsam mit dem Wirtschaftsministerium umsetzen.

Wenn wir unsere Städte und Gemeinden erfolgreich in die Zukunft begleiten wollen, können wir es nicht bei punktuellen Maßnahmen belassen. Wir müssen die einzelnen Ideen vor Ort verknüpfen und sie auf integrierte, gebietsbezogene Stadterneuerungsmaßnahmen konzentrieren. Die in meiner Verantwortung stehenden Bereiche Stadtentwicklung, Denkmalschutz, Wohnen und Verkehr zu verzahnen, ist mir ein wichtiges Anliegen. Denn über integriertes Handeln lassen sich bessere Erfolge erreichen – auch, aber nicht nur für die Innenstädte.

Noch stärker als bisher werden wir in Zukunft darauf achten, dass öffentliche Finanzhilfen geknüpft werden an die Bereitschaft zu einer nachhaltigen Innenstadtentwicklung, zu interkommunaler oder regionaler Kooperation und zur Beteiligung der Akteure. Es gibt viele Ideen, wie durch gemeinsames Handeln der Branchenmix optimiert werden kann, wie sich mit gestalterischen Maßnahmen die Aufenthaltsqualität verbessern lässt, wie Sauberkeit und Sicherheit durchgesetzt werden können oder wie durch gemeinsame Service-Dienste, Marketing und Gastronomie Innenstädte und Stadtteilzentren nachhaltig belebt werden. Nicht zuletzt kann davon auch der Einzelhandel durch steigende Umsätze profitieren. Aufgabe der Städte ist dabei, koordiniert zu handeln, die Entwicklung des Einzelhandels stadtverträglich zu steuern und vielfältige Nutzungen möglich zu machen.



Oliver Wittke

Minister für Bauen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Inhalt

Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung in Nordrhein-Westfalen	5
Städtebauförderung in Nordrhein-Westfalen im Überblick	9
Weiterentwicklung der Städtebauförderung	10
Schwerpunkte der Städtebauförderung in Nordrhein-Westfalen	13
Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren	13
Soziale Stadt	14
Stadtumbau West	15
Die REGIONALEN	16
Politik für die Innenstädte	19
Aktuelle Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung	20
Innerstädtischer Einzelhandel	20
Öffentlicher Raum	22
Innerstädtisches Wohnen	25
Stadtverkehr	27
Historische Stadtkerne und Denkmalschutz	29
Integrierte Stadtentwicklungspolitik für die Innenstädte	31
Aktive Stadt- und Ortsteilzentren	31
Gesetz über Immobilien- und Standortgemeinschaften	33
Neuer Einzelhandelserlass	35
Wettbewerbe, Netzwerke und Initiativen zur Stärkung der Innenstädte	36
Bündelung mit anderen Förderprogrammen	40
Förderung des innerstädtischen Wohnens	40
Der Bahnhof als Eingangstor zur Innenstadt	43
Gastbeiträge	44
Ulrich Paßlick: Städtetzwerk Innenstadt NRW	44
Heinrich Horstmann: Einzelhandel in denkmalgeschützten Innenstädten	46
Endnoten	49
Bildnachweis	50
Impressum	51

Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung in Nordrhein-Westfalen

Nationale Stadtentwicklungspolitik

Wie alle Städte in Deutschland und Europa sind auch die nordrhein-westfälischen Städte komplexen und oft widersprüchlichen Entwicklungen und Disparitäten ausgesetzt. Sie unterliegen harten und anhaltenden Standortkonkurrenzen – global, national und regional. Prosperierenden Städten und Regionen stehen – in Deutschland wie in Nordrhein-Westfalen – Städte und Gemeinden mit großen strukturellen Problemen gegenüber. Herausforderungen wie die jahrzehntelange Schwächung der Kernstädte, die aktuellen Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise, die Auswirkungen des demographischen Wandels, die sozialen Veränderungen oder der Klimawandel erfordern gleichermaßen nationale, regionale, aber auch kommunale Antworten.

Bund, Länder und Kommunen haben im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik (NSP) beschlossen, sich in gemeinsamer Verantwortung und Anstrengung diesen Herausforderungen zu stellen. Das Memorandum der Nationalen Stadtentwicklungspolitik¹ formuliert den Anspruch, die Rahmenbedingungen der Stadtentwicklungspolitik zu verbessern, eine breitere Öffentlichkeit in den Diskurs über Stadtentwicklung einzubeziehen und neue Partner zu gewinnen. Bundesweite Wettbewerbe um vorbildliche Projekte und Lösungsansätze in der Stadtentwicklung sowie Diskussionsforen sind Instrumente im Handlungsspektrum der NSP. Der Entwicklung der Innenstädte und Ortsteilzentren wird dabei besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Sowohl die Bauministerkonferenz der Länder als auch die Kommunalen Spitzenverbände unterstützen die Initiative durch eigene Regionalforen und themenspezifische Werkstattgespräche. Ein erstes Forum wird sich der Zukunft der Innenstädte und Ortsteilzentren widmen.

Mit dem Programmbereich „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ wurde im Jahr 2008 erstmals ein Städtebauförderungsprogramm für die Gebietskulisse der Innenstädte und Stadtteilzentren mit zunächst 40 Mio. Euro bundesweit aufgelegt. Ziel des von Nordrhein-Westfalen maßgeblich angeregten Programms ist es, zentrale Versorgungsbereiche in Städten und Stadtteilzentren durch gezielte und nachhaltige Maßnahmen zu stärken und sie als vielfältige Standorte für Wirtschaft, Einzelhandel, Kultur, Wohnen sowie öffentliche wie private Dienstleistungen zu erhalten. Eine ausdrückliche Unterstützung bietet das Programm für öffentlich-private Initiativen wie Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG), u. a. durch das Förderangebot für die gemeindliche Einrichtung sogenannter Verfügungsfonds. Nordrhein-Westfalen partizipierte 2008 mit ca. 9 Mio. Euro Bundesmitteln an diesem Programm der Städtebauförderung und wird die Chancen, die damit für eine Weiterentwicklung und Stabilisierung der Zentren verbunden sind, nutzen.



Innenstadt Münster

Renaissance der Stadt

Vielerorts erfreuen sich die Stadt, das städtische Leben, das städtische Wohnen bereits wieder einer neuen Beliebtheit. Stadtflucht und Suburbanisierung kommen,

- aufgrund steigender Erschließungskosten für die Kommunen und zunehmender Mobilitätskosten einerseits

und

- wegen neuer attraktiver Angebote in den Städten sowie aufgrund des demographischen Wandels andererseits,

zum Stillstand. Kernstädte lassen ihre frühere Verliererrolle hinter sich. Manche Großstädte, mehr noch aber die Mittelstädte, melden wieder Bevölkerungswachstum. Wirtschaftsunternehmen, zumal junge kreative Betriebe, suchen attraktive City- und City-Randlagen, die Unternehmen des Einzelhandels drängen zurück in innerstädtische Lagen. Nordrhein-westfälische Städtepolitik versucht, diesen Trend zu verstärken und unterstützt die Städte bei Investitionen, die eine Verbesserung der Attraktivität der Zentren sowie der Umweltqualität in den Städten und mehr städtisches Wohnen zum Ziel haben.

Die neue positive Sicht auf Stadt ist u.a. Folge einer Diskussion, die den Zusammenhang zwischen städtischen Räumen, Innovationsfähigkeit, Sozialkultur (im Sinne kreativer Milieus) und wirtschaftlichem Erfolg herausgestellt hat und die vor allem durch die Thesen und Studien des amerikanischen Ökonomen Richard Florida² popularisiert wurde.

Diese Neubewertung der Qualitäten der europäischen Stadt bietet die Chance, Stadtentwicklung auch gegenüber und mit anderen Fachdisziplinen (z.B. Wirtschaft, Kultur, Bildung/ Schule, Arbeit und Soziales) zu diskutieren und die Zusammenhänge zu verdeutlichen. All diese Handlungsfelder müssen künftig stärker in Stadtentwicklung einbezogen werden und sich auch für Stadtentwicklung verantwortlich fühlen.

Bund und Länder haben sich vorgenommen, die Entwicklung zu unterstützen und Innenstädte und Stadtteilzentren als vitale und leistungsfähige Zentren zu erhalten und zu verbessern, damit sie ihren Funktionen als Marktplätze, Anziehungspunkte und Vermittler urbaner Kultur und städtischer Identität gerecht werden können. Angesichts demographischer, ökonomischer und ökologischer Fakten wird davon ausgegangen, dass sich die räumliche Entwicklung in den Regionen wieder in Richtung Kernstadt/ Zentrum zurück bewegt.

Die Bauministerkonferenz der Länder hatte bereits 2006 die Situation der Innenstädte diskutiert und zahlreiche Maßnahmen angeregt. Die Kommunen, so die Kernaussage, müssten sich aktiver als bisher um ihre Zentren kümmern und sie als ihr „Kapital“ begreifen. Dazu gehöre es dringend, „Suburbanisierungsprozesse zu begrenzen und ...den Zentren nicht ihre ökonomische Basis zu entziehen“³. Vorgeschlagen wurde, den Wert des besonderen Standortes Innenstadt durch besondere Qualitäten auch in der Gestaltung zu sichern und die Wohnfunktion in den Stadtzentren zu stärken. Insbesondere mit Blick auf die Quartierszentren und ihre Bedeutung für die Nahversorgung empfiehlt die

Bedeutung der zentralen Handlungsfelder der Städtebauförderung in den Förderperioden 2000–2006 bzw. 2007-2013 in Nordrhein-Westfalen

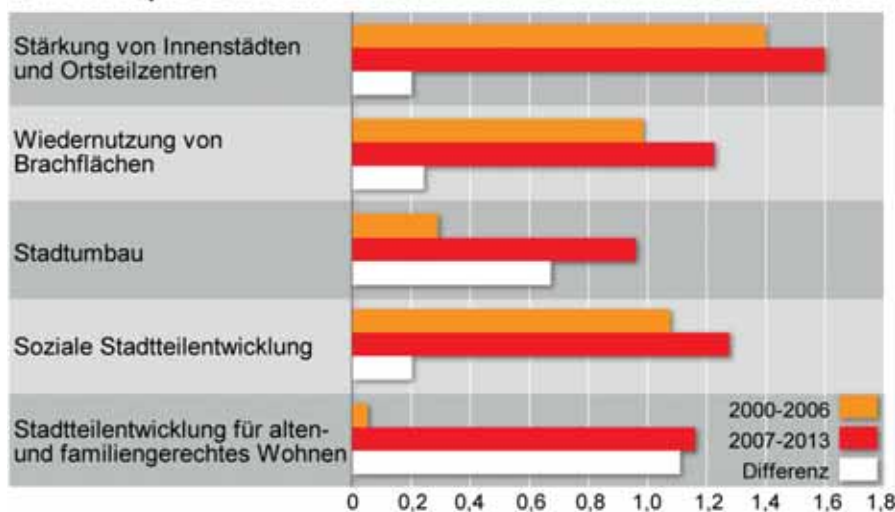


Abbildung Nr. 1. Quelle: Zusatzauswertung der Daten einer 2006 im Auftrag des BMVBS durchgeführten Kommunalbefragung (GEFRA, DIW, IfS, BTU Cottbus: Städtebaulicher Förderbedarf 2007 bis 2013 in Deutschland) im Auftrag des Ministeriums für Bauen und Verkehr 2008.

Mittelverteilung auf Gebietskategorien der Städtebauförderung in den Förderperioden 2000-2006 und 2007-2013 in Nordrhein-Westfalen

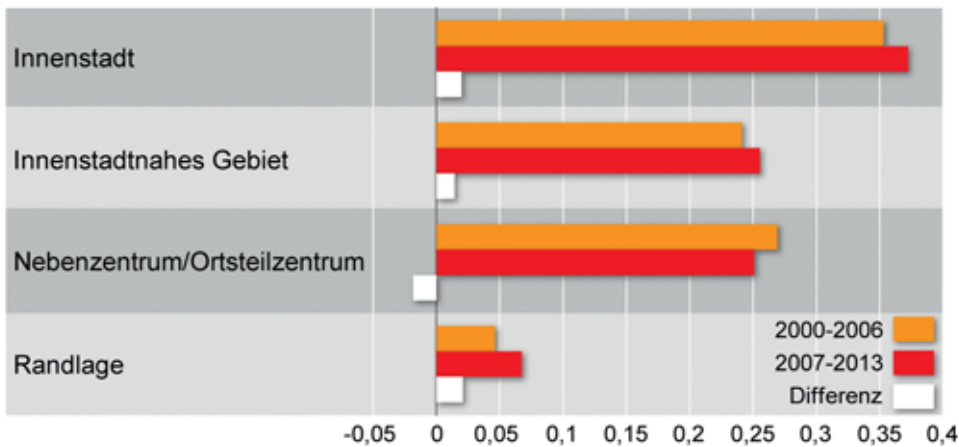


Abbildung Nr. 2, Quelle: s. Abb. 1

Bauministerkonferenz, verstärkt die lokalen Ökonomien der Migranten in die Zentrenentwicklung einzubeziehen.

Auch die Kommunen in Nordrhein-Westfalen sehen in der Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren ihr wichtigstes Handlungsfeld. Eine 2006 durchgeführte Befragung von 57 Kommunen unterschiedlicher Größe in Nordrhein-Westfalen zum städtebaulichen Investitions- und Handlungsbedarf zeigte, dass die Innenstadt von den nordrhein-westfälischen Kommunen als ein Handlungsfeld mit großer und zunehmender Bedeutung gesehen wird (s. Abbildungen 1 und 2.).

Eine notwendige Rahmenbedingung für die „Rückkehr“ in die Städte ist allerdings in den Zeiten des Klimawandels die Verbesserung der Umweltqualität. Gerade für die stark versiegelten und durch Verkehr hoch belasteten Innenstädte stellt sich dieses Thema als besondere Herausforderung dar.

Die Leipzig Charta als Dokument einer integrierten Stadtentwicklung

Die Städtepolitik der Europäischen Union weist den Städten eine zentrale Rolle als Motoren der Entwicklung, als Zentren des Wissens und als Impulsgeber von Innovation und Kreativität zu. Empfohlen werden „partizipative, integrierte und nachhaltige Strategien, mit denen der starken Konzentration von wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Problemen in den städtischen Gebieten“⁴ begegnet werden kann. Ziel ist es einerseits, die Stärken der jeweiligen Stadt zu stärken, andererseits sind Disparitäten auszugleichen und wirtschaftliche, lokal-ökonomische, bauliche und soziale Verbesserungen zu erreichen.

Die Leipzig Charta, die unter der deutschen Ratspräsidentschaft 2007 entwickelt wurde, fordert starke Städte und betont den kulturellen Wert der Europäischen Stadt. Sie betont aber auch die Funktion der Städte als „Integrationsmaschinen“, denen es gelingen müsse, die soziale Ausgrenzung zu bekämpfen, Integration zu ermöglichen und den sozialräumlichen Zusammenhang sowie die Teilhabemöglichkeit aller zu garantieren. Mit diesem Dokument sind nunmehr in den 27 Staaten der Europäischen Union die Grundsätze einer zukunftsfähigen Stadtentwicklungsstrategie festgeschrieben. Damit besteht trotz unterschiedlicher Stadtmodelle, Rahmenbedingungen und Stadtpolitiken erstmals europaweit Übereinstimmung über die Ziele und Methoden einer nachhaltigen Stadtpolitik.

Die Empfehlungen der Leipzig Charta lauten konkret, die Ansätze einer integrierten Stadtentwicklungspolitik stärker zu nutzen und dabei besondere Aufmerksamkeit den benachteiligten Stadtquartieren im gesamtstädtischen Kontext zu widmen. Auf jeweils nationaler Ebene sollen die sektoralen Politikansätze im Sinne von Stadtentwicklung und Stadtverträglichkeit besser koordiniert werden, Förderinstrumente gebündelt und die wirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Akteure stärker einbezogen werden.

Bei der Stadtentwicklung, auch bei der Innenstadtentwicklung, geht es immer weniger allein um die baulich-räumliche Dimension, immer mehr jedoch um ökonomische, soziale, bildungspolitische, kulturelle oder ökologische Dimensionen. Integrierte Stadtentwicklung und integrierte Handlungskonzepte werden vor dem Hintergrund schwindender finanzieller Ressourcen und komplexer Problemstellungen immer wichtiger. Integrierte Stadtentwicklung ermöglicht Ressourcenbündelung und ist damit ein strategischer und ressortübergreifender Ansatz gebietsbezogenen Handelns.

Bund, Länder und Kommunen sind sich einig, dass Stadtentwicklung nur gelingen kann, wenn es eine ehrliche Bestandsaufnahme und eine planerische und politische Strategie für die Gesamtstadt, einen gesamtstädtischen Verständigungsprozess gibt. Aus der Summe von Teilräumen, städtebaulichen Einzelprojekten und aus Einzelinteressen entsteht keine attraktive Stadt, keine attraktive Innenstadt und kein attraktiver öffentlicher Raum.



Fördererturm Zeche Zollern, Dortmund

In vielen Städten wird derzeit mit gesamtstädtischen Masterplänen, die öffentlich breit diskutiert werden, auf diese Erkenntnis reagiert. Auch Vertreter der Immobilienbranche empfehlen Städten und Gemeinden eine langfristig angelegte Stadtentwicklungsstrategie. Diese signalisiere Verlässlichkeit und Qualität von Politik und Verwaltung – Aspekte, die sich zwischenzeitlich im Ranking der Standortfaktoren nach vorn geschoben haben.



Innenstadt Gelsenkirchen



Frank O. Gehry, Düsseldorf Medienhafen



Städtebauförderung in Nordrhein-Westfalen im Überblick

Weiterentwicklung der Städtebauförderung

Die Städtebauförderung als Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Ländern und Kommunen ist seit vielen Jahren das zentrale Instrument der Stadtentwicklung. Sie führt zu starken Impulsen in den Städten und hohen Anstoßwirkungen für privatwirtschaftliche Investitionen. Die Städtebauförderung wirkt derzeit bundesweit in 2100 Stadtquartieren und bringt dort dringende Entwicklungsmaßnahmen in Gang. Seit 1971 bis einschließlich 2008 hat allein der Bund 12,3 Mrd. Euro Finanzhilfen für die Städtebauförderung bereitgestellt, die von Ländern und Kommunen ergänzt wurden⁵.

Seit 2006 haben sich die verfassungsrechtlichen Grundlagen für die Finanzhilfen des Bundes im Städtebau geändert. Der neue Art. 104 b Grundgesetz fordert eine deutlichere Orientierung der Fördermittel an den spezifischen Problemen der Städte, die degressive Ausgestaltung der Städtebauförderungsprogramme, eine Programmbefristung sowie eine regelmäßige Evaluierung.

Nordrhein-Westfalen hat sich mit seinen am 22. Oktober 2008 in Kraft gesetzten Städtebauförderungsrichtlinien auf die neuen Anforderungen eingestellt. Die Städtebauförderung wird auf städtebauliche Gesamtmaßnahmen orientiert. Die Kommunen sind aufgefordert, integrierte Handlungskonzepte vorzulegen und ihre Maßnahmen für einen mehrjährigen Zeitraum in den Kontext der gesamtstädtischen Entwicklung einzuordnen. Konkrete Handlungsprioritäten, Finanzierungsplanung und die Beschreibung des vorgesehenen Monitoring bzw. der Qualitätskontrolle ergänzen das Konzept, das vom Rat beschlossen werden muss. Als Grundlage der Förderung wird also eine fundierte Analyse gefordert. Dadurch soll erreicht und nachgewiesen werden, dass die Fördermittel so effizient und nachhaltig wie möglich eingesetzt und Finanzierungsbeiträge anderer Ressorts und privater Investoren mit einbezogen werden. Die Förderrichtlinien sind auf der Homepage des Ministeriums abrufbar.

Allein im Jahr 2008 stellte der Bund den Ländern ca. 505 Mio. Euro Städtebauförderungsmittel zur Verfügung, die sich auf die Programme „Soziale Stadt“, „Stadtumbau Ost und West“, „Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen“, „Städtebaulicher Denkmalschutz Ost“ und „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ verteilen. Von den kommunalen Akteuren wird der Förderbedarf noch wesentlich höher eingeschätzt. Bei einer 2006 im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beauftragten repräsentativen Befragung⁶ unter 500 Kommunen wurde der notwendige Investitionsbedarf für städtebauliche Maßnahmen in laufenden und künftigen Fördergebieten von diesen auf bundesweit 64 Mrd. Euro geschätzt. Mehr als die Hälfte dieser Summe (57 Prozent) entfällt auf Bedarfe in den alten Bundesländern. Die Gutachter beziffern den notwendigen Förderbedarf aus Bundesmitteln zwischen 2007 und 2013 in den alten Ländern auf 2,8 Mrd. Euro und in den neuen Bundesländern auf 2 Mrd. Euro. Damit zeichnet sich erstmalig seit der Wende ein begründeter städtebaulicher Mehrbedarf für die alten Bundesländer ab.

Ergänzend zu den Programmen der Städtebauförderung wurde 2007 zwischen Bund, Ländern und Kommunen ein mit 200 Mio. Euro ausgestatteter „Investitionspakt zur energetischen Sanierung der sozialen Infrastruktur in den Kommunen“ geschlossen. Das zusätzliche Programm soll einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und helfen, die zumeist lange vernachlässigte soziale Infrastruktur in den Kommunen, z.B. Schulen, Kitas und Turnhallen, energetisch zu sanieren und auf einen zukunftsfähigen Stand zu bringen. Der Investitionspakt wird auch als Beitrag zu einer zukunftsfähigen Bildungsinfrastruktur verstanden.

Nordrhein-Westfalen nutzt die Chancen, die die Städtebauförderung des Bundes, aber auch die europäische Strukturpolitik bieten. Insgesamt hat das Land seinen Kommunen im Jahr 2008 220 Mio. Euro Städtebauförderungsmittel (inklusive Bundes- und EU-Strukturfondsmittel) zur Verfügung gestellt. Die Tabelle gibt einen Überblick über die Herkunft der Mittel. Zusätzlich entfallen von den Mitteln des Investitionspakts 86 Mio. Euro (Landes- und Bundesmittel zusammen) auf Nordrhein-Westfalen.

Die Städtebauförderung in Nordrhein-Westfalen ist in den letzten Jahren auch inhaltlich stärker mit der nationalen und europäischen Städtepolitik verzahnt worden: Die Städte sollen im Sinne von Lissabon- und Göteborg-Strategie der EU-Mitgliedstaaten gestärkt werden. Dazu wurde die innovative und nachhaltige Stadtentwicklung als eine von drei Säulen des NRW-Ziel 2-Programms⁷ definiert und mit 30 Prozent der auf Nordrhein-Westfalen entfallenden Strukturfondsmittel ausgestattet: Das Fördervolumen für Nord-

rhein-Westfalen beträgt für die Programmphase zwischen 2007 und 2013 insgesamt 1,26 Mrd. Euro, davon 381 Mio. Euro für die nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung.

Durch die EU-Mittel wird die Möglichkeit eröffnet, in verstärktem Maße durch integrierte bauliche, wirtschaftliche und umweltpolitische Maßnahmen Disparitäten in den Städten, Stadtzentren und Quartieren auszugleichen, Entwicklungshemmnisse wie Brachen und Leerstände zu beseitigen, Arbeitsplätze zu schaffen und die soziale Infrastruktur zu stabilisieren. Ziel der Strukturfonds-Förderung ist die Verbesserung städtischer und stadtreionaler Standortqualitäten und die Beseitigung von Entwicklungsengpässen in besonders belasteten Städten und Regionen Nordrhein-Westfalens. Gerade in verdichteten städtischen Regionen mit enormen Strukturproblemen wie dem Ruhrgebiet sind die Lissabon-Ziele mit ihren Anforderungen an Innovation, Wettbewerb und Arbeitsplatzentwicklung nur zu erreichen, wenn ein attraktives Umfeld als Standortvor-

Herkunft der Mittel der Städtebauförderung 2007/8 in Nordrhein-Westfalen (Mio €)		
	2007	2008
Zuweisungen des Landes	89	108
Bundesfinanzhilfen für städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen	21	16
Bundesfinanzhilfen für die Soziale Stadt	25	28
Bundesfinanzhilfen für den Stadtumbau West	17	23
Bundesfinanzhilfen für die Aktiven Stadt- und Ortsteilzentren	-	9
Strukturbeihilfen der EU	-	36
Ingesamt	152	220



Projekt Rentford-Nord, Gladbeck

aussetzung gerade für wissensbasierte Wirtschafts- und Dienstleistungsbereiche geschaffen wird⁸.

Vier Teilstrategien nordrhein-westfälischer Städtepolitik ergänzen sich:

- Stärkung der Innenstädte und Stadtteilzentren als attraktive Wohn- und Arbeitsstandorte durch die Aufwertung des öffentlichen Raums, die Wiedernutzung innerstädtischer Brachen, städtebaulichen Denkmalschutz, eine enge Zusammenarbeit mit der Wirtschaft und die Mobilisierung des bürgerschaftlichen Engagements.
- Integrierte Maßnahmen für die Programmgebiete der Sozialen Stadt mit ihren spezifischen Herausforderungen. Benachteiligte Stadtteile sollen vor allem durch ganzheitliche Lösungsstrategien und eine Aktivierung der in den Quartieren vorhandenen Potentiale in die Lage versetzt werden, wieder Anschluss an die Entwicklung der Gesamtstadt zu finden.

- Bewältigung der Probleme des demographischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels im Rahmen des Stadtumbaus. Bevölkerungsrückgang, Leerstand und wirtschaftlicher Strukturwandel lösen vielerorts Schrumpfungs- und Umstrukturierungsprozesse aus, auf die die Kommunen in den neuen Ländern und zunehmend (wenn auch regional differenziert) westliche Städte mit neuen Anpassungsstrategien reagieren müssen.

- Im Rahmen der REGIONALEN sollen durch bessere interkommunale und stadregionale Kooperation, regionale Handlungskonzepte und wirtschaftliche Schwerpunktsetzungen Wissen und knappe Ressourcen regional gebündelt und ruinöser Wettbewerb zwischen den Kommunen einer Region verhindert werden.

Die Tabelle gibt die Mittelaufteilung auf die Handlungsschwerpunkte im Städtebauförderungsprogramm 2008 wieder. Die Schwerpunkte der Städtebauförderung in Nordrhein-Westfalen werden im Folgenden kurz dargestellt.

Zuschüsse an Kommunen nach Handlungsschwerpunkten im Städtebauförderungsprogramm des Landes 2008		
	Zahl der Maßnahmen	Mio. €
Nachhaltige Stärkung der Innenstädte und Stadtzentren*	156	77,5
Soziale Stadt	48	76
Stadtumbau West	60	64,5
REGIONALEN	58	36

*Zusätzlich werden aus den Programmen Soziale Stadt und Stadtumbau West weitere 19 Maßnahmen mit einem Zuschuss von 24,5 Mio. € zur Förderung der Innenstädte eingesetzt, so dass insgesamt ein Volumen von 102 Mio. € für die Innenstädte und Ortsteilzentren zur Verfügung steht.

Schwerpunkte der Städtebauförderung in Nordrhein-Westfalen

Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren

Die Stärkung der Innenstädte als Handels-, Dienstleistungs- und Wohnstandort, als Lebensraum und als Visitenkarte der Stadt hat für die städtische Entwicklung - wie bereits dargestellt - besondere Bedeutung. Das Ministerium für Bauen und Verkehr unterstützt die Kommunen bei ihren Anstrengungen zur Stärkung der Zentren mit einem breiten Maßnahmespektrum (s. Übersicht).

- Im Mittelpunkt stehen **bauliche Maßnahmen**: Hierbei geht es darum, den öffentlichen Raum so attraktiv zu gestalten, dass sich Bewohner und Besucher dort gerne aufhalten. Weiter sind die Flächenpotenziale innerstädtischer Brachflächen für neue Funktionen nutzbar zu machen. Auch der Erhalt, die Sicherung, die Umgestaltung und Umnutzung des Gebäudebestandes spielen eine wichtige Rolle. Ein attraktives Stadtbild, reizvolle öffentliche Räume oder neue differenzierte Wohnangebote für Jung und Alt entstehen vorrangig im gewachsenen städtebaulichen Bestand. Grundsätzlich gilt es, das wertzuschätzen und mit dem zu arbeiten, was vorhanden ist.
- Durch **Wettbewerbe** wie „Stadt macht Platz – NRW macht Plätze“ und „Ab in die Mitte“ sollen Kreativität von Handel, Bürgern und Immobilieneigentümern geweckt werden, um neue Impulse in die Innenstädte zu bringen. Ziel ist es, gemeinsam mehr Leben, mehr Vielfalt und mehr Visionen in die Stadt zu bringen.

- Die Förderung von **Mobilisierungs- und Umsetzungsansätzen**, z.B. der Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISGs), sowie das entsprechende ISG-Gesetz sollen Eigentümer und Handel ermutigen, gemeinsam mehr Verantwortung für ihren Standort zu übernehmen und ihre Geschäftsstraßen und ihr Umfeld durch gemeinsames Vorgehen attraktiver zu gestalten.

Die einzelnen Maßnahmen werden im Abschnitt „Aktuelle Handlungsfelder der Stadtentwicklung“ noch ausführlicher dargestellt.

Eine nachhaltige Entwicklung der Innenstädte kann dabei nur gelingen, wenn sie als Gemeinschaftsaufgabe verstanden und angegangen wird. In allen Teilbereichen sind daher strategische Partnerschaften zwischen den Innenstadttakteuren von zentraler Bedeutung. Kommunen, Handel und Gewerbetreibende, Immobilienbesitzer und engagierte Bürgerinnen und Bürger müssen am gleichen Strang ziehen. Deshalb wird großer Wert auf integrierte Handlungskonzepte und öffentlich-private Kooperationen gelegt.

Das Städtebauförderungsprogramm 2008 enthält insgesamt 156 Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 77,5 Mio. Euro, die die nachhaltige Stärkung der Innenstädte und Stadtteilzentren zum Ziel haben. In den Programmbereichen Soziale Stadt und Stadtumbau West werden weitere 19 innenstadtrelevante Maßnahmen mit 24,5 Mio. Euro gefördert. Insgesamt wurden im Zeitraum 2005 bis 2008 ca. 310 Mio. Euro Fördermittel für die Stärkung der Innenstädte eingesetzt.

Stärkung der Innenstädte		
Bauliche Maßnahmen	Wettbewerbe	Mobilisierungs- und Umsetzungskonzepte
Entwicklung und Gestaltung des öffentlichen Raums	Stadt macht Platz – NRW macht Plätze	PPP-Initiativen
Neue Nutzungen von innerstädtischen Flächen und Gebäuden	Ab in die Mitte	Stadtmarketing
Erhaltung und Sicherung des Gebäudebestandes	Standort Innenstadt – Raum für Ideen	Immobilien- und Standort-Gemeinschaften (ISG)

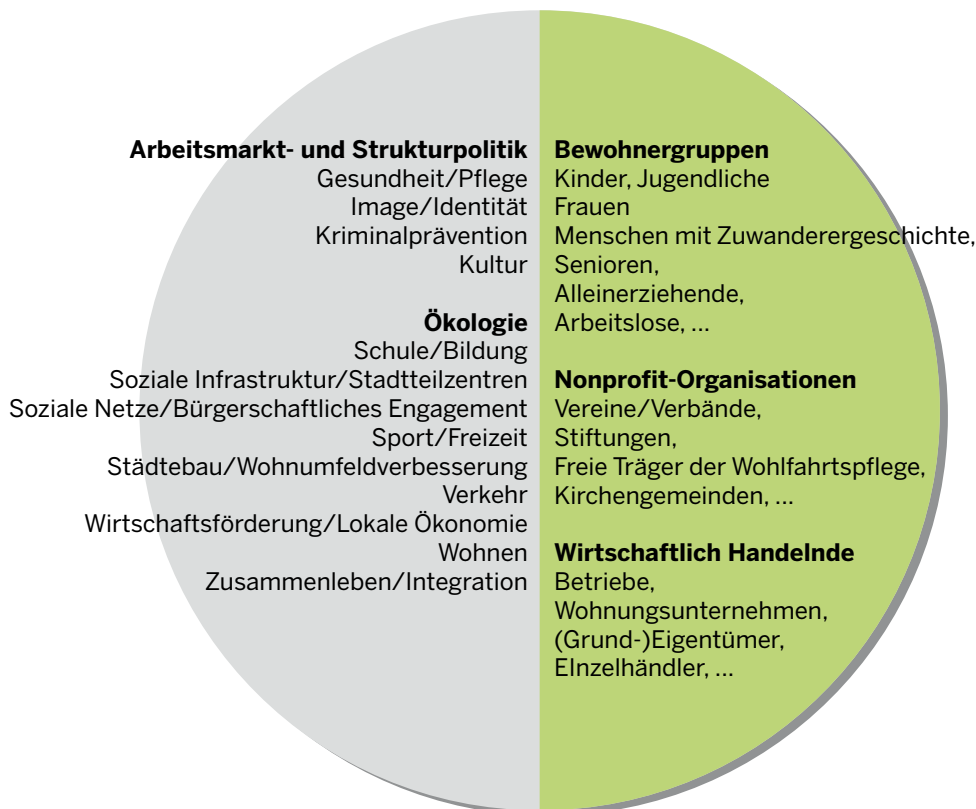
Soziale Stadt

Einschneidende Veränderungen im Zuge des ökonomischen und sozialen Strukturwandels haben in den 1980er und 1990er Jahren zu steigenden Arbeitslosenzahlen vor allem in den Städten des Ruhrgebiets geführt. Bestimmte Stadtteile waren und sind von diesen Entwicklungen besonders betroffen. Vor diesem Hintergrund wurde bereits zu Beginn der 1990er Jahre das Programm Soziale Stadt entwickelt. Heute befinden sich insgesamt 43 Stadtteile in der Förderung. In den letzten Jahren hat sich neben den vorwiegend im Programm vertretenen gründerzeitlichen ehemaligen Arbeitervierteln und den Großwohnsiedlungen der 1970er Jahre in Großstädten ein weiterer Stadtteiltypus mit problematischen Entwicklungstendenzen herauskristallisiert: Stadtteile der 1950er und 1960er Jahre in kleineren und mittleren Kommunen mit einer marginalisierten Bevölkerungsstruktur. Damit wird deutlich, dass Armut und Segregation heute kein alleiniges Problem der Großstädte mehr sind.

Aufgrund der im Zuge des demographischen Wandels oft entspannten Wohnungsmärkte kommt es in vielen Städten

zu einer Entleerung bestimmter Stadtgebiete auf der einen und einer Konzentration benachteiligter Bevölkerungsgruppen auf der anderen Seite: Eine größere Wahlfreiheit in Bezug auf den Wohnstandort und die Wohnung führt zum Wegzug sozial stärkerer Bewohnergruppen und zum Leerstand von Immobilien. Zurück bleiben von Marginalisierung bedrohte, oft kinderreiche Haushalte, die von Transfereinkommen abhängig sind und vielfach einen Migrationshintergrund haben. Die Stadtteile, in denen sie leben, sind häufig von unzureichenden Wohnverhältnissen, einer defizitären sozialen und kulturellen Infrastruktur und schlechter verkehrlicher Anbindung geprägt. Die vielfältigen baulichen und sozialen Problemlagen erfordern ein mehrdimensionales Herangehen.

Ziel des Programms Soziale Stadt ist die Erneuerung von Stadtteilen mit einem räumlich und zeitlich fokussierten integrierten Handlungsansatz. Neben investiven Maßnahmen der Städtebauförderung werden flankierend soziale Maßnahmen etwa im Bereich Integration, Qualifizierung oder Bildung durchgeführt. Auf diese Weise werden die Lebensbedingungen für die Stadtteilbewohner ganzheitlich verbessert. Partizipation ist ein maßgeblicher



Bestandteil des Programms. Die integrierten Stadtteilprogramme werden gemeinsam mit der Bevölkerung entwickelt und umgesetzt.

Migration und Bildungsbenachteiligung in den Programmstadtteilen erfordern u. a. erhöhte qualitative Anforderungen an die soziale und kulturelle Stadtteilinfrastruktur. Das heißt, dass auch Kitas, Jugendeinrichtungen, Schulen und Bildungseinrichtungen baulich wie programmatisch an die besonderen Herausforderungen anzupassen sind. Darüber hinaus sind Defizite im Wohnumfeld zu beseitigen und die Wohnqualität ist insgesamt zu verbessern. Unterschiedliche Förderprogramme, z.B. die Städtebauförderung, die Wohnungsbauförderung und das Ökologieprogramm im Emischer-Lippe-Raum, sowie öffentliche und private Investitionen können und müssen hier kombiniert und gebündelt werden. Nur so sind sichtbare und für die Menschen erfahrbare Veränderungen zu erreichen. Damit kann es auch gelingen, das Stadtteilimage – oftmals eine entscheidende Größe, die über Zuzug oder Fortzug entscheidet – zu verändern.

Im Jahr 2007 wurden für die Stadtteile der Sozialen Stadt rund 54,5 Mio. Euro und im Jahr 2008 rund 76 Mio. Euro bereitgestellt. Darin enthalten sind neben Stadterneuerungsmitteln des Landes und des Bundes auch EU-Strukturfondsmittel.

Stadtumbau West

Die Bewältigung von Strukturwandel und Schrumpfung, die Bewältigung des demographischen Wandels und die Bewältigung der Integrationsaufgaben sind von fundamentaler Bedeutung für unser ganzes Land und unsere Gesellschaft. Zunehmend müssen sich auch Klein- und Mittelstädte der Ballungsrandzonen und des ländlichen Raumes mit erheblichen Funktionsverlusten der Innenstädte, brach gefallenem gewerblich genutzten Flächen und der Abkoppelung ganzer Stadtquartiere von der gesamtstädtischen Entwicklung auseinandersetzen. Die demographischen Daten lassen darauf schließen, dass sich dieser Trend verstärken und langfristig alle Regionen unseres Bundeslandes betreffen wird.

Zahlreiche Städte in Nordrhein-Westfalen verfügen bereits über umfangreiche Erfahrungen, wie funktionslos gewordene Flächen für neue Nutzungen mobilisiert und wieder in die Stadtstruktur integriert werden und wie mit integrierten Handlungsansätzen benachteiligte Stadtquartiere stabilisiert und aufgewertet werden können. Die Städte benötigen jedoch konzeptionelle, handlungsorientierte und finanzielle Unterstützung, um diesen Prozess aktiv zu gestalten.



Weiterbildungszentrum Heinrich-Kleist-Forum



Museum Falkenhof bei Nacht, Rheine

Hier setzt das Programm Stadtumbau West an, mit dem in Nordrhein-Westfalen inzwischen 60 Projekte in 44 Städten gefördert werden. Das Programm ist damit ein bedeutender Baustein für den Strukturwandel in Nordrhein-Westfalen. Das Spektrum der Aufgaben reicht von der Umwandlung von Brachflächen des industriellen Erbes über die Aufwertung von Innenstädten bis hin zur Umstrukturierung von Wohnquartieren, einschließlich des Abrisses nicht mehr benötigter Wohngebäude vor allem der 1950er und 1970er Jahre. Die derzeit entspannten Wohnungsmärkte bieten dabei die Chance, städtebauliche, wohnungspolitische, architektonische Fehlentwicklungen der Vergangenheit zu korrigieren.

Die Maßnahmen des Stadtumbaus sind einzubetten in gesamtstädtische Entwicklungskonzepte, die sowohl die Probleme als auch die Entwicklungschancen der verschiedenen Stadtquartiere herausarbeiten. Sie müssen sich mit der zukünftig zu erwartenden Entwicklung der Einwohnerzahl auseinandersetzen, die Konzentration der Stadtentwicklung auf die städtischen Kernbereiche in den Mittelpunkt stellen, zukunftsfähige Wohnstandorte vorsehen und für funktionslos gewordene Flächen und Gebäude eine Perspektive erarbeiten. Auch Stadtumbau ist eine Gemeinschaftsaufgabe von privaten Investoren und öffentlicher Hand: Öffentliche Investitionen in den Wohnungsbau, in die Infrastruktur oder in die Verbesserung des öffentlichen Raumes sind nur sinnvoll im Zusammenhang mit Investitionen privater Akteure und können diese nicht ersetzen.

Im Stadterneuerungsprogramm 2008 wurden aus Landes-, Bundes- und EU-Mitteln für den Stadtumbau in Nordrhein-Westfalen rund 64,5 Mio. Euro (Vorjahr 35 Mio. Euro) bereitgestellt.

Die REGIONALEN

Nordrhein-Westfalen verfügt mit den REGIONALEN über ein europaweit einmaliges Instrument, um regionale Kooperation zu fördern und dem wirtschaftlichen Strukturwandel ein Gesicht zu geben. Die enge Zusammenarbeit von Städten und Gemeinden in der Region ist eine wichtige Voraussetzung, um die jeweiligen Stärken und Eigenheiten zu entwickeln und gemeinsam zum Tragen zu bringen. Ineffiziente Konkurrenz und Ressourcenverschwendung sollen überwunden werden mit dem Ziel einer konsensualen Zukunftsgestaltung der städtisch geprägten Lebensräume und ihres Umlandes.

REGIONALEN sind Kooperationen auf Zeit. Die Regionen des Landes können sich auf der Basis eines gemeinsam erarbeiteten Leitbilds für die Durchführung einer REGIONALE bewerben. Erhält eine Region den Zuschlag, werden die vorgeschlagenen Maßnahmen prioritär gefördert. Gemeinden, Verbände, Unternehmen und Initiativen schließen sich zusammen, um Vorhaben umzusetzen, die für einen beispielhaften Umgang mit dem städtischen, landschaftlichen und wirtschaftlichen Strukturwandel stehen. Ziel ist es, das Profil und die gemeinsame Identität einer Region nach innen und außen zu schärfen. Die Handlungsfelder reichen von Städtebau und Landschaft über Kultur und Tourismus bis hin zu Wirtschaftsförderung, Verkehr und Bildung.

Zum Wesen der REGIONALE gehört, aus Ideen konkrete Projekte zu entwickeln und den Menschen in der Region und auch Gästen von außerhalb die Leistungen der Region selbstbewusst zu präsentieren.

Die REGIONALE findet alle zwei bzw. ab 2010 alle drei Jahre in wechselnden Regionen Nordrhein-Westfalens statt. Die Ersten waren die REGIONALE 2000 „Ostwestfalen-Lippe“, die EUROGA 2002plus „Region Mittlerer Niederrhein“, die REGIONALE 2004 „Links und rechts der Ems“ und die REGIONALE 2006 „Bergisches Städtedreieck“.

In diesem Jahr präsentiert die EUREGIONALE 2008 unter dem Leitmotiv „Grenzen überschreiten“ erstmalig grenzüberschreitend mit den Niederlanden und der deutschsprachigen Region Belgiens die Ergebnisse eines mehrjährigen, regionalen Kooperationsprozesses.

Die nächsten REGIONALEN finden in der Region Köln / Bonn (REGIONALE 2010), in Südwestfalen (REGIONALE 2013) und im Münsterland (REGIONALE 2016 „Zukunftsland“) statt.

Durch den Einsatz von Wettbewerbsverfahren und begleitenden Qualifizierungsmaßnahmen sind Projekte hoher Qualität entstanden, die sich deutlich vom „Mittelmaß“ ab-

heben und als regionale Identifikationspunkte dienen können. Es sind verschiedene Merkmale des REGIONALE-Ansatzes, die zu diesem Erfolg beitragen. Die zeitliche Befristung der Förderung und der Zwang zur öffentlichen Präsentation der realisierten Projekte üben einen wichtigen Effekt aus: Sie fördern die Umsetzungsorientierung und die Bereitschaft zum Kompromiss, ohne die regionale Kooperation nicht möglich ist. Das Instrument der REGIONALEN wird vor Ort geschätzt, weil die REGIONALEN zu einer ganz neuen Qualität des interkommunalen Erfahrungs- und Interessenaustausches auf allen Ebenen führen.

Jede REGIONALE profitiert in einem hohen Maße von der Einrichtung verwaltungsexterner Agenturen, die als Moderatoren den Kooperationsprozess voranbringen. In mancher Hinsicht können wettbewerbsbasierte und zeitlich befristete Kooperationen wie die REGIONALEN in Nordrhein-Westfalen somit als Zukunftsmodell regionalisierter Strukturpolitik gelten.

Aus Städtebauförderungsmitteln standen 2008 36 Mio. Euro für die REGIONALEN zur Verfügung.



Projektausblick auf die REGIONALE 2010: Planung einer der Öffentlichkeit in Teilbereichen zugänglichen Forschungsanlage: Das Environmental Habit, kurz :envihab in der Animation.



Altstadt Bahnhofstraße, Gelsenkirchen

Politik für die Innenstädte

Aktuelle Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung

Attraktive, vielfältig genutzte Innenstädte, lebenswerte Stadtteilzentren und Ortskerne sind für die Zukunft der Städte und Regionen von besonderer Bedeutung. Die Zentren haben eine Art Stellvertreterfunktion für die Gesamtstadt und prägen ihr Image. Gerade diese zentralen Bereiche sind jedoch heute vielfältigen Transformationen und Gefährdungen ausgesetzt.

Innerstädtischer Einzelhandel

Die Einzelhandelsentwicklung war insbesondere in den letzten Jahrzehnten durch Zentren-Skepsis, Abwanderungstendenzen des Einzelhandels und vielerorts durch eine Banalisierung der Angebote geprägt. Neue Einzelhandelsflächen entstanden vor allem in Filialbetrieben, Fachmarktzentren und discount-orientierten Angebotsformen mit immer größeren Flächen. Dem steht eine Erosion inhabergeführter Geschäfte gegenüber. Der enorme Anstieg der Verkaufsflächen steht in krassem Gegensatz zu teilweise bereits sinkenden Bevölkerungszahlen und vielfach stagnierender oder zurückgehender Kaufkraft. Der Trend der Verkaufsflächenexpansion hält an, obwohl Deutschland bezogen auf die Einwohner europaweit bereits die höchste Verkaufsflächenausstattung aufweist und der Internethandel rasant an Bedeutung gewinnt.

Viele Geschäftszentren in den Städten sind gegenüber modernen Einkaufszentren in Stadtrandlagen, die mit Parkplätzen, breitem Angebot, vielfältigem Sortimentsmix, Sicherheit und Sauberkeit werben können, ins Hintertreffen geraten. Dies drückt sich unter anderem in einer schlechten Bausubstanz der Geschäftshäuser, in fehlender Ausstrahlung der Präsentation der Waren, Einseitigkeit der Sortimentsstrukturen, in überbordenden Werbeschilddern und in mangelhafter Qualität der Gastronomie aus. Weitere Rückschläge drohen durch den Strukturwandel in der Warenhausbranche, der die Ankerfunktion der traditionellen Kaufhäuser in den Städten gefährdet.

Auch viele Kommunen haben ihre Geschäftszentren lange dem „freien Spiel der Marktkräfte“ überlassen und wenig gesteuert: Vernachlässigte Fußgängerzonen und Plätze, Zentralitätsverluste, überdehnte, wenig konzentrierte und abends manchmal unsichere Geschäftslagen, Leerstände, ein Vordringen der Billiganbieter und eine mangelhafte Qualität des Angebots zeugen davon. Dazu kam vielerorts der Abzug sozialer, kirchlicher und kultureller Einrichtungen, die Verlagerung von Verwaltungen oder die Schließung von Banken- und Sparkassenfilialen.





Innenstadt Gelsenkirchen

Zwischenzeitlich sind allerdings die Kommunen vielerorts aktiv geworden und haben die Schwächen ihrer Zentren unter die Lupe genommen. Einzelhandelskonzepte, zum Teil aber auch städtebaulich-räumliche Masterpläne oder gar Gestaltungssatzungen wurden zur Weiterentwicklung und „Entrümpelung“ der Innenstädte oder Stadtteilzentren aufgelegt. Auch Einzelhandel, Immobilienwirtschaft und andere Innenstadtakteure sind mancherorts inzwischen bereit, sich zu strategischen Allianzen (ISGs) zusammen zu schließen, um für ihre Innenstadt und ihre Geschäftslage nach maßgeschneiderten Lösungen zu suchen.

Dem Trend zurück in die Innenstädte folgen zwischenzeitlich auch alle Projektentwickler großflächiger Einkaufszentren. Grundsätzlich ist diese Rückbesinnung der Investoren zu begrüßen – wenn sie auf die gewachsenen Strukturen der Zentren Rücksicht nimmt, diese ergänzt und modernisiert, nicht jedoch negativ beeinflusst. Die zentrale Frage ist die funktionale und städtebauliche Integration von Einzelhandels-Malls in die Innenstädte. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass hierbei in Zukunft stärker als bisher Regeln beachtet, die Entwicklung gesteuert und die Maßstäblichkeit nicht aus dem Auge verloren werden darf. Auch zentral gelegene Malls können gewachsenen Einkaufsbereichen den Todesstoß versetzen, wenn diese der Dimension der neuen Konkurrenz nicht gewachsen sind.

Derzeit existieren in Deutschland mehr als 400 Shoppingcenter mit einer jeweiligen Verkaufsfläche über 10.000 qm. Bis 2009 sind weitere 15 Großcenter in Planung oder im Bau. Insgesamt ist im Laufe der Jahre eine Shoppingcenter-Gesamtfläche von ca. 13 Mio. qm entstanden. Das Eurohandelsinstitut (EHI) Köln, das die Entwicklung der Shoppingcenter jährlich für Deutschland analysiert, sieht auch für die nächsten Jahre kein Ende der Entwicklung.

Seit Ende der 1990er Jahre werden Shopping-Malls zu fast 90 Prozent in integrierten Lagen, also in den Innenstädten bzw. Stadtteilzentren, gebaut. Der Anteil innerstädtischer Shoppingcenter liegt zwischenzeitlich bereits bei 42,3 Prozent.

Eine vom Bauministerium des Landes Nordrhein-Westfalen geförderte Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) Berlin⁹ geht von der These aus, dass innerstädtische Center nur dann zur Belebung und Erneuerung der Innenstädte und Stadtteilzentren beitragen können, wenn sie die Innenstadt weder hinsichtlich des Flächenumfangs noch hinsichtlich der Sortiments- und Baustruktur dominieren.

Die Studie liefert eine gesicherte Ex post-Analyse der ökonomischen, räumlich-funktionalen und städtebaulichen Auswirkungen auf die Stadtzentren und formuliert fünfzehn Kernaussagen, die unter anderem Standortwahl, Flächenverwertung, Zentralität, funktionale Struktur, Lage und Größe eines Centers, Stellplatzthematik, Nutzungswandel sowie städtebauliche und stadtbildrelevante Aspekte betreffen. Die Lage und der Umfang der durch ein Einkaufszentrum in der Innenstadt zusätzlich entstehenden Verkaufsflächen werden als zentrale Kriterien für die Beurteilung der Centerentwicklung herangezogen. Die Handlungsempfehlungen zum Umgang mit großen innerstädtischen Einkaufszentren gehen dahin, dass Städte mit Ansiedlungsabsichten zunächst vor allem ihre eigenen Ziele formulieren, aussagefähige Pläne erstellen sowie Entwicklungsprozesse transparent gestalten sollten (s. Abbildung 3). Für die stadtverträgliche Integration eines Einkaufszentrums ist zudem unabdingbare Voraussetzung, möglichst rasch Informations- und Kenntnisdefizite abzubauen, um „auf Augenhöhe“ mit den Projektentwicklern verhandeln zu können.



Forum Duisburg

Typische Verhandlungspositionen von Städten und von Investoren/Entwicklern/Betreibern

Städte	Investoren/Entwickler/Betreiber
Häufig nicht ausgeräumte Zielkonflikte	Kompetenzvorsprung durch vieljährige Erfahrung
keine klar definierten Ziele innerhalb des Rathauses (Politik und Verwaltung)	Belegbarer Erfolg durch anhaltende Expansion
Beschränkte Grundstückverfügbarkeit	Klares Zielsystem
Entscheidungsdruck	
Einschätzung: Investition = Fortschritt	

Abbildung Nr. 3, Quelle: Difu, Junker und Kruse, Pump-Uhlmann, Wirkungsanalyse großer innerstädtischer Einkaufszentren, Gutachten im Auftrag des MBV Juli 2008

Öffentlicher Raum

Öffentlicher Raum, Grünanlagen und Baukultur sind für Aufenthaltsqualität und Erlebniswert einer Stadt von herausragender Bedeutung. Gebäudeensembles, gut gestaltete Plätze und Straßen, Gärten und Parks geben einer Stadt idealerweise ein unverwechselbares Gesicht. Darüber hinaus werden öffentliche Räume und Baukultur als weiche Standortfaktoren zwischenzeitlich als mitentscheidend für die wirtschaftliche Standortattraktivität angesehen. Hier liegt daher ein zentrales Handlungsfeld der Innenstadtentwicklung.

Der öffentliche Raum ist heute vielfach eine „Koproduktion“ öffentlicher und privater Akteure. Es gibt viele Beispiele öffentlich zugänglicher Räume, die teilweise im privaten und teilweise im öffentlichen Besitz sind. Die Grenzziehung ist für den Nutzer oft gar nicht erkennbar und öffentliche und private Kompetenzen bei Gestaltung, Pflege und Regulie-

rung überschneiden sich in vielfältiger Weise. Auch private Fassaden prägen öffentliche Räume mit.

Private Initiative und eine Koordinierung öffentlicher und privater Maßnahmen sind für die Stadtentwicklung unverzichtbar. Eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes allein reicht nicht aus, um z.B. Funktionsverluste durch Wegzug des Einzelhandels oder durch Schließung gastronomischer Einrichtungen auszugleichen. Hier sind vielmehr ein strategisches Herangehen und ein Paket von Maßnahmen aus unterschiedlichen Bereichen und mit Beiträgen verschiedener Akteure erforderlich.

Privates Engagement im öffentlichen Raum darf aber nicht zur Ausgrenzung bestimmter Bevölkerungsgruppen führen. Die Kommune muss dazu eine eigene Position formulieren und diese konsequent und selbstbewusst gegenüber Dritten vertreten.



„Säulenheilige“ - Skulpturenprojekt von Christof Pöggeler, Vorplatz Hauptbahnhof Düsseldorf

Die vielfältigen Ansprüche an den öffentlichen Raum können leicht zu einer Überfrachtung und Übermöblierung führen. Jede Sitzbank, jede Info-Stehle mögen für sich genommen sinnvoll sein. In der Summe entsteht aber ein negativer Gesamteindruck, der auch die Aufenthaltsqualität mindert. Daher sind für die Innenstädte ein gestalterisches Gesamtkonzept und eine Gestaltungssatzung sowie eine ständige Kommunikation mit den beteiligten Akteuren erforderlich.

Auch das Angebot an Natur in der Stadt ist - wie die kulturelle Ausstattung - zum bedeutenden Standortfaktor geworden, denn nicht nur der gestaltete innerstädtische Platz gehört zur Stadtbaukultur, sondern auch der Stadtpark, der Grüngürtel oder die „Promenade“ in der Stadt. Gartenkunst und Landschaftskultur schaffen Identität und verbessern Image, Lebensqualität und oft auch die ökologische Situation von Städten und Innenstädten. Die Gartenkunst, modern wie historisch, ist eine der Möglichkeiten, Antworten auf aktuelle Fragen der Zukunft unserer Städte und unserer Stadtgesellschaft zu geben. So werden im Zuge des Stadtumbaus und des demographischen Wandels freierwerdende Flächen immer mehr als Chance begriffen, um Grün als ein den Siedlungsraum qualifizierendes und strukturierendes Element zu verstehen. Dabei können Bilder einer neuen städtischen Natur einen Beitrag zu einem veränderten Image und neuen Identifizierungsmöglichkeiten leisten.

Der öffentliche Stadtraum dient nicht nur bestimmten Funktionen, z.B. dem Verkehr, sondern auch der Repräsentation und der Identifikation sowie der Kommunikation und Integration. Damit steht der öffentliche Raum im Zentrum verschiedener Ansprüche und Interessen. Es gibt Zielkonflikte und unterschiedliche Interessenlagen, etwa

- zwischen dem Interesse an Kundenparkplätzen und dem an einer hohen Aufenthaltsqualität,
- zwischen dem Interesse der Stadtbevölkerung an Attraktionen, Außengastronomie und Events in der Innenstadt und den Ruhebedürfnissen der Anwohner oder
- zwischen dem Interesse von Betrieben und Besuchern an Außengastronomie und dem an einem Aufenthalt ohne Konsumzwang.



Duisburg-Marxloh



Stadtwerkepark Düsseldorf

Innerstädtisches Wohnen

Wohnungen in der Innenstadt und innenstadtnahe Wohnquartiere haben für die Innenstadtentwicklung große Bedeutung, weil die Wohnfunktion die Innenstadt auch außerhalb der Geschäftszeiten belebt. Die Mischung macht die Stadt urbaner und verbessert das subjektive Sicherheitsgefühl. Außerdem kann ein überdurchschnittlicher Teil der Kaufkraft der Bewohner in der Innenstadt gebunden werden und die Einzelhandelsfunktion stabilisieren. Schließlich wird der Flächenverbrauch in der Peripherie reduziert.

Wohnen in der Innenstadt ist für die Bewohnerinnen und Bewohner mit vielen Vorteilen verbunden. Dazu zählen die Nähe zur vielfältigen innerstädtischen Infrastruktur, die es erleichtert, ohne Auto zu leben. Wohnen in der Innenstadt ist daher gerade für die im Zuge des demographischen Wandels größer werdende Gruppe der Senioren attraktiv. Dem stehen jedoch oft Konflikte mit anderen Nutzungen in der Innenstadt, hohe Verkehrsimmissionen, fehlende Freiflächen sowie teilweise Probleme mit dem Image und der Sauberkeit gegenüber.





Duisburg-Innenhafen

Im Zuge der Funktionstrennung und angesichts schlechter Umfeldqualität in den Innenstädten wurden Wohninvestitionen lange Zeit vornehmlich in den Randbereichen der Städte getätigt. Der Wohnungsbestand in und am Rand der Innenstädte wurde vernachlässigt und dadurch immer unattraktiver. Innenstadtnahe Wohngebiete weisen deshalb oft Konzentrationen ärmerer Bevölkerungsgruppen auf. In den letzten Jahren wird der Wohnfunktion in der Innenstadt jedoch vielerorts wieder mehr Bedeutung beigemessen. Dies wurde auch durch den im Zuge des demographischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels gesunkenen Nutzungsdruck ermöglicht. Denn lange Zeit wies die gewerb-

liche Nutzung von Flächen in der Innenstadt eine erheblich höhere Rentabilität als die Wohnnutzung auf. Inzwischen sind Investitionen in Wohngebäude in den Innenstädten wieder attraktiver geworden. Vor allem im Zusammenhang mit Sanierungsmaßnahmen und der Wiedernutzbarmachung innenstadtnaher Brachen sind viele attraktive Wohnangebote geschaffen worden.

Wohnen in der Innenstadt ist jedoch kein Selbstläufer, sondern bedarf attraktiver Angebote und einer gezielten Unterstützung. So muss den oben genannten Nachteilen und Problemen entgegengewirkt und z.B. die Belastung durch



Lincoln-Quartier, Münster

den Verkehr reduziert und das Wohnumfeld aufgewertet werden. Auch zwischen dem wirtschaftlichen Interesse an Außengastronomie sowie an Stadtfesten und Events in der Innenstadt und den Interessen der Bewohner muss ein Ausgleich gefunden werden. Dabei sollte nicht nur an die Zielgruppe der Senioren, sondern eher an eine gemischte Bewohnerstruktur gedacht werden. Auf die Förderung innerstädtischen Wohnens durch Städtebau- und Wohnungsbauförderung wird im Abschnitt "Bündelung mit anderen Förderprogrammen" näher eingegangen.

Stadtverkehr

Eine zukunftsfähige Innenentwicklung und Innenstadtentwicklung kann nicht losgelöst von den Fragen des Stadtverkehrs und seiner Steuerung betrachtet werden. Dabei muss ein Ausgleich zwischen dem Interesse an Mobilität und Erreichbarkeit und anderen Belangen gefunden werden. Der motorisierte Individualverkehr weist mit seinem hohen Flächenanspruch, der Unfallgefahr, den Staus sowie den Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen ein Profil auf, das wenig innenstadtverträglich ist. Auch unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes muss städtische Mobilität künftig deutlich umweltfreundlicher werden.

Städte und Gemeinden sind daher aufgefordert, Konzepte einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Eine verstärkte Nutzung der Innenstadt als Wohnstandort und eine Wiedernutzung innerstädtischer Brachen muss im Sinne des Konzepts der „Stadt der kurzen Wege“ auch damit verbunden werden, die Verkehrsnachfrage und die Notwendigkeit von Pkw-Fahrten zu verringern. Falls es gelänge, 5 Prozent

aller bisherigen Pkw-Fahrten dauerhaft auf Bus und Bahn sowie 30 Prozent aller bisherigen Pkw-Fahrten, die kürzer als 5 km sind, auf das Fahrrad zu verlagern, könnten sich die CO₂-Emissionen in Deutschland bereits um 3-4 Mio. t im Jahr verringern¹⁰.

Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit ist allerdings auch eine wesentliche Voraussetzung für eine funktionierende Innenstadt, da die Erreichbarkeit für viele in der Innenstadt angesiedelten Betriebe, insbesondere den Einzelhandel, ein wesentlicher Standortfaktor ist. Um die Zielkonflikte, die mit der Nutzungsdichte und den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen an die Innenstädte verbunden sind, aufzulösen, ist ein integriertes Verkehrskonzept für eine nachhaltige Stadtmobilität erforderlich, das alle Verkehrsarten im Blick hat und die umweltverträglichen Verkehrsmittel - also den ÖPNV sowie den Rad- und Fußverkehr - konsequent fördert. Dieses muss gemeinsam mit den Innenstadt-Akteuren entwickelt und verbindlich gemacht werden.

Durch eine optimale ÖPNV-Erschließung und eine Parkraum-Bewirtschaftung muss insbesondere verhindert werden, dass neue (gewollte) Innenentwicklungen wieder zu mehr Pkw-Verkehr beitragen. Im Sinne einer kompakten Siedlungsstruktur und als Ziel der Innenentwicklung können z.B. neue innenstadtverträgliche Einkaufszentren eine sinnvolle Überplanung innerstädtischer Brachflächen sein, da sie Flächen im Außenbereich der Städte schonen. Unter Klimaschutz-Gesichtspunkten sind sie jedoch dann kontraproduktiv, wenn sie ein hohes PKW-Aufkommen induzieren. Viele Zielkonflikte der Stadtentwicklung bedürfen unter dem Aspekt des Klimaschutzes einer besonders sorgfältigen Ab-



Graf-Adolf-Straße, Düsseldorf



Regionalstationen Zukunft Haller Willem: Modernisierung einer Regionalbahn

wägung und der Suche nach Alternativen. Maßnahmen für einen klimagerechten Stadtverkehr erfordern integrierte Ansätze und die Beteiligung der Bürger.

Eine für Fußgänger attraktive Gestaltung und ein sicheres, barrierefreies Wegenetz können zur Förderung des Fußgängerverkehrs beitragen und zugleich die Attraktivität der Innenstadt als Einkaufsort, Wohnstandort und Lebensraum erhöhen. Für den Radverkehr sollten ein lückenloses Netz und geeignete, in der Innenstadt verteilte Abstellanlagen angeboten werden. Der Umweltverbund kann ferner durch das Angebot von Aufbewahrungsmöglichkeiten oder Anlieferungsdiensten für den Einkauf gefördert werden. Diese Service-Kultur gilt es deutlich auszubauen.

Die Zahl der notwendigen Stellplätze für den Individualverkehr ist immer wieder Anlass zu Diskussionen, da das umfangreiche und meist kostenlose Parkplatzangebot peripherer Einkaufszentren als Wettbewerbsvorteil gilt. Die Erfahrungen vieler Städte zeigen jedoch, dass sich eine weitgehende Auslastung der Stellplätze auf die Schluss-

verkäufe und die Vorweihnachtszeit beschränkt. Innerstädtische Abstellanlagen für den Individualverkehr sollten durchgehend bewirtschaftet werden, um den knappen Raum bestmöglich zu nutzen. Das Zuparken öffentlicher Räume ist einzuschränken.

Für die Erreichbarkeit vieler Innenstädte ist der Schienenverkehr von großer Bedeutung. Nordrhein-Westfalen verfügt bereits heute über ein ansehnliches Schienen- und Stadtbahnnetz. Zur Verbesserung von Qualität und Angebot wird das Bestandsnetz der Schiene mit dem Rhein-Ruhr-Express und seinen weiterführenden Ästen, nach Süden, Westen, Norden und Osten entscheidend verstärkt.

Die Bahnhöfe haben in vielen Städten des Landes große Bedeutung als Eingangstor in die Innenstadt, litten jedoch in den letzten Jahren oft unter Funktionsverlusten und Vernachlässigung. Die auch mit Städtebauförderungsmitteln unterstützte Aufwertung der Bahnhöfe und ihres Umfelds hat somit einen Doppelnutzen: Sie trägt einmal dazu bei, den ÖPNV attraktiver zu machen. Gleichzeitig können die Bahnhöfe wieder als attraktives Entree für Besucher der Innenstadt fungieren.

Aber ÖPNV findet nicht nur auf Schienen, sondern auch auf Straßen statt. Vor allem bei der Verteilung in der Fläche, aber auch im Falle kleinerer Städte und Ortsteilzentren, fungieren Busse als Zubringer und flexible Erschließungsinstrumente, die als Linienbusse ebenso wie als Schnellbusse, Rufbusse oder Bürgerbusse einsetzbar sein können. Durch die Umstellung des Fuhrparks und durch den Einsatz innovativer Technologien (Erdgas-/ Wasserstoffbusse) sowie emissionsmindernder Fahrzeugtechnik kann auch der öffentliche Busverkehr deutlich umweltfreundlicher werden. Angesichts des demographischen Wandels muss zudem der ÖPNV generell stärker auf die Bedürfnisse einer älter werdenden Gesellschaft ausgerichtet werden. Der ÖPNV ist nur dann hinreichend attraktiv, wenn er benutzerfreundliche Taktzeiten und optimale Anschlüsse aufweist und wenn Information, Sicherheit und Sauberkeit garantiert sind.



Lange Straße, Detmold

Historische Stadtkerne und Denkmalschutz

In Nordrhein-Westfalen haben zahlreiche Innenstädte mit historischer Baustruktur einen besonderen Charme bewahrt. Hier stellt sich die Aufgabe, das kulturelle Erbe zu erhalten und behutsam und nachhaltig zu entwickeln. Die historischen Stadtgrundrisse bewahren, alte Bausubstanz behutsam erneuern, prägende Bodendenkmäler integrieren, die Wachstumspotenziale nutzen, um der alten Bausubstanz neues Leben zu geben, das waren und sind bis heute die Fundamente einer zugleich bewahrenden und zukunftsweisenden Politik.

Nach dem Stopp der Kahlschlagsanierung der 1970er Jahre ist in den vergangenen Jahrzehnten Vieles erreicht worden. Die bestehende Gebäudesubstanz ist auf ihre Nutzungspotenziale und Umnutzungsmöglichkeiten untersucht worden. Vielfach ist demonstriert worden, wie das Vorhandene optimal genutzt werden kann. Wohnraum, aber auch Stätten für Kunst, Kultur und Freizeit sind in denkmalgeschützten und erhaltenswerten Bauten und Anlagen entstanden. Der große Umfang materiell wertvoller und gut nutzbarer Bausubstanz ist eine wichtige Ressource unseres Landes.

Die Synergieeffekte, die sich ergeben, sind vielgestaltig: Baudenkmale und Ensembles, insbesondere aber weitgehend intakt erhaltene Altstädte und historische Ortskerne bieten Lebensqualität und Identität für die Einwohnerinnen und Einwohner. Sie bieten Architekten und Planern wichtige Orientierungshilfen für die Stadtentwicklung in Bezug auf Maßstäblichkeit, angemessene Bauformen und architekto-

nische Qualität. Der historische Bestand ist zudem ein wichtiger Standortfaktor. Direkt und indirekt tragen Denkmalspflege und Altbestandssicherung zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen in Handwerk, Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Tourismus bei.

Besonders markant werden die Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen von den historischen Siedlungen charakterisiert, die für Arbeiter, Angestellte und Beamte von privaten und staatlichen Betrieben, von Genossenschaften, Städten und Gemeinden errichtet worden sind. Aus allen Epochen, von der Gründerzeit über die 1920er Jahre bis hin zur Architektur der Nachkriegszeit finden sich zwischen Rhein und Weser baukünstlerisch herausragende Beispiele für die Geschichte der Siedlungsarchitektur. Ursprünglich am Stadtrand oder zwischen den Städten an rasch sich entwickelnden Industriestandorten gebaut, haben historische Siedlungen gerade im Ballungsraum heute oft eine zentrale Lage in der Stadt. Sie sind Oasen in einem hoch verdichteten urbanen Umfeld.

Siedlungen bieten Identität und Lebensraum von hoher Qualität. Ihre auf die menschlichen Bedürfnisse mit entsprechenden Grundrissen und Freiräumen zugeschnittenen Strukturen haben maßgeblich zur Lebensqualität und zum Miteinander in einer Region beigetragen, die zum Schmelztiegel Europas geworden ist. Ihre Gestaltung hat Qualitätsmaßstäbe gesetzt und gezeigt, dass Ästhetik und Harmonie entscheidende Grundlagen für einen wirklich sozialen Wohnungsbau sind. Die Werte dieser Siedlungen sind zu erhalten und weiter zu geben, und zwar nicht nur aus Gründen des Denkmalschutzes und der Stadtbildpflege,

sondern auch in Hinblick auf die wirtschaftliche Wertbeständigkeit. Dauerhaft werden sich die Investitionen in Siedlungsimmobilien dann rechnen, wenn ihre Besonderheiten bewahrt werden. Nur wenn auf die einheitliche Gestaltung von Häusern und Hausgruppen, auf traditionelle Formen, Farben und Materialien sowie die Gartengestaltung geachtet wird, behält ein Siedlungshaus seine Konkurrenzfähigkeit auf dem Markt.

Der historische Baubestand ist allerdings heute erneut gefährdet. Das Überangebot von Wohnungen aufgrund der Abwanderung ins Umland und einer vielerorts bereits abnehmenden Bevölkerungszahl sowie eine teilweise nicht mehr zeitgemäße Wohnungsqualität führen zu einem bedrohlichen Leerstand in den Altstädten und im historischen Bestand. Dies trifft auch auf die Ladenlokale zu, die häufig aufgrund ihrer Größe nicht dem Bedarf für mittel- bis großflächigen Einzelhandel entsprechen. Bedroht wird der historische Bestand aber auch durch die Privatisierungswellen, denen innenstadtnahe denkmalgeschützte Gartenstädte oder Arbeiter- und Werksiedlungen insbe-

sondere in den industriell geprägten urbanen Räumen ausgesetzt sind. Schließlich ist die denkmalgerechte und baukulturell angemessene energetische Optimierung eine entscheidende Grundlage, um den historischen Bestand angesichts der Erfordernisse des Klimawandels konkurrenzfähig zu halten und zukunftssicher zu machen.

Mit Projekten, Initiativen und Förderangeboten reagiert das Ministerium für Bauen und Verkehr auf die Herausforderungen. In Zusammenarbeit mit den 56 Städten der Arbeitsgemeinschaft der historischen Stadt- und Ortskerne NRW, aber auch mit anderen Städten, deren Zentren sich durch einen dichten Denkmalbestand auszeichnen, werden richtungsweisende Modelle und Projekte entwickelt und befördert, um den mit der demographischen, wirtschaftlichen und klimatischen Entwicklung verbundenen Herausforderungen zu begegnen. Die bestehenden und neuen Förderinstrumente im Rahmen des Denkmalschutzes und der Städtebauförderung, wie das ab 2009 zur Verfügung stehende Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“, werden dafür gezielt eingesetzt.



Marktplatz, Solingen Gräfrath

Integrierte Stadtentwicklungspolitik für die Innenstädte

Wegen der herausragenden Bedeutung der Innenstädte für die Zukunft unserer Städte und Gemeinden arbeitet das Land mit verschiedenen, ineinander greifenden Instrumenten und Ansätzen an einer Stärkung der Zentren. Die wichtigsten Handlungsansätze des Ministeriums für Bauen und Verkehr werden im Folgenden vorgestellt.

Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Mit der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2008 wurde der Förderschwerpunkt „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ eingeführt: „Die Finanzhilfen ... sind bestimmt für die Stärkung von zentralen Versorgungsbereichen, die durch Funktionsverluste, insbesondere gewerblichen Leerstand, bedroht oder betroffen sind. Sie werden eingesetzt zur Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung dieser Bereiche als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben.“

Mit dieser Formulierung wird die nachhaltige Stärkung von Innenstädten und Ortsteilzentren auch von Seiten des Bundes nicht mehr vom Vorliegen eines städtebaulichen Missstandes abhängig gemacht. Ausschlaggebend ist vielmehr, dass Funktionsverluste vorliegen oder zu befürchten sind. Dieser „Bedrohungstatbestand“ in der Verwaltungsvereinbarung wird in der Förderpraxis in Nordrhein-Westfalen dahingehend positiv interpretiert, dass es auch

darum geht, Potenziale und/oder Chancen für private Investitionen in die Stadt zu unterstützen.

Das Unterstützungspotenzial für attraktive Innenstädte und Stadtteilzentren besteht nicht allein in der Städtebauförderung. Die erneuerten oder grundlegend geschaffenen Regelungen des Landesentwicklungsprogramms und des Gesetzes über Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISGG) sind unabdingbare Voraussetzung, um Potenziale und/oder Chancen für private Investitionen in die Stadt zu unterstützen.

Konzeptioneller Ausgangspunkt ist dabei die Förderung eines Gebietes als Gesamtmaßnahme: Auf der Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für die Gesamtstadt ist festzulegen, welche Gebiete als aktive Stadt- und Ortsteilzentren gefördert werden sollen. Der Gebietsbezug war bereits in den letzten Jahren wesentlicher Garant für die Erfolge der Städtebauförderung. Nur die auf ein bestimmtes Gebiet begrenzte städtebauliche Gesamtmaßnahme ermöglicht ein integriertes Vorgehen mit einer kongruenten Planungskonzeption, eine zielgerichtete Koordinierung und Abstimmung von Einzelmaßnahmen und den konzentrierten Einsatz von öffentlichen und privaten Finanzmitteln.

Wenn Stadterneuerungsgebiete profiliert und aufgewertet werden sollen, ist der öffentliche Raum ein zentraler An-



Standortgemeinschaft Hauptstraße, Gelsenkirchen

satzpunkt. Die Gestaltqualität öffentlicher Straßen, Wege und Plätze sowie des Freiraums in der Stadt ist elementar entscheidend dafür, ob sie als lebenswerte Wohnstandorte oder als attraktive Wirtschaftsstandorte empfunden werden.

Gefördert werden neben der Aufwertung des öffentlichen Raumes

- Maßnahmen zur Instandsetzung und Modernisierung stadtbildprägender Gebäude,
- Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiedernutzung von Grundstücken mit leerstehenden, fehl- oder mindergenutzten Gebäuden und von Brachflächen einschließlich einer städtebaulich vertretbaren Zwischennutzung,
- das Citymanagement,
- die Beteiligung von Nutzungsberechtigten sowie von Immobilien- und Standortgemeinschaften,
- die Leistung Beauftragter und
- (anteilig) die Einrichtung von Verfügungsfonds.

Mit den Verfügungsfonds wird eine positive Erfahrung aus den Programmgebieten der „Sozialen Stadt“ im Förderangebot für „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgegriffen: Die Gemeinden können einen Fond einrichten, dessen Mittel durch ein lokales Gremium ausgereicht werden. Das Förderangebot lautet, dass 50 % aus Stadterneuerungsmitteln in einen Fonds eingezahlt werden können, der zu 50 % aus Mitteln von Wirtschaft, Immobilien- und Standortgemeinschaften, Privaten oder zusätzlichen Mitteln der Gemeinde gespeist wird. Damit wird eine Fördergrundlage geschaffen, die mit der durch das Gesetz über Immobilien- und Standortgemeinschaften eröffneten Möglichkeit korrespondiert, in Ergänzung zu den kommunalen Aufgaben in privater Verantwortung zusätzliche Maßnahmen zur Aufwertung der innerstädtischen Quartiere durchzuführen. Die Mittel können

für die Finanzierung von Investitionen und investitionsvorbereitenden Maßnahmen sowie (ohne Einsatz der Städtebauförderung) für nichtinvestive Maßnahmen verwendet werden.

Herauszustellen ist, dass die Förderung dieser Verfügungsfonds nicht vom Zustandekommen einer Immobilien- und Standortgemeinschaft auf der gesetzlichen Grundlage abhängig gemacht wird. Insbesondere die auf der Basis der Modellförderung in 22 Städten initiierten Immobilien- und Standortgemeinschaften können dieses Förderangebot in gleicher Weise in Anspruch nehmen.

Es ist zu erwarten, dass das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ sich durch eine große Vielfalt an Quartieren, Beteiligten, Maßnahmen und Strategieansätzen auszeichnen wird. So gibt es einmal gewachsene Nahversorgungszentren insbesondere in den großstädtischen Ortsteilen, die sich einerseits wegen ihrer Funktionalität Sorgen machen, andererseits wegen bestehender Kooperationsstrukturen mit Eigentümern und Händlern auch noch genügend privates Handlungspotenzial aufbieten können.

Andere Innenstadtlagen werden durch einen heftigen Strukturwandel und damit einhergehend durch große Leerstandsflächen geprägt. In diesen Fällen greift der Stadtumbau-Gedanke, wonach insbesondere mit den Eigentümern Zukunftsperspektiven für Innenstadtlagen zu entwickeln sind, die für den Einzelhandel nicht mehr attraktiv sind. Weiterhin gibt es Innenstadtquartiere, die Konzentrationen armer und/oder Einwandererhaushalte aufweisen. Hier bietet sich das Programm „Soziale Stadt“ an.

Für die praktische Umsetzung des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ wird es daher darauf ankommen, auch die Handlungsansätze des Stadtumbaus und der Sozialen Stadt je nach Situation mit aufzugreifen. Auch dieser Gesichtspunkt spricht dafür, dass sich der integrierte Entwicklungsansatz für besondere Situationen in einzelnen Stadtquartieren, Stadtzentren oder Stadtteilzentren immer aus ihrer Rolle für die Gesamtstadt ableitet.



Mai 2007 „11 mittelamerikanische Verkehrsinseln“ von Tita Giese bilden die neue Mitte des südlichen Stadtraumes der Graf-Adolf-Straße

Gesetz über Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISGG NRW)

Zahlreiche Geschäftsbereiche in unseren Innenstädten leiden unter Wettbewerbsnachteilen gegenüber Ansiedlungen auf der Grünen Wiese und zunehmend auch gegenüber professionell geführten Einkaufszentren in unmittelbarer Nachbarschaft. Zur wirtschaftlichen Stabilisierung und Stärkung dieser traditionellen Geschäftslagen wurden in Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren 22 Modellvorhaben mit Immobilien- und Standortgemeinschaften durchgeführt. Dabei handelt es sich in Anlehnung an die im kanadischen und US-amerikanischen Raum praktizierten Business Improvement Districts um Initiativen von Gewerbetreibenden, Mietern und Grundstückseigentümern auf freiwilliger Basis.

Dafür zwei Beispiele:

- In der Bocholter Innenstadt begleitet die dortige Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) aktiv den Stadtentwicklungsprozess. Kaufleute und Eigentümer in der Nordstraße engagieren sich seit Jahren gemeinsam für ein attraktives Erscheinungsbild und eine positive Außenwirkung der Bocholter Innenstadt. Bei einem Organisationsgrad von über 50 % der Kaufleute und Eigentümer ist es gelungen, durch ein aktives Leerstandsmanagement seit 2004 den Leerstand von 4.260 m² bei einem Gesamtbestand von 10.504 m² (41 % Leerstand) auf 110 m² Leerstand beim Gesamtbestand von 11.304 m² (1% Leerstand) zu senken. Die Perspektive ist, die Fußgängerzone ähnlich wie ein Shopping-Center zu managen.

- Vom Förderangebot für ISG'en profitieren auch die Stadtteilzentren – zum Beispiel die ISG im Bezirkszentrum Köln-Kalk. Das rechtsrheinische Kalk hat in den 90er-Jahren durch Betriebsstilllegungen mehrere Tausend Arbeitsplätze verloren. Seitdem wurde – unterstützt durch das Programm Soziale Stadt – ein erfolgreicher Strukturwandel mit einer Reaktivierung von Brachflächen und neuen Investitionen in Wohngebäude und Infrastruktur eingeleitet. Die Kooperation der örtlichen Einzelhändler und Gewerbetreibenden mit Immobilieneigentümern und öffentlicher Hand im Rahmen der ISG knüpft daran an und stellt die Versorgungsfunktion des Bezirkszentrums auf eine stabilere Grundlage.

Diese freiwilligen Initiativen zur Verbesserung der Standortbedingungen sollen auch weiterhin ermöglicht und unterstützt werden. Die Modellvorhaben haben aber auch gezeigt, dass freiwillige Zusammenschlüsse an organisatorische und finanzielle Grenzen stoßen, die eine erfolgreiche Umsetzung der beabsichtigten Maßnahmen erheblich erschweren. So erfolgte eine freiwillige Beteiligung insbesondere der Grundeigentümer oft nur in einem geringen Umfang. Dies hemmte das private Engagement auch derer, die grundsätzlich bereit gewesen wären, sich zu engagieren.

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat daher im Frühjahr 2007 einen entsprechenden Gesetzentwurf auf den Weg gebracht. Der Landtag Nordrhein-Westfalen hat das „Gesetz über Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISGG NRW)“ am 10.06.2008 beschlossen; es ist am 21.06.2008 in Kraft getreten. Die gesetzliche Regelung bil-



Modellvorhaben für Immobilien- und Standortgemeinschaften in Nordrhein-Westfalen (ISG)

det einen Rechtsrahmen für verstärktes privates Engagement. Durch sie können alle Grundeigentümer eingebunden werden, die von den Maßnahmen wirtschaftlich profitieren. Sie bietet zudem den Vorteil einer finanziellen Absicherung der beabsichtigten Maßnahmen und Planungssicherheit für den Zeitraum der Initiative.

Mit dem neuen gesetzlichen Instrument wird den Betroffenen vor Ort die Möglichkeit eröffnet, in eigener Organisation und weitgehender Finanzverantwortung Maßnahmen zur Stabilisierung und Stärkung ihres Quartiers zu ergreifen. Die in privater Verantwortung durchgeführten Maßnahmen sollen in Ergänzung zu Maßnahmen und Aufgaben der öffentlichen Hand erfolgen und in enger Abstimmung mit den Kommunen entwickelt und umgesetzt werden. Die Gemeinde kann von den Grundeigentümerinnen, Grundeigentümern und Erbbauberechtigten im Satzungsgebiet eine Sonderabgabe erheben, mit der die Maßnahmen finanziert werden. Lediglich eine Kostenpauschale aus dem Abgabenaufkommen verbleibt zur Deckung des Kostenaufwands bei der Gemeinde. Neben der verpflichtenden finanziellen Beteiligung der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie der Erbbauberechtigten wird auch die Mitwirkung privater Dritter ermöglicht.

Zum Verfahren sieht das Gesetz vor, dass die Gemeinden auf Antrag einer privaten Initiative (Immobilien- und Standortgemeinschaft) durch Satzung räumlich abgegrenzte Gebiete mit dem Ziel der Verbesserung und Stärkung dieser Räume in funktionaler und gestalterischer Hinsicht festlegen. Die Maßnahmen der Initiative müssen in einem Konzept verbindlich dargelegt und mit den städtebaulichen Zielen der Gemeinde abgestimmt werden. In Frage kommen vor allem Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes durch Verbesserung der Sauberkeit und Sicherheit, baulich-gestalterische Verbesserungen durch ein gemeinsames Werbekonzept und Werbegestaltung, bauliche Maßnahmen an den Gebäuden, Behebung von Leerständen durch ein gemeinsames Leerstandsmanagement, Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Gestaltung von Sitzgelegenheiten und Ruhezonen etc. sowie die Stärkung der lokalen Identität und eines „Wir-Gefühls“ durch gemeinsames Marketing und lokale Events. Auch die Durchführung der Maßnahmen erfolgt durch die Immobilien- und Standortgemeinschaft in Abstimmung mit der Gemeinde.

Um den privaten Initiativen und den Gemeinden die Anwendung des neuen Instruments zu erleichtern, haben die kommunalen Spitzenverbände in Zusammenarbeit mit den

zuständigen Ressorts der Landesregierung eine Mustersatzung erarbeitet, die zeitgleich mit Inkrafttreten des Gesetzes veröffentlicht wurde. Das Gesetz und die Mustersatzung stehen auf der Homepage des Ministeriums zur Verfügung.

Der neue Einzelhandelserlass NRW

Der Einzelhandelserlass soll dazu beitragen, funktionsfähige lokale und regionale Versorgungsstrukturen mit einem ausgewogenen Verhältnis zwischen verschiedenen Einzelhandelsstandorten und Handelsbetriebsformen zu schaffen und zu erhalten. Dazu gibt er auf der Grundlage des geltenden Rechts Hinweise, Empfehlungen und Weisungen zur landeseinheitlichen Planung und bauordnungsrechtlichen Genehmigung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben. Er schafft damit auch Planungs- und Investitionssicherheit.

Da sich die Rahmenbedingungen zur Beurteilung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben deutlich geändert hatten, war der bisherige Einzelhandelserlass aus dem Jahre 1996 in Teilen überholt und musste überarbeitet werden:

- Durch eine Änderung des Landesentwicklungsprogramms wurden die einzelhandelsrelevanten Ziele der Landesplanung in Nordrhein-Westfalen neu festgelegt. Für großflächige Einzelhandelsvorhaben gilt seit Mai 2007 der § 24a Landesentwicklungsprogramm – LEPro – als neues Ziel der Raumordnung, das von den Gemeinden bei der Bauleitplanung zu beachten ist. Nach der landesplanerischen Zielvorgabe kommen für großflächige Einzelhandelsvorhaben mit zentrenrelevanten Sortimenten künftig nur noch Standorte in zentralen Versorgungsbereichen (d. h. Innenstädte, Ortsmitten, Stadtteilzentren) in Betracht. Vorhaben mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten und mit begrenztem Randsortiment (insbesondere Möbelmärkte, Gartencenter und Baumärkte) dürfen weiterhin außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen entstehen. Die Sicherung der wohnungsnahen Nahversorgung ist Aufgabe der Gemeinden.
- Bei den Novellen des Baugesetzbuchs im Jahre 2004 und 2006 erfolgten für den Einzelhandel bedeutsame Änderungen, die die Möglichkeiten der Gemeinden zur stadt- und regionalverträglichen Lenkung der Ein-

zelhandelsentwicklung verbessern: Die Stärkung der Nachbargemeinden bei der interkommunalen Abstimmung in § 2 Abs. 2; das neue Instrument eines einfachen Bebauungsplans zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung im Bereich des im Zusammenhang bebauten Ortsteils in § 9 Abs. 2a; die Berücksichtigung der „Fernwirkungen“ bei der Zulassung von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile in § 34 Abs. 3.

- Wichtige Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts und des Oberverwaltungsgerichts Münster haben neue Rahmenbedingungen für die Beurteilung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben gesetzt.

Die Überarbeitung des Einzelhandelserlasses erfolgte in enger Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden, den betroffenen Verbänden der Wirtschaft und dem Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie. Seit dem 22.09.2008 liegt der Einzelhandelserlass NRW in der novellierten Form vor. Er kann auf der Homepage des Ministeriums abgerufen werden.

Der Erlass stellt unter anderem dar, dass den Gemeinden bei der Steuerung der Einzelhandelsentwicklung eine entscheidende Rolle zukommt. Mit der Aufstellung von gemeindlichen Einzelhandelskonzepten und der planungsrechtlichen Umsetzung dieser Konzepte durch Bauleitpläne unterstützen die Gemeinden die Entwicklung ihrer Zentren und Nebenzentren und sorgen für eine ausgewogene Versorgungsstruktur.

In den Einzelhandelskonzepten legen die Gemeinden ihre Entwicklungsziele für den Einzelhandel fest. Diese beinhalten neben dem angestrebten Zentrengefüge über die Festlegung zentraler Versorgungsbereiche auch die Bestimmung der Sonderstandorte für großflächige Einzelhandelsvorhaben mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten sowie sonstige Sonderstandorte (u. a. Großeinrichtungen gem. § 24a Abs. 4 LEPro). Dabei werden auf der Grundlage einer konkreten Bestandserhebung und -analyse der Einzelhandelsituation sowie der städtebaulichen Konzeption für die Einzelhandelsentwicklung die bestehenden tatsächlichen zentralen Versorgungsbereiche sowie die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche räumlich und funktional festgelegt. Zu einem Einzelhandelskonzept gehört auch die ortsspezifisch zu entwickelnde Liste zentrenrelevanter Sortimente.

Einzelhandelskonzepte schaffen einerseits eine Orientierungs- und Beurteilungsgrundlage für die Bauleitplanung und die Beurteilung von Vorhaben und andererseits Planungs- und Investitionssicherheit für Einzelhandel, Investoren und Grundstückseigentümer. Weiterhin kann durch eine quantitative Steuerung der Einzelhandelsentwicklung ein ruinöser Wettbewerb in den Städten verhindert werden. Es ist jedoch nicht das Ziel, auf den Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Unternehmen und Betriebsformen des Handels Einfluss zu nehmen.

Wettbewerbe, Netzwerke und Initiativen als Instrumente zur Stärkung des Standorts Innenstadt

Angesichts des Standortwettbewerbs bedarf die Aufwertung der Innenstädte hoher Qualität, individueller Lösungen und eines kreativen Umgangs mit dem Bestand. Dazu bedarf es der Einbeziehung und des Engagements vieler - öffentlicher und privater - Akteure. Trotz der Unterschiedlichkeit der Ausgangslagen kann ferner ein interkommunaler Austausch von Erfahrungen dazu beitragen, dass Anregungen aus erfolgreichen Projekten genutzt und Fehler vermieden werden. Zur Aktivierung des Potenzials unserer Städte leistet das Ministerium für Bauen und Verkehr neben der Förderung integrierter Gesamtmaßnahmen und der Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens weitere vielfältige Beiträge, von denen einige im Folgenden vorgestellt werden.

Zur Sicherstellung einer hohen Qualität haben sich Wettbewerbe bewährt. Im Zusammenhang mit der Innenstadt sind aktuell vor allem folgende Wettbewerbe von Bedeutung.



Aufruf zu „Ab in die Mitte!“ 2008

Wettbewerb „Ab in die Mitte!“

Der Wettbewerb „Ab in die Mitte! Die City-Offensive NRW“ geht mit dem Grundgedanken „Mehr Leben – mehr Vielfalt – neue Visionen für die Stadt“ gegen sinkende Besucherzahlen und Attraktivitätsverluste in den Innenstädten an. Diese können unterschiedliche Ursachen haben, z.B. ein unattraktives Einzelhandelsangebot, Leerstände, geringe Aufenthaltsqualität, Verkehrsprobleme sowie Konkurrenz durch großflächigen Einzelhandel innerhalb und außerhalb der Städte. „Ab in die Mitte!“ versteht sich als Instrument, um Zentren als Orte des Handels, der Kunst, der Freizeit, des Wohnens und Arbeitens zu stärken und dauerhaft im Bewusstsein der Bürger zu verankern. Die City-Offensive setzt dabei auf strategische Allianzen zwischen Haupt- und



Aufruf zu „Ab in die Mitte!“ 2009

Ehrenamtlichen, zwischen Kommune und Handel, zwischen Kunst und Kultur sowie den Bürgerinnen und Bürgern und unterstützt Ideen und Projekte, die die Elemente Freizeitgestaltung, Entertainment, Kommunikation, Kultur und Erlebniseinkauf wirkungsvoll für die Belebung der Innenstädte einsetzen.

„Ab in die Mitte! Die City-Offensive NRW“ wurde 1999 auf Initiative des heutigen Ministeriums für Bauen und Verkehr sowie der Warenhauskonzerne Kaufhof und Karstadt gegründet. Viele Kooperationspartner aus unterschiedlichen Bereichen haben die „City-Offensive“ in den letzten Jahren unterstützt. Aktuell zählen dazu: Der Städtetag NRW, die Handelsverbände LAG und BAG, der Einzelhandelsverband NRW, die Ströer Deutsche Städte Medien GmbH, die WAZ Mediengruppe, das handelsjournal, McDonald's Deutschland Inc. und die Multi Development Germany GmbH.

Seit 1999 haben sich insgesamt mehr als 180 Städte und Gemeinden - großenteils mehrfach - an der City-Offensive beteiligt und mehr als 600 Konzepte eingereicht. Dabei standen zunächst Fragen der Stadtidentität, der Profilierung sowie das Experimentieren mit den gewohnten Sichtweisen auf städtische Räume im Fokus. Ab 2004 konzentrierte sich die Initiative in besonderem Maße auf die Wünsche und Bedürfnisse der „Stadtutzer“, besonders der Kinder, Jugendlichen und Familien sowie auf die Herausforderungen des demografischen Wandels und die besonderen Bedürfnisse älterer Menschen. Nach der Devise „vom Konsumenten zum Akteur“ sollen dabei interaktive Prozesse sowie Partizipationsverfahren und -möglichkeiten angestoßen und umgesetzt werden.

Das Motto des Wettbewerbs 2008 war „Wege zur OFFENEN STADT“. Dabei stand nicht nur die innere und äußere Erreichbarkeit im Fokus. Vielmehr ging es auch um emotionale Aspekte, um eine für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen wirklich offene Stadt. 24 Städte aus Nordrhein-Westfalen wurden für ihre Konzepte ausgezeichnet. 2009 findet der Wettbewerb zum 10. Mal statt.

Wettbewerb Standort Innenstadt

Die Metropole Ruhr wird im Jahr 2010 Kulturhauptstadt Europas. Ziel der Landesregierung ist es, den Gästen aus aller Welt nicht nur herausragende kulturelle Angebote zu bieten, sondern die Region auch als lebenswerten, intakten Standort für Wirtschaft und Handel zu präsentieren. Dazu gehören vor allem anziehende Innenstädte, denn sie sind in den Augen der Gäste aus aller Welt die Visitenkarten der Kommunen.



Veröffentlichung zu „Standort Innenstadt“ 2008

Die Städte und Gemeinden des Ruhrgebiets sind deshalb aufgerufen, ihre Innenstadtlagen attraktiver zu gestalten. Durch das Zusammenspiel von Handel, Dienstleistung, öffentlichem Leben, Wohnen, Bildung, Kunst, Kultur und Freizeit sollen neue Impulse für Urbanität und Kreativität entstehen. Dafür wurde im Rahmen der EFRE-Innovationswettbewerbe der Wettbewerb „Standort Innenstadt.NRW“ gestartet. Das Wettbewerbsbudget beträgt 10 Mio. Euro, davon 3 Mio. Euro Städtebauförderungsmittel.

Ziel des Wettbewerbs ist es, Maßnahmen zur nachhaltigen Stärkung der Innenstädte als Handelsstandorte in den Städten zu initiieren, zu begleiten und zu fördern. Damit sollen insbesondere Projekte in der Partnerschaft von öffentlicher Hand und Privatwirtschaft angestoßen werden, die bis zum Jahr 2010 umgesetzt werden.

Im Mittelpunkt des Wettbewerbs stehen drei Handlungsfelder:

- Innenstadt als vitaler Handelsstandort
- Innenstadt als kultureller Treff- und Mittelpunkt
- Innenstadt als Gastgeber

21 Städte hatten sich mit 48 sehr vielgestaltigen Beiträgen beworben. Thematisiert wurden darin die Aspekte:

- Kulturelle Infrastruktur,
- Stadteingänge/ Stadttore/ Besucherleitsysteme,
- Lichtkonzepte,
- Platz-/Straßengestaltung,
- Handels- und gastronomiebezogene Beiträge,
- Konzepte/ Studien,
- Dienstleistungen.



Aufruf zu „Standort Innenstadt“ 2008

Eine unabhängige Jury hat im September 2008 25 Projekte in 14 Kommunen ausgewählt.

Initiative StadtBauKultur

Bei der Entwicklung eigenständiger Profile und unverwechselbarer Identitäten spielt die Baukultur eine zentrale Rolle. Das Land Nordrhein-Westfalen hat deshalb im Jahr 2001 die Initiative StadtBauKultur ins Leben gerufen: um Zeichen zu setzen für attraktive Städte, für einen bewussten Umgang mit den baulichen Zeugnissen der Geschichte und für mehr Qualität beim Planen und Bauen. Bis zum heutigen Zeitpunkt wurden rd. 100 Projekte umgesetzt. Das Spektrum reicht dabei von Workshops, Veranstaltungen und Veröffentlichungen über Wettbewerbe und Ausstellungen bis hin zu investitionsorientierten Projekten. Zu diesen gehört der Wettbewerb „Stadt macht Platz“, dessen grundsätzliches Ziel es ist, konkrete Projekte zu initiieren, die zeigen, wie moderne Stadtplätze hier und heute aussehen können und sollen. Der Wettbewerb wurde 2002 das erste Mal ausgeschrieben und seitdem dreimal durchgeführt. Bisher wurden 33 Projektentwürfe ausgewählt und öffentlich prämiert, von denen 12 bereits in den Städten realisiert wurden.

Der öffentliche Raum ist seit jeher zentraler Ort des städtischen Zusammenlebens. Daher ist es ein Hauptschwerpunkt der Initiative StadtBauKultur, den innovativen Umgang sowie eine qualitätsorientierte Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums im städtischen Gefüge zu unterstützen. Das Europäische Haus der Stadtkultur, die Kommunikationsstelle der Initiative, hat die Kampagne

SEHEN LERNEN mit dem Anspruch konzipiert, den Bürgerinnen und Bürgern in den Städten die Themen öffentlicher Raum und gebaute Umwelt näher zu bringen. Mit der SEHSTATION der Kampagne wird ein in einem überdimensionalen Kamerabalg nachempfundenen Objekt auf ausgewählten innerstädtischen Plätzen installiert. Es soll den Blick für eine bestimmte städtische Situation schärfen. Die Kampagne tourt mit der SEHSTATION seit August 2008 durch verschiedene Städte Nordrhein-Westfalens und wird bis 2010 fortgesetzt.

Das wichtigste Ziel der Initiative ist es, die öffentliche Diskussion über Stadt, über Architektur und Ingenieurkunst anzuregen. Die verständliche Vermittlung und Aufbereitung der zentralen baukulturellen Themen für die breite Öffentlichkeit ist daher auch originäre Aufgabe der Initiative StadtBauKultur. Mit dem M:AI Museum für Architektur und Ingenieurkunst verfügt das Land über eine in dieser Form einmalige Einrichtung. Das M:AI besitzt kein eigenes Ausstellungshaus, sondern ist an wechselnden Orten zu Gast, um mit Ausstellungen bedeutende Zeugnisse von Baumeistern, Ingenieuren, Stadtplanern und Landschaftsgestaltern zu präsentieren. Das M:AI stellt im November 2008 die künstlerisch aufgearbeitete Transformationsgeschichte des Ruhrgebiets in der Cité de l'architecture et du patrimoine in Paris aus. Des Weiteren wird eine Ausstellung zu 100 Jahren Städtebau im Rheinland (Wandel und Dynamik der „Rheinischen Städte“) für das Finale der Regionale 2010 vorbereitet.

Beide Institutionen der Initiative StadtBauKultur, Europäisches Haus der Stadtkultur und M:AI, haben jeweils klar definierte Aufgaben zu erfüllen und sorgen dennoch in Synergie für das zentrale Anliegen der Initiative: die breit angelegte Vermittlung von Baukultur in Nordrhein-Westfalen.

SimplyCity

Als Initiative gegen die Überfrachtung des öffentlichen Raums hat das Ministerium im Rahmen des Modellprojekts SimplyCity einen Wettbewerb ausgeschrieben, bei dem es darum geht, den öffentlichen Stadt- und Verkehrsraum im Sinne des Mottos „Weniger ist mehr“ in Kooperation mit Vertretern aller relevanten gesellschaftlichen Gruppen von überflüssigen Elementen zu befreien. Damit kann die vielerorts vorhandene Übermöblierung abgebaut und die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Weiter können ohne Funktionsverluste auch erhebliche Kosten eingespart werden. Das Modellvorhaben ist auf 2 bis 3 Jahre angelegt und startet Anfang 2009.

Städtenetzwerk Innenstadt NRW

In vielen Städten und Gemeinden liegen spezifische und langjährige Erfahrungen im Umgang mit den aktuellen Herausforderungen der Innenstadtentwicklung vor. Auch wenn jeweils individuelle Lösungen erforderlich sind, ist ein Austausch über die Erfahrungen hilfreich. Auf Initiative der Stadt Bocholt wurde daher mit Unterstützung des Ministeriums Anfang 2008 das Städtenetzwerk Innenstadt gegründet, in dem intensiv und dauerhaft die Problemstellungen, Lösungsansätze und Erfolgsmodelle der Innenstadtentwicklung kommuniziert, diskutiert und übertragbar gemacht werden sollen. Dem Netzwerk gehören mittlerweile 34 Städte an. Über erste Erfahrungen berichtet der Gastbeitrag.

Arbeitsgruppe „Stadt und Sicherheit im demographischen Wandel“

Sicherheit wird von den Bürgerinnen und Bürgern als wesentlicher Teil der Lebensqualität angesehen. Dabei besteht zwischen Stadt und Sicherheit eine enge wechselseitige Beziehung. Einerseits beeinflussen die bauliche und soziale Gestalt der Stadt die objektive Sicherheitslage und das subjektive Sicherheitsgefühl. Andererseits kann Furcht vor Kriminalität das Handeln prägen: Städte und Stadtteile mit Sicherheitsdefiziten werden bei der Wohnstandortwahl und als Standort von Investitionen gemieden, was zu einer weiteren Segregation und einer verstärkten Konzentration von Problemgruppen führen kann. Unsicherheit kann ferner zu einem Vermeidungsverhalten mit einem Rückzug auf die Wohnung und zur Einschränkung von Aktivitäten führen. Auch für die Entwicklung der Innenstädte ist Sicherheit fundamental. So werden die Zentren als Wohnstandort für Senioren oder für abendliche Besuche nur in Frage kommen, wenn man sich dort sicher fühlt.

Das Ministerium für Bauen und Verkehr hat deshalb 2008 im Rahmen des Landespräventionsrates eine Arbeitsgruppe „Stadt und Sicherheit im demographischen Wandel“ eingerichtet, die Vorschläge erarbeitet, wie Sicherheit als integraler Bestandteil der urbanen Entwicklung verankert werden kann. Mitglieder der AG sind neben Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des MBV Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen, der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft, der Polizei und der Wissenschaft. Die Ergebnisse werden 2009 in den Landespräventionsrat eingebracht.

Bündelung mit anderen Förderprogrammen

Einleitung

Stadtpolitik ist eine umfassende Aufgabenstellung, die viele Politikbereiche erfasst. Städtische Probleme sind meist nur in Kooperation zwischen vielen Beteiligten zu lösen. Auch vor dem Hintergrund schwindender finanzieller Ressourcen und komplexer werdender Problemstellungen werden integrierte Stadtentwicklung und integrierte Handlungskonzepte daher immer wichtiger.

Die Integration verschiedener Maßnahmen hat in der Städtebauförderung lange Tradition. Seit 1993 ist sie Kerngedanke des Programms Soziale Stadt, weil sich in der Praxis gezeigt hatte, dass eine Koordinierung der Maßnahmen verschiedener Akteure zu erheblichen Synergieeffekten führt und nur durch abgestimmtes Handeln aller Akteure eine Trendwende in den betreffenden Stadträumen erreicht werden kann. Dabei findet eine Einbeziehung externer Akteure, etwa der Wohnungsgesellschaften, gesellschaftlicher Gruppen sowie der Bewohnerschaft ebenso statt wie eine ressortübergreifende Abstimmung in einer interministeriellen Arbeitsgruppe (INTERMAG).

Wegen der mit diesem Ansatz gemachten guten Erfahrungen wurde die Städtebauförderung insgesamt auf integrierte Gesamtmaßnahmen, d.h. auf koordiniertes Handeln in bestimmten Gebieten, ausgerichtet. Grundlage der Förderung ist dabei ein vom Rat einer Stadt beschlossenes integriertes Handlungskonzept für ein abgegrenztes Gebiet mit einem Maßnahmen-, Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan, das ein nach Handlungsfeldern aufgegliedertes Maßnahmenbündel für einen mehrjährigen Zeitraum mit Finanzierungsbeiträgen anderer öffentlicher Träger und privater Investoren beinhaltet. Der Gebietsbezug geförderter Maßnahmen fördert eine zielgerichtete Koordinierung und Abstimmung von Einzelmaßnahmen aller Akteure und dadurch einen effizienten Mitteleinsatz.

Die Integration der Maßnahmen erfolgt also vor allem auf der kommunalen Ebene. Eine wesentliche Rolle bei der Integration der Maßnahmen kommt weiter den Bezirksregierungen als Bündelungsbehörden zu. Schließlich finden ministeriumsinterne und ressortübergreifende Abstimmungen statt.

Auf öffentlich-private Kooperationen bei der Stadtentwicklung wurde bereits in verschiedenen Abschnitten dieses Be-

richts eingegangen. Im Folgenden wird beispielhaft dargestellt, wie sich die verschiedenen Förderprogramme des Ministeriums sowie Maßnahmen des Ministeriums und anderer Akteure in der Innenstadt ergänzen.

Förderung des innerstädtischen Wohnens

Reizvolle Wohnquartiere, ein nachfragegerechtes Wohnungsangebot und die Sicherung der sozialen Wohnraumversorgung sind wesentliche Faktoren der Stadtentwicklung. Dabei gibt es in Nordrhein-Westfalen sowohl aus wohnungspolitischer wie auch aus städtebaulicher Sicht eine Präferenz für die Innenentwicklung, die Stärkung der Stadtkerne und das Wohnen in der Stadt. Daher liegen eine Kooperation mit den Wohnungsunternehmen und eine Abstimmung von Wohnraum- und Städtebauförderung nahe.

Die koordinierte Durchführung von Maßnahmen im Wohnungsbestand und im öffentlichen Raum ist im gemeinsamen Interesse der Akteure und führt zu Synergieeffekten: Maßnahmen zur Entwicklung von Wohnquartieren können nur zusammen mit den Wohnungseigentümern umgesetzt werden, denn diese sind maßgeblich an der Realisierung und Umsetzung der gebäudebezogenen Maßnahmen beteiligt. Umgekehrt ist die Kooperation mit dem Städtebau für die Wohnungswirtschaft von Interesse, weil z.B. eine Aufwertung des öffentlichen Raumes im Quartier die Marktchancen der Wohnungen erhöht. Daher sollten auf der Basis einer gemeinsamen Analyse von Kommunen und Wohnungswirtschaft gemeinsame Ziele, Strategien und Maßnahmen entwickelt werden. Teilweise kooperieren dabei auch mehrere Wohnungsgesellschaften miteinander, z.B. in Dortmund-Scharnhorst die DOGEWO, die LEG, die Ruhr-Lippe und der Spar- und Bauverein.

Gerade die Weiterentwicklung im Rahmen des Bestandes lässt sich nur durch ein fein ausdifferenziertes Zusammenspiel zwischen Kommunen und Eigentümern erreichen. Die Entwicklung attraktiver Wohnangebote in den Innenstädten unter Einschluss brach gefallener Flächen bedarf zwingend der Einbeziehung privaten Kapitals. Ein wesentliches Ziel von Städtebau- und Wohnraumförderung ist es daher, die Voraussetzungen für private Investitionen zu verbessern oder sie flankierend zu unterstützen und damit den Einsatz privaten Kapitals anzuregen. Schließlich ist in vielen Projekten des Stadtumbaus und der

Sozialen Stadt deutlich geworden, dass die Integrationsaufgabe unserer Gesellschaft in nicht unerheblichem Umfang in unseren Wohnquartieren geleistet werden muss. Auch diese Aufgabe muss von öffentlicher Hand und Wohnungswirtschaft gemeinschaftlich angegangen werden. In zahlreichen Wohnquartieren beteiligen sich deshalb Wohnungsunternehmen an der Finanzierung von Quartiersmanagement, Kinder- und Jugendprogrammen oder Bewohnerbeteiligungen jeglicher Art. Dies wird in Zukunft noch stärker notwendig sein.

Die Städtebauförderungsprogramme weisen dabei eine große inhaltliche Flexibilität auf. So kann im Rahmen der Städtebauförderung innerhalb des abgegrenzten Programmgebietes die Gestaltung von Spiel-, Frei- und Grünflächen, aber auch die Fassadengestaltung und die Erneuerung privater Haus- und Hofflächen unterstützt werden. Im Rahmen des Programms Stadtumbau West kann auch der Umbau und Rückbau von Gebäuden oder Gebäudeteilen gefördert werden.

Umgekehrt wird die Verzahnung von Städtebauförderung und Wohnungsbauförderung dadurch deutlich, dass in Nordrhein-Westfalen allein in der Zeit von 2000 bis 2006 ein Mittelvolumen von 375 Mio. Euro Wohnraumfördermittel zur Stärkung der Wohnfunktion in die Gebietskulissen „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau West“ der Stadterneuerung geflossen sind. Dabei wurden von diesen 375 Mio. Euro Wohnraumfördermitteln in diesen beiden Gebieten 65 % für die Mietwohnraumförderung nach WFB (Wohnraumförderungsbestimmungen) aufgewendet, 23 % für die Förderung selbst genutzten Wohnraums und 10 % für Bestandsmodernisierungen.

Diese Verzahnung ist inzwischen weiter intensiviert worden und kommt insbesondere auch den Innenstädten zu Gute. Denn die Wohnraumförderung des Landes Nordrhein-Westfalen sieht einen Schwerpunkt der Förderung im Bereich des innerstädtischen Wohnens.

Hierbei hat sich die Wohnraumförderung insbesondere die Förderung des Wohneigentums und eigentumsähnlicher Wohnformen auf die Fahne geschrieben, um u.a. einer sozialen Segregation in den Innenstädten entgegen zu wirken und Menschen möglichst langfristig an diese Standorte zu binden. So gibt es sowohl in der Eigentumsförderung als auch bei der Förderung von Mieteinzelhäusern einen „Stadtbonus“, der für Investoren und Kaufinteressenten von Eigentumsmaßnahmen das Investieren in innerstädtischen Lagen attraktiver macht.

Ein weiteres wichtiges Instrument in der Wohnraumförderung des Landes Nordrhein-Westfalen ist die integrierte Brachflächenförderung, die die Aufbereitung innerstädtischer Brachflächen für den Wohnungsbau befördert und damit neues Wohnen in der Innenstadt ermöglicht. Diese bundesweit einzigartige Brachflächenaufbereitungsförderung aus Mitteln der Wohnraumförderung ermöglicht es Investoren, eine Förderung unbürokratisch „aus einer Hand“ zu erhalten. Insbesondere auf kleinteiligen Brachflächen außerhalb der gebietsabgegrenzten Quartiere der Städtebauförderung können so auch in innerstädtischen Lagen neue Flächen für den Wohnungsbau erschlossen werden.

Wohnbauflächenpotenziale in der Innenstadt können aber auch durch die Umnutzung von bisherigen Nichtwohngebäuden wie z.B. Bürobauten, Kaufhäusern, kirchlichen Ge-



Situation Eschweiler, Grabenstraße



Schillerpark, Oer-Erkenschwick



Wohnsiedlung Südliche Furth, Neuss

meindehäusern usw. entstehen. Auch hierfür hat die Wohnraumförderung ein spezielles Förderangebot, das für historische, Stadtbild prägende oder sogar denkmalgeschützte Gebäude auch die diesbezüglichen Mehrkosten fördert, um auch in solchen Objekten bezahlbare Mieten zu gewährleisten.

Zur Aufwertung innerstädtischer Wohnungsbestände bietet die Wohnraumförderung zum einen die Umbauförderung zur Schaffung neubaugleicher Wohnstandards im nicht mehr zeitgemäßen Wohnungsbestand. Zum anderen trägt insbesondere das bindungsfreie Förderangebot zum Abbau von Barrieren im Bestand dazu bei, die Wohnungsbestände an die Anforderungen des demografischen Wandels anzupassen. Da die Zielgruppe der Älteren sehr stark innerstädtische Lagen nachfragt, bestehen hier große Potenziale, insbesondere den innerstädtischen Wohnungsbau nachfragegerecht umzugestalten. Des Weiteren besteht für die noch in den sozialen Bindungen befindlichen Wohnungsbestände ein Förderangebot zur Verbesserung der Energieeffizienz, um die Attraktivität der preisgebundenen Altbestände sowohl im Hinblick auf das Erscheinungsbild als auch hinsichtlich der Höhe der Nebenkosten deutlich zu erhöhen und Erneuerungsimpulse in den Innenstädten zu geben.

Ferner ist im Wohnungsbauförderungsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen ein Förderzugang für selbst genutztes, als Denkmal oder über eine Denkmalbereichs-

satzung geschütztes Wohnungseigentum in historischen Stadt- und Ortskernen sowie Siedlungen eröffnet worden. Zinsgünstige Kredite ermöglichen die denkmalgerechte Dacherneuerung und Fassadensanierung einschließlich Wärmedämmung, die Restaurierung und denkmalgerechte Erneuerung von Fenstern, Fensterläden, Haustüren und Eingangsbereichen sowie die Trockenlegung und Wärmedämmung von Kellern und die statische Sicherung der Häuser.

Die Wohnungsbauförderung trägt somit dazu bei, dass zukunftsfähige Wohnformen für das Wohnen in und am Rande der Innenstadt entwickelt werden und Stadtbild prägende Gebäude umgenutzt werden können. Beispiele für geförderte innenstadtrelevante innovative Projekte sind:

- ein neues Wohnquartier für Jung und Alt, das vom Neusser Bauverein in direkter Nachbarschaft zum Hauptbahnhof und zur Neusser Innenstadt gebaut wurde und eine Mischung unterschiedlichster Wohnungstypen und Wohnungspflegeangebote beinhaltet und
- der Umbau eines ehemaligen Kaufhauses in der Fußgängerzone von Eschweiler zu einer Wohnanlage mit Service-Wohnen und einer integrierten Senioren-Wohngemeinschaft, der die Fußgängerzone aufwertet und gleichzeitig die seit 30 Jahren leer stehenden oberen Stockwerke für Wohnen in zentraler Lage nutzt.

Der Bahnhof als Eingangstor zur Innenstadt

Auch Förderprogramme aus dem Verkehrsbereich tragen zur Stärkung der Innenstädte bei. Eine besonders wichtige Funktion haben dabei die Bahnhöfe. Neben ihrer Funktion als Verkehrsschnittstelle dienen sie auch als Eingangstor zur Innenstadt. Daher werden Stadterneuerungsmittel und andere Förderansätze bei der Modernisierung der Bahnhöfe und der Neugestaltung ihres Umfeldes koordiniert eingesetzt, um zur gleichen Zeit die Attraktivität des ÖPNV zu fördern und das Entree der Stadt zu verbessern. Ein Beispiel für eine derartige Koordinierung verschiedener Förderansätze ist die Umgestaltung des Bahnhofs Soest.

Der Bahnhofsbereich grenzt in Soest unmittelbar an die Innenstadt und ist ein wichtiges Eingangstor der Stadt. Er war jedoch durch mehrere städtebauliche und verkehrliche Missstände geprägt:

- Verfall und zunehmender Leerstand des großen, Stadtbild prägenden Empfangsgebäudes
- Niedriger Hausbahnsteig, veralteter Mittelbahnsteig ohne Erschließung für mobilitätseingeschränkte Personen, zu gering dimensionierter Bahnsteigtunnel
- Fehlende P&R-Stellplätze
- Brachgefallene und untergenutzte Bahnflächen in einer Größe von rund 66.000 ha.

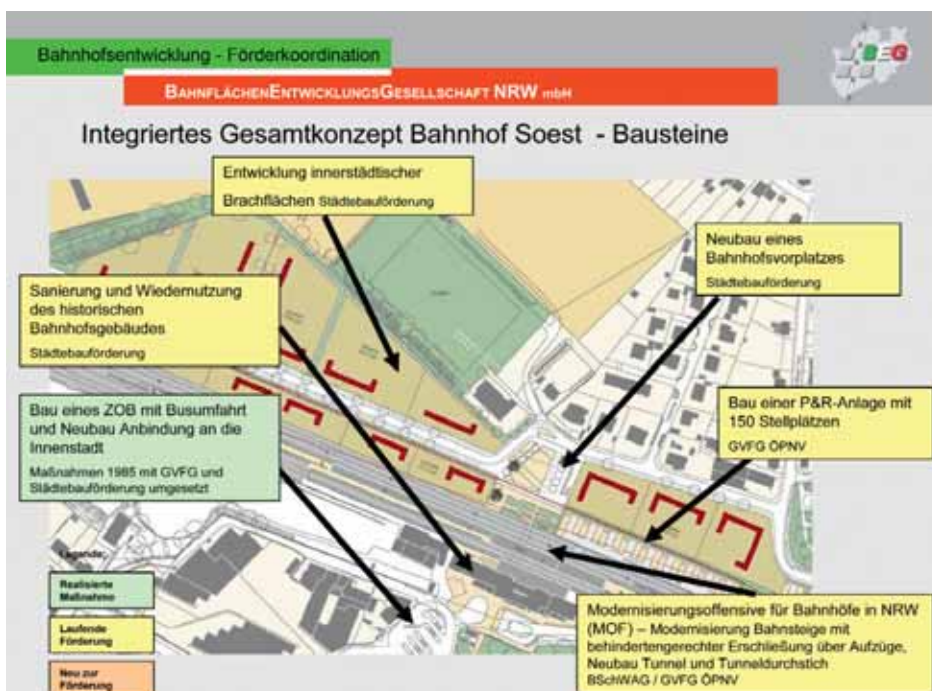
Die Stadt Soest und die BahnflächenEntwicklungsGesell-

schaft Nordrhein-Westfalen (BEG) haben zusammen ein Konzept für die Entwicklung des Bahnhofs und seiner Umgebung mit mehreren Bausteinen entwickelt:

- Modernisierung der Verkehrsstation
- Sanierung und Wiedernutzung des Stadtbild prägenden Empfangsgebäudes und Neugestaltung der Vorplätze als wichtiger Eingangsbereich zur Innenstadt
- Verbesserung der Verkehrsschnittstellenfunktion durch Bau einer P&R-Anlage
- Anbindung des nördlichen Stadtquartiers und der neuen P&R-Anlage an die Verkehrsstation durch einen Bahnsteigtunnel
- Städtebauliche Entwicklung von 66.000 m² innerstädtischer Brachen im nördlichen Umfeld.

In vielen Terminen der BEG, der Stadt Soest, der Bezirksregierung und der Bahn wurde die Umsetzungsreife des Konzepts erreicht. Dabei werden Städtebauförderungsmittel des Landes, Mittel nach dem GVFG und Mittel aus der Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen kombiniert eingesetzt (s. Grafik). Der erste Spatenstich ist am 07. Dezember 2007 erfolgt.

Im Rahmen einer mit der Bahn vereinbarten zweiten Modernisierungsoffensive sollen in den nächsten Jahren 100 weitere kleine und mittlere Bahnhöfe saniert werden. Bereits 2004 war die Modernisierung von 87 Bahnhöfen mit der Bahn vereinbart worden.



Integriertes Gesamtkonzept Bahnhof Soest - Bausteine

Gastbeiträge

Städtenetzwerk Innenstadt NRW

Ulrich Paßlick, Stadtbaurat der Stadt Bocholt

Unterstützung, Beratung und Themenveranstaltungen zur Qualifizierung der inhaltlichen Arbeit in der Stadtplanung und im Städtebau vor Ort ist die grundsätzliche Aufgabenstellung des neu gegründeten Städtenetzwerks Innenstadt NRW. Ziel ist die Sicherung und Entwicklung zukunftsfähiger und attraktiver Innenstädte und Ortszentren in Nordrhein-Westfalen. Neben der kollegialen Beratung auf der Verwaltungsebene im Sinne von „aus der Praxis für die Praxis“ werden dabei auch andere institutionelle Innenstadtakteure, wie Stadtmarketing und Immobilien- und Standortgemeinschaften und die politische Ebene einbezogen. Vor diesem Hintergrund hat sich auf Initiative der Stadt Bocholt am 22.02.08 die freiwillige Arbeitsgemeinschaft gegründet.

Dem Städtenetzwerk bietet sich eine Vielzahl innerstädtischer Themenstellungen, denn Innenstädte sind mehr als Handelsstandorte. Sie sind auch Wohn-, Freizeit- und Kulturraum und darüber hinaus Visitenkarte der Stadt und Identifikationsmittelpunkt der Stadtbevölkerung. Die Wahrnehmung einer Stadt durch Besucher, potentielle Investoren und die Stadtbevölkerung wird vor allem durch das Erscheinungsbild der Innenstadt geprägt. Die Innenstadt ist daher nicht nur wichtiger Wirtschafts- und Lebensraum, ihre Attraktivität hat auch einen wesentlichen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtstadt und der Region.

Die Städte Nordrhein-Westfalens sind im Hinblick auf Funktionsmischung und bauliche Qualität der Innenstädte insgesamt gut aufgestellt. Dennoch stehen diese gegenwärtig vor einer Reihe schwer wiegender Herausforderungen, die die Innenstadtentwicklung als multifunktionalen Lebensraum akut und auch dauerhaft gefährden können:

- die leichte Erreichbarkeit verschiedener Städte und Standorte verschärft den Wettbewerb,
- der Strukturwandel im Handel (Verkaufsflächenwachstum, Filialisierung) und eine Veränderung des Verbraucherverhaltens gehen zu Lasten integrierter innerstädtischer Lagen,
- Leerstände nehmen zu, Ladenmieten sinken, Investitionen werden zurückgehalten und in der Folge entstehen wenig attraktive städtebauliche Situationen und

- der Anteil älterer Menschen sowie von Menschen mit Migrationshintergrund steigt und ist häufig verbunden mit stagnierenden oder zurückgehenden Bevölkerungszahlen.

Gesetzliche Regelungen und Förderprogramme bieten verschiedene Ansatzpunkte zur Bearbeitung dieser Herausforderungen und Probleme. Geeignete Handlungsansätze sind z.B.:

- Immobilien- und Standortgemeinschaften
- Stadtmarketing
- Flächenmanagement zur Entwicklung von Leerständen und Brachflächen
- städtebauliche Wettbewerbe und Investorenverfahren
- Beauftragung von Gutachten, Bewertung der Ergebnisse, Ziehen von Schlussfolgerungen, Umsetzung der „richtigen“ Projekte
- Aktivierung, Qualifizierung und Beteiligung von Politik und Bürgerschaft im Rahmen von städtebaulichen Fragestellungen und Stadtentwicklungsthemen.

In vielen Städten und Gemeinden liegen heute bereits spezifische und langjährige Erfahrungen im Umgang mit den beschriebenen Themen vor. Defizite bestehen dagegen beim Austausch über erfolgreiche Instrumente, Methoden und Prozesse im Bereich der Innenstadtentwicklung und die Möglichkeiten ihrer Übertragung auf ähnlich gelagerte Herausforderungen. Die Organisation von Beratung bei der Auswahl des angemessenen und passgenauen „Werkzeugs“ zur Bearbeitung der anstehenden Fragestellungen und Entscheidungen in der Innenstadtentwicklung erfolgt bisher regelmäßig individuell durch die einzelne Kommune.

Es fehlt eine Kommunikationsebene, auf der intensiv und dauerhaft die Probleme, Lösungen und Erfolgsmodelle der Innenstadtentwicklung kommuniziert, diskutiert und übertragbar gemacht werden. Diese Rolle soll das Städtenetzwerk Innenstadt NRW übernehmen. Aufgabe des interkommunalen Netzwerks sind der Aufbau und die dauerhafte Verankerung einer Plattform für

- den Erfahrungsaustausch der Städte untereinander,
- die gegenseitige Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung von Vorhaben (lokal und regional),

- eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung für stadtplanerische und städtebauliche Anforderungen,
- die Einbeziehung weiterer wichtiger Innenstadttakteure sowie die stärkere Einbindung und Nutzung von Wissenschaft und Forschung und letztlich
- eine Reduktion von Kosten durch die gemeinsame Erschließung vorhandenen Know-hows und die Nutzung von Mehrwertangeboten.

In der Gründungsveranstaltung der Arbeitsgemeinschaft wurde deutlich, dass bei den Kommunen ein großer Bedarf und ein breites Interesse an Austausch und Beratung zum Thema Innenstadt bestehen. Die interkommunale Diskussion zeigte, dass sich die Themenfelder des Städtenetzwerks nicht eindimensional auf die Sicherung der Innenstädte als Handelsstandorte beschränken werden. Weitere Themenschwerpunkte betreffen den Aufbau und Erhalt einer ausgewogenen Funktionsmischung in den Innenstädten und ihre Bedeutung als Zentrum der Baukultur und vor allen Dingen als Identitäts- und Identifikationsmittelpunkt für die Menschen. Das Städtenetzwerk soll die Unterschiedlichkeit der Kommunen in NRW und ihre vielfältigen innerstädtischen Aufgaben abbilden und dabei offen sein für Anregungen von außen, z. B. aus der Sicht privater Investoren.

Entsprechend ist die Organisationsstruktur des Städtenetzwerks angelegt. Ziel ist es, den organisatorischen Aufwand möglichst klein zu gestalten und auf viele Beteiligte zu verteilen. Eine Lenkungsgruppe, die unter regionalen Gesichtspunkten und nach kommunaler Größenordnung besetzt wird, unterbreitet der Mitgliederversammlung Vorschläge zur inhaltlichen Steuerung des Netzwerks. Die Kontaktaufnahme und der Austausch mit den Hochschulen des Landes erfolgt über einen wissenschaftlichen Fachbeirat.

Unterstützt werden die Mitglieder des Städtenetzwerks Innenstadt NRW durch eine Koordinierungs- und Beratungsstelle. Für diese Funktion wird z. Z. in einer europaweiten

Ausschreibung ein Dienstleister gesucht. Die Koordinierungs- und Beratungsstelle soll als zentraler Ansprechpartner für eine reibungslose inhaltliche und organisatorische Betreuung des Städtenetzwerks zur Verfügung stehen.

Das Angebot der Koordinierungs- und Beratungsstelle ist für die Mitglieder des Städtenetzwerks, abgesehen von den jährlichen Mitgliederbeiträgen, kostenfrei. Es umfasst eine stadtplanerische und städtebauliche Fachberatung einschließlich einer „Vor-Ort-Beratung“ als Einstiegsanleitung im Sinne einer Starthilfe. Weiterer Bestandteil des Angebots ist eine Kommunikationsplattform als Forum für die Mitglieder und der Aufbau einer Datenbank für Kontakte und Ansprechpartner in Planungs- und Architekturbüros und im Bereich der Hochschulen.

Die Koordinierungs- und Beratungsstelle richtet Veranstaltungen zum interkommunalen Erfahrungsaustausch, jährliche Fachtagungen mit jeweils einem Schwerpunktthema und Fachexkursionen unter dem Titel Best-Practice-Lösungen aus und sorgt für eine qualifizierte inhaltliche Gestaltung durch entsprechende Referenten.

Das Netzwerk versteht sich als wachsende Arbeitsgemeinschaft, in der alle Städte und Gemeinden des Landes NRW Mitglied werden können. Perspektivisch sollen auch weitere Institutionen aus dem Bereich Innenstadtentwicklung die Möglichkeit erhalten, sich dem Netzwerk anzuschließen. Das Netzwerk hat z. Z. 34 Mitglieder. Der Zeitraum für den Aufbau des Netzwerks wurde auf drei Jahre festgelegt. Die Geschäftsführung wird von der Stadt Bocholt ausgeübt.

Das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW hat auf Grund guter Ergebnisse anderer Netzwerke die Gründung des Städtenetzwerks begrüßt und wird das Städtenetzwerk auch inhaltlich begleiten. Die finanzielle Unterstützung für die Jahre 2008 bis 2011 erfolgt über das Förderprogramm Stadterneuerung.

Für Fragen und Anregungen zum Städtenetzwerk Innenstadt NRW steht z. Z. die Stadt Bocholt zur Verfügung. Zukünftig soll diese Aufgabe von der Koordinierungs- und Beratungsstelle übernommen werden.

Einzelhandel in denkmalgeschützten Innenstädten

Heinrich Horstmann, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung und Bauen der Stadt Lippstadt - Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen

Historische Stadtkerne und Einzelhandel - eine konfliktreiche Beziehung

Die unter Stadtplanern und Handelsfachleuten unstrittige Erkenntnis, dass der Handel eine Urfunktion unserer Städte und Gemeinden darstellt und insbesondere historische Städte oftmals ihre Entstehung und Blüte dem Handel und Märkten verdanken, kann nicht über erhebliche Strukturprobleme historischer Stadtkerne hinwegtäuschen. Ungeachtet der dem Zeitgeist entsprechenden Rückbesinnung auf historische Gebäude und Innenstädte als Teil eines wieder entdeckten städtischen Lebensgefühls stellen Altstadtquartiere der Innenstädte besondere Anforderungen an die Handelsentwicklung. So führt die Mischung enger Straßen, kleinteiliger Grundstückspartellen und zumeist fehlender größerer Freiflächen für Parkzwecke zu einem deutlichen Standortungleichgewicht gegenüber dem Stadtrand bzw. der „Grünen“ und „Grauen“ Wiese. Verstärkt werden die Probleme durch einen latenten Investitionsstau der Altbausubstanz, da oftmals die erzielten Mieten - zumindest in der Wohnungswirtschaft - für anstehende Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen keine ausreichenden Erträge erwirtschaften.

Das Manko der schwierigen verkehrlichen Erreichbarkeit für motorisierte Besucher und Kunden der historischen Städte ist oftmals dadurch gelöst worden, dass außerhalb der Altstadtkerne größere Sammelparkplätze, Parkhäuser/Parkdecks errichtet wurden, um die engen Altstadtstraßen vom Kfz-Verkehr zu befreien, zumindest aber verkehrsberuhigt umzugestalten. Gleichwohl bieten historische Stadtkerne in der Regel deutlich ungünstigere Rahmenbedingungen für das in Mode gekommene „One-Stop-Shopping“ als die in den letzten Jahrzehnten entstandenen großflächigen Einzelhandelsmärkte und Einkaufszentren an der Peripherie der Städte.

Ein weiterer Schwachpunkt der historischen Stadtkerne ist in dem Mangel an größeren Grundstücken bzw. Entwicklungsflächen für den Handel begründet. Die kleinteilige Parzellierung bedeutet für ansässige Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe oftmals eine rigorose Beschränkung der betrieblichen Entwicklungschancen. Für Investoren neuer Einzelhandelsprojekte stehen in vielen Fällen keine ausreichend dimensionierten oder funktionsfähig er-

schlossenen Plangrundstücke zur Verfügung. Verstärkt werden die Standortprobleme durch hohe Auflagen des Denkmalschutzes, so dass sowohl für die Wirtschaftlichkeit von Handelsimmobilien als auch für die Gestaltung moderner, den heutigen Ansprüchen der Verbraucher entsprechenden Einzelhandelsobjekte enge Grenzen gesetzt sind.

Den zahlreichen Standort- und Strukturproblemen der historischen Stadtkerne steht eine Reihe von Vorteilen gegenüber, die jedoch nicht ohne Weiteres in einer kurzfristig angelegten Ertragsrechnung für eine Handelsimmobilie zu Buche schlagen. Ausgelöst durch eine hohe Mobilität der Verbraucher und langjährige Reiseerfahrungen hat sich das Leben, Verweilen und Shoppen in historischen Städten als Teil der Freizeitgestaltung fest etabliert. Hierfür bieten Altstadtquartiere eine hervorragende Kulisse, eine unverwechselbare Atmosphäre und ein anspruchsvolles Milieu im Vergleich zu den anonymen und austauschbaren Einkaufswelten, die landauf und landab vor allem das Bedürfnis nach Schnäppchenjagd decken. Insbesondere die städtebauliche Einmaligkeit unserer historischen Altstadtkerne vermittelt Identität und das Gefühl der urbanen Geborgenheit, das weder Einkaufszentren im „XXL-Format“ noch SB-Markt-Agglomerationen an der Peripherie unserer Städte vermitteln können. Insofern bietet sich bereits bei der grundsätzlichen Betrachtung der Rahmenbedingungen der historischen Stadtkerne im Verhältnis zum Stadtrand ein erster Ausblick auf eine Symbiose an: Kauf der problemlosen Massenbedarfsartikel am Stadtrand und in Innenstadtrandlagen - Nachfrage individueller, qualifizierter Einzelhandelsgüter in historisch geprägten Innenstädten und Stadtkernen.

Entwicklungstrends im Handel - Kaufzurückhaltung kontra Bedürfnis nach Sozialkontakten und Partizipation

Nach dem 2. Weltkrieg nahm die Zahl der Einzelhandelsbetriebe aufgrund steigender Einkommen und Konsumwünsche bis etwa 1960 stetig zu. Danach setzte ein Rückgang der inhabergeführten Betriebe, verbunden mit einer Zunahme von Filialbetrieben, ein. Begleitet wurde der Konzentrationsprozess von einer rapiden Verkaufsflächenexpansion, die mit einem Verlust von Beschäftigten im Einzelhandel im Rahmen der Rationalisierungsbemühungen einherging. Diese Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen: So wuchs die Verkaufsfläche im bundesdeutschen Einzelhandel seit 1990 um ca. 40 Mio. Quadratmeter auf insgesamt 117 Mio. Quadratmeter im Jahr 2006. Bis zum Jahr 2010 wird eine Verkaufsfläche von 122 Mio. Quadratmeter erwartet. Das starke Verkaufsflächenwachs-

tum bei stagnierenden Einzelhandelsumsätzen bedeutet einen betriebswirtschaftlich problematischen Rückgang der Flächenproduktivität im Einzelhandel, so dass erhebliche Veränderungsprozesse in den traditionellen Handelsstrukturen zu beobachten sind.

Als alarmierendes Anzeichen eines fortschreitenden Konzentrationsprozesses im Einzelhandel ist der Rückgang inhabergeführter Fachgeschäfte und das dynamische Wachstum filialisierter SB-Betriebsformen im Billig-Segment zu bewerten. Diese Entwicklung bedroht insbesondere die standortprägende Funktion des Einzelhandels in Innenstädten und historischen Stadtkernen, in denen traditionell kleinstrukturierte, eigenständige Fachgeschäfte vorherrschen.

In der Handelsentwicklung ist eine für die Innenstädte und Stadtkerne problematische Neubewertung von Standorten, Standortfaktoren und -qualitäten zu beobachten. Viele großflächige Betriebe wie Möbelhäuser, Baumärkte, Heimtextilienfachmärkte, aber auch Lebensmittelmärkte, Textil- und Sportanbieter haben aufgrund des steigenden Flächenbedarfs die Innenstädte verlassen. Der Strukturwandel im innerstädtischen Einzelhandel hat sich in teilweise dramatischer Form in Geschäftsleerständen und Mindernutzungen niedergeschlagen, so dass nicht nur in ostdeutschen Städten eine wirtschaftliche Erosion der Stadtkerne droht.

Das von klassischen Einzelhandelsstandorten unabhängige, überwiegend Pkw-orientierte „sekundäre Netz“ des Einzelhandels in Stadtrandlagen hat nach der Etablierung der Verbrauchermärkte und SB-Warenhäuser in einer zweiten Entwicklungsphase auch Fachmärkte und Fachgeschäfte mit innenstadtprägenden Sortimenten eingebunden. Die nach wie vor zunehmende Motorisierung führt damit zu einer weiteren Verschärfung der Standortkonkurrenz zwischen den Innenstädten/den Stadtkernen und den dezentralen Handelsstandorten. Die Initiativen der Gesetzgebung, die Neufassung des Baugesetzbuches, des Landesentwicklungsprogramms Nordrhein-Westfalen (LEPro) und des Einzelhandelserlasses haben zwar zu einer deutlichen Verschärfung der Zulässigkeitskriterien für großflächige Einzelhandelsbetriebe an dezentralen Standorten geführt, gleichwohl hält der Ansiedlungsdruck des filialisierten Einzelhandels auf städtebaulich nicht integrierte Standorte an. Aus kommunalpolitischer Sicht bedarf es einer konsequenten und planungsrechtlich nachvollziehbaren Steuerung der Einzelhandelsentwicklung, damit das Standortgleichgewicht zwischen dem Stadtrand und den Innenstädten nicht weiter verfestigt wird.

Handel in historischen Stadtkernen - der Verbraucher wünscht mehr als Verkaufsfläche und Sonderangebote

Die Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung des Einzelhandels in historischen Stadtkernen und Innenstädten leitet sich sowohl aus städtebaulichen Zielvorstellungen zur Entwicklung der Europäischen Stadt als auch aus dem sozialpolitischen Auftrag der Städte und Gemeinden zur Bereitstellung urbaner Lebensräume als Orte der Kommunikation und Partizipation ab. Attraktive Wohnungen in den Innenstädten führen alleine noch nicht zur Identifikation der Bürger mit der eigenen Stadt. Gefragt ist vielmehr eine Mischung aus Wohnnutzungen und Versorgungsangeboten der öffentlichen und privaten Infrastruktur, die den Menschen Begegnung, Kommunikation und Teilnahme am öffentlichen Leben ermöglichen. Hierzu leistet der Einzelhandel einen unverzichtbaren Beitrag, indem er Besucher und Kunden in die Stadtzentren lenkt, die Straßen und Plätze in der wichtigen Erdgeschosszone gestaltet und visuelle Anreize zum Besuch bzw. zum Aufenthalt im öffentlichen Raum vermittelt. Der Rückzug des Handels aus Innenstädten und Stadtkernen bedeutet nicht nur einen Verlust an Erlebnisqualität, sondern er gefährdet zugleich auch die städtebauliche Bestandsfähigkeit der Gebäude. Jahrzehntelange Erfahrungen in der Stadtsanierung belegen, dass nur das Zusammenspiel öffentlicher Investitionen und privatwirtschaftlicher Initiativen zur Erneuerung der Gebäudesubstanz das Kulturgut alter Städte bewahren kann. Zur Vermeidung von Missverständnissen ist darauf hinzuweisen, dass eine Monostruktur des Einzelhandels in Innenstädten ebenso schädlich ist wie eine Beschränkung auf das Wohnen. Im Fokus der Stadtentwicklung muss die Multifunktionalität der Stadtkerne stehen, die auch nach Geschäftsschluss Orte des Lebens, der Kultur, der sozialen Begegnung und der Freizeitgestaltung entstehen lässt.

Historische Altstadtquartiere fungieren oftmals auch als touristische Anziehungspunkte, die einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung, speziell des Gastgewerbes leisten und Veranstaltungen/Feste wirtschaftlich erfolgreich machen. Die positiven Synergieeffekte zwischen Tourismus und historischer Innenstadt sollten jedoch nicht Anlass geben zu einer einseitigen Ausrichtung der Gebäudenutzungen auf die touristischen Bedürfnisse. Negative Erfahrungen in manchen Altstadtquartieren - nicht nur in Rüdeshcim - führen auch in diesem Punkt zu der Zielvorstellung einer ausgewogenen Nutzungsmischung, die sowohl für Bewohner als auch für touristische Besucher Anreize vermittelt, ohne einseitig nur eine Zielgruppe anzusprechen.

In vielen historischen Stadtkernen wird die Frage diskutiert, ob der filialisierte Einzelhandel aufgrund seiner oftmals austauschbaren Außen- und Werbegestaltung für historische Altstadtquartiere sinnvoll ist. Unabhängig von dem Problem, dass Städte und Gemeinden in Innenstädten in der Regel keine Möglichkeit haben, auf die Art der Einzelhandelsnutzung Einfluss zu nehmen, sind marktwirtschaftliche Aspekte bei der Auswahl geeigneter Nutzer zu berücksichtigen. Trotz des Wunsches nach einer möglichst hochwertigen, individuellen Einzelhandelsstruktur in historischen Stadtkernen erwartet der Verbraucher auch hier eine breite Angebotspalette unterschiedlicher Sortimente und Betriebsformen, zu denen auch Filialbetriebe und Billiganbieter gehören. Im Hinblick auf die städtebauliche Gestaltung sind jedoch dieselben Maßstäbe wie beim Facheinzelhandel in punkto Fassaden, Außenwerbung, Markisen, Vordächer, Warenpräsentation vor den Geschäften, etc. anzulegen. Dies bedeutet, dass auch die denkmalpflegerischen Ansprüche an die Objektgestaltung eingehalten werden müssen, damit der filialisierte Handel als integrierter Teil des Altstadtensembles wahrgenommen wird. Stadtplanerische Flexibilität ist jedoch zu empfehlen im Hinblick auf die Zusammenlegung benachbarter Geschäftsgebäude, um größere Verkaufsflächen für den filialisierten Einzelhandel bereit zu stellen. Sofern das äußere Erscheinungsbild der historischen Bausubstanz erhalten wird und keine denkmalwerten Innenelemente eines besonderen Schutzes bedürfen, kann die Zusammenlegung mehrerer Geschäftsgebäude Raum für moderne und kundengerechte Betriebsformen des Einzelhandels in alter Bausubstanz schaffen.

Im Hinblick auf eine sinnvolle „Arbeitsteilung“ zwischen dem innerstädtischen Einzelhandel und peripheren Einzelhandelsschwerpunkten übernimmt der Einzelhandel in historischen Stadtkernen aufgrund des besonderen Flairs eine Leitbildfunktion. Sowohl für die eigene Wohnbevölkerung als auch für auswärtige Besucher und Touristen bietet in der Regel nur die Innenstadt die Voraussetzungen für eine Identifikation und für Sozialkontakte. Deshalb erscheint es sinnvoll, am Stadtrand überwiegend die Handelsformen zu etablieren, die aus Gründen des Flächenangebotes, der Mietpreiskonditionen und/oder der Verkehrserschließung in Innenstädten nicht realisierbar sind. Als städtebaulich unverträglich sind jedoch Konkurrenzwirkungen zu bewerten, die an der Peripherie der Städte von großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit innenstadtprägenden Sortimenten ausgehen.

Abschließende Gedanken zu einer altstadtgerechten Handelsstruktur

Durchgreifende Veränderungen im Einzelhandel, das Abschmelzen des inhabergeführten Facheinzelhandels in Verbindung mit einem ungebremsen Konzentrationsprozess des filialisierten Einzelhandels stellen historische Stadtkerne vor erhebliche Herausforderungen. Im Rahmen der Stadtentwicklung gilt es sorgfältig auszutarieren, welche Handelsnutzungen im Sinne des Städtebaus für die Innenstädte und Stadtkerne reserviert werden müssen und welche Handelsstrukturen am Stadtrand oder in Solitärlage stadtverträglich sind. Hierzu leisten Einzelhandels- und Zentrenkonzepte wertvolle Entscheidungshilfe, der sich die Stadt Lippstadt seit vielen Jahren bedient. Die Begleitung der Stadtentwicklung durch verschiedene Einzelhandelsuntersuchungen und Stellungnahmen der GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Büro Köln, hat wertvolle Entscheidungshilfe bei anstehenden politischen Entscheidungen zur Handelsentwicklung, insbesondere zur Bauleitplanung, geleistet. Die Selbstbindung der Stadt an das Einzelhandelskonzept stellt sicher, dass keine Einzelfallentscheidungen außerhalb eines abgesteckten Entwicklungsrahmens getroffen werden und eine Gleichbehandlung aller Investitionsvorhaben gewährleistet ist.

Die Entwicklung der Innenstädte, insbesondere historischer Stadtkerne, kann unter Berücksichtigung der begrenzten Finanzmittel der Kommunen nicht allein öffentliche Aufgabe sein. Gefragt ist vielmehr eine intensive Zusammenarbeit der an einer vitalen Innenstadt interessierten Gruppierungen aus Bürgerschaft, Politik, Verwaltung, Einzelhandel, Gastronomie und Kultur. Dabei geht es insbesondere darum, die Grundstückseigentümer als wichtige Entscheidungsträger für die Gebäudenutzungen in ein koordiniertes Handlungskonzept einzubinden. Das nordrhein-westfälische ISG-Gesetz hat die rechtlichen Möglichkeiten geschaffen, unter denen Anliegergemeinschaften gebildet werden können, die sich für die Innenstadtentwicklung engagieren. Dabei geht es um mehr als nur Partizipation an Planungsprozessen, es geht vielmehr um die Aktivierung aller endogenen Potenziale einer Stadt zur Erhaltung und Aufwertung des Kulturgutes Innenstadt. Dabei kommt den Grundstückseigentümern und den Akteuren des Einzelhandels eine besondere Verantwortung zu, da sie nicht nur die Gebäudenutzung bestimmen, sondern zugleich wichtige Beiträge zur Identität und Unverwechselbarkeit der Stadtkerne leisten. Der Erfolg der Kooperationsmodelle in Innenstädten und historischen Stadtkernen wird maßgeblich darüber entscheiden, ob wir städtebaulich attraktive und wirtschaftlich vitale Lebensmittelpunkte in unseren Kommunen für nachfolgende Generationen erhalten können.

Endnoten

¹Auf dem Weg zu einer nationalen Stadtentwicklungspolitik, Memorandum, Hrsg. BMVBS/ BBR 2007.

²Richard Florida, The Rise of the Creative Class, 2002.

³Bauministerkonferenz, Bericht zur Entwicklung der Innenstädte II, 26.3.2006.

⁴Art. 8 EFRE-Verordnung, Verordnung (EG) Nr. 1080/2006 des europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung.

⁵Bundesratsdrucksache 333/08 vom 13.5.08, Initiative zur Nationalen Stadtentwicklungspolitik.

⁶GEFRA/ DIW Berlin/ IfS Berlin/ BTU Cottbus, Städtebaulicher Förderbedarf 2007 bis 2013 in Deutschland, 2007.

⁷Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung 2007-2013 (EFRE), Operationelles Programm für Nordrhein-Westfalen nach Art. 37 der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates vom 11. Juli 2006.

⁸Operationelles Programm NRW, NRW-EU-Ziel 2-Programm 2007 – 2013, Seite 146.

⁹Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), zusammen mit Junker& Kruse, Dortmund, Dr. Holger Pump-Uhlmann, Braunschweig, Wirkungsanalyse großer innerstädtischer Einkaufszentren, Berlin 2008.

¹⁰Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (2005): Umwelt und Straßenverkehr. Hohe Mobilität – umweltfreundlicher Verkehr. Hrsg: Umweltbundesamt, Berlin.

Bildnachweis

Bramkamp, Frank; Mülheim an der Ruhr: Titelbild

AG Historische Stadt- und Ortskerne: 29, 30

AKNW; Düsseldorf: 26 oben

ap plan mory osterwalder vielmo GmbH; Stuttgart: 15

Bayer, Stefan : 21

BEG – BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH; Essen: 43

ergo Unternehmenskommunikation GmbH & Co. KG (GPRA); Köln: 37, 38

Fischer, Cornelia; Gelsenkirchen: 31

Heese, Detlev; für Verkehrsverbund OstWestfalen Lippe: 28

ILS gGmbH; Dortmund: 14, 34

Imorde Projekt- und Kulturberatung GmbH; Münster: 22, 36

Jasper, Karl: 5, 8 oben, 9, 23 oben, 24, 25 oben

MBV NRW: 8 unten, 13, 20, 27, 33, 41 rechts unten, 42

Mester, Csaba; Bielefeld: 26 unten

Stadt Gelsenkirchen: 19

Stadt Gladbeck: 11

Stadt Rheine: 16, 17

Suhan, Cornelia; Dortmund: 25 unten, 41 links unten

Impressum

Herausgeber und Vertrieb:

Ministerium für Bauen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Referat für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Jürgensplatz 1
40190 Düsseldorf

broschueren@mbv.nrw.de

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Diese Broschüre kann bei den Gemeinnützigen Werkstätten Neuss GmbH bestellt werden. Bitte senden Sie Ihre Bestellung unter Angabe der Veröffentlichungsnummer **SB-151** (per Fax, E-Mail oder Postkarte) an:

Gemeinnützige Werkstätten Neuss GmbH
Am Henselsgraben 3
41470 Neuss
Telefax: 02131/9234-699
E-Mail: mbv@gwn-neuss.de

Gestaltung

dtk - Agentur für Werbung und
Öffentlichkeitsarbeit GmbH, Essen

Stand:

Dezember 2008

Ministerium für Bauen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen (MBV NRW)

Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Fon: +49 (0)2 11 / 3843 - 0
Fax: +49 (0)2 11 / 3843 - 9005

broschueren@mbv.nrw.de

