

# STADTUMBAU WEST

Dokumentation der Transferwerkstatt

## Stadtumbau von Innenstädten und Ortskernen

25. Mai 2011, Hamburg

Rathaus Altona, Kollegienaal





Die 6. Transferwerkstatt der Bundestransferstelle Stadtumbau West fand am 25. Mai in Hamburg-Altona zum Thema „**Stadtumbau von Innenstädten und Ortskernen**“ statt. Ziel der Veranstaltung war es herauszufinden, welche besonderen Charakteristika Stadtumbau-Vorhaben in Innenstädten und Ortskernen aufweisen, worin sich ggf. Herausforderungen in Groß-, Mittel- und Kleinstädten unterscheiden und welche unterschiedlichen Konzepte, Instrumente sowie Projekte in den verschiedenen Stadtgrößenklassen zur Anwendung kommen.

Die Veranstaltung gliederte sich in vier Phasen: Nach zwei einleitenden Vorträgen, die eine Annäherung an das Veranstaltungsthema erlaubten, folgten drei Themenblöcke, die sich mit dem Stadtumbau von Innenstädten in Groß-, Mittel- bzw. Kleinstädten befassten. Jeweils zwei Vertreter aus Kommunen entsprechender Größe stellten die Stadtumbau-Vorhaben ihrer Städte kurz vor, ehe sie daran anschließend in moderierten Gesprächen weitere Fragen vertieft beantworteten. Zum Abschluss erfolgte eine zusammenfassende Bewertung der Veranstaltung.

Die Veranstaltung erlaubte es, drei Themenblöcke zu behandeln, die sich mit dem Stadtumbau von Innenstädten in Groß-, Mittel- bzw. Kleinstädten befassten. Jeweils zwei Vertreter aus Kommunen entsprechender Größe stellten die Stadtumbau-Vorhaben ihrer Städte kurz vor, ehe sie daran anschließend in moderierten Gesprächen weitere Fragen vertieft beantworteten. Zum Abschluss erfolgte eine zusammenfassende Bewertung der Veranstaltung.

## Begrüßung

Für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung begrüßte **Prof. Dr. János Brenner** die Teilnehmer in Hamburg. Vor dem Hintergrund, dass er selbst etwa 13 Jahre lang in Diensten der Hamburger Stadtentwicklung stand, wies er darauf hin, dass es gerade auch die Entwicklung integrierter und innerstädtischer Lagen war, die diese Aufgabe besonders interessant gemacht habe. Herr Brenner berichtete weiter von seiner kürzlich beendeten zehnwöchigen Abordnung zum – auch für den Städtebau zuständigen – ungarischen Innenministerium in Budapest. Er berichtete darüber, dass einige traditionelle innerstädtische Hauptstraßen in Budapest wegen der zunehmenden Verkehrsbelastung, der damit verbundenen Umweltprobleme und der wenig attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raumes große Leerstandsprobleme in den Erdgeschosszonen hätten. Er zeigte sich gespannt im Hinblick auf Gemeinsamkeiten und Unterschiede der mit ca. 1,7 Mio. Einwohnern etwa gleich großen Städte Hamburg und Budapest beim Umgang und der Bewältigung von Leerständen im innerstädtischen Einzelhandel.



Im Namen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) hieß **Willi Rickert** die Teilnehmer der Veranstaltung in Hamburg willkommen. Er verwies darauf, dass bereits im Rahmen der Beteiligung Hamburgs im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West zwischen 2002 und 2007 der Umgang mit innerstädtischen Lagen eine große Rolle gespielt habe. Damals wurde im industriell geprägten Reiherrstieg in Hamburg-Wilhelmsburg u. a. die Umsetzung des Leitbilds „Sprung über die Elbe“ und damit die Entwicklung Wilhelmsburgs als städtische Mitte wesentlich angeschoben. Stadtumbau West als Programm mit ausdrücklich integrierendem Charakter habe nicht nur dort viel dazu beigetragen, Funktionsverluste durch ganzheitliche Neuausrichtungen aufzufangen.

Für das Bezirksamt Altona begrüßte **Imogen Buchholz**, Dezernentin für Jugend, Soziales und Gesundheit die Veranstaltungsteilnehmer. Sie blickte in ihrer Ansprache auf die wechselvolle Geschichte Altonas zurück: Die lange Zeit eigenständige Stadt stand noch bis Mitte des 19. Jahrhunderts unter dänischer Krone und wurde erst Ende der 1930er Jahre an Hamburg angegliedert. Schon der Tagungsort, das heutige Rathaus Altona, gebe Zeugnis dieser Geschichte: Das Gebäude wurde ursprünglich als Bahnhof der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft errichtet und war damals Endhaltestelle der ersten dänischen Eisenbahnlinie. Frau Buchholz erwähnte weiter die vielen Zerstörungen

und Phasen des Wiederaufbaus, die Altona in den Jahrhunderten erlebte. Die vielen städtebaulichen Brüche seien bis heute im Stadtbild der Altonaer Altstadt sicht- und wahrnehmbar, die Teilnehmer der Exkursion am Nachmittag könnten sich davon ein Bild machen.

Den inhaltlichen Einstieg ins Thema übernahmen **Evi Goderbauer**, Projektleiterin Stadtumbau West im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im BBR sowie **Felix Matthes** von der Bundestransferstelle Stadtumbau West. Zunächst machte Frau Goderbauer die Vielfalt des Innenstadtbegriffs anhand der Raumtypen City, Cityrand und Innenstadtrand fest und veranschaulichte dies am Beispiel der Lage der Hamburger Stadtumbau-Gebiete. Ergänzend machte sie an der im Rahmen des Stadtumbau Ost herausgearbeiteten Definition des Innenstadtbegriffs auch die inhaltliche Vielfalt deutlich, nach der die Innenstadt die räumliche, funktionale, Kommunikative und kulturelle Mitte von Städten und Gemeinden darstellt. Anhand der Ergebnisse der Befragung von Stadtumbau West-Kommunen von 2009 verdeutlichte Frau Goderbauer die hohe Relevanz der Gebietskulisse Innenstadt im Stadtumbau West: Demnach befinden sich insgesamt 75% aller Maßnahmen in innerstädtischen Gebietskulissen – 39% direkt in der Innenstadt und 36% in Innenstadtrandgebieten. Zuletzt skizzierte sie die wichtigsten Herausforderungen, denen Stadtumbau West-Kommunen in innerstädtischen Gebieten gegenüber stehen:

- Wohnungsleerstand,
- Funktionsverluste und Leerstand bei sozialen, kulturellen und weiteren Infrastruktureinrichtungen,
- Leerstand von Einzelhandelsflächen,
- Innerstädtische Industrie-, Gewerbe- oder Militärbrachen und
- städtebauliche Mängel im öffentlichen Raum sowie verkehrliche Anpassungs- und Erneuerungsbedarfe.



Herr Matthes griff diese fünf Herausforderungen anschließend auf und leitete die These ab, dass bei aller Vielfalt der Umgang mit starken Funktionsverlusten offenbar ein durchgängiges Merkmal von Stadtumbau West-Vorhaben in Innenstädten und Ortskernen sei. In Bezug auf die Herangehensweisen und die Wahl der strategischen Handlungsoptionen berichtete Herr Matthes, dass aus Sicht der Bundestransferstelle eine gewisse Radikalität zu beobachten sei: In der Regel würden die Kommunen im Stadtumbau West weniger versuchen, die funktionalen Mängel in Innenstädten oder innerstädtischen Teilräumen durch reine Revitalisierung zu beseitigen, sondern vielmehr im Sinne grundsätzlicher (funktionaler) Neupositionierungen vorgehen. Dabei kämen die Strategien Rückbau, Neubau oder Umbau (stärker in städtebaulichen Kulissen der 1950er bis 1970er Jahre) sowie bestandsorientierte Lösungen (stärker in historischen Innenstädten und Ortsmitten sowie in innenstadtnahen Gründerzeitgebieten) zum Tragen. Anhand einiger Beispiele illustrierte Herr Matthes diese Strategien unter Bezugnahme auf die fünf Herausforderungen und betonte anschließend, dass oftmals eine Kombination der Strategien der Vielfalt räumlicher Kulissen und funktionaler Anforderungen sowie der Überlagerung von Handlungsfeldern in Innenstädten gerecht würde und daher häufig angewandt werde.

Anschließend begab sich **Beate Glöckner** aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gewissermaßen auf eine Metaebene und stellte die Initiative „Weißbuch Innenstadt“ des BMVBS vor. Der Initiative liegt zunächst ein breiter fachlicher und fachpolitischer Konsens darüber zugrunde, dass die Stärkung von Innenstädten zentrale und wichtige Aufgabe für die zukünftige Entwicklung von Städten und Gemeinden ist. Das BMVBS verband mit der Initiative „Weißbuch Innenstadt“ das Vorhaben, eine neue Form politischer Kommunikation nach dem Vorbild der Weißbücher der EU zu initiieren, also eine breite (fach)öffentliche Diskussion unter Beteiligung möglichst vie-

ler Fachleute, Verbände, Initiativen und Privatleute, die dazu aufgerufen waren, die Initiative als Austauschplattform zu nutzen. Im Ergebnis liegt nun das Weißbuch Innenstadt als ein politisches Dokument vor, das den Versuch unternimmt, in knapper Form alle wesentlichen Fragen, Themen, Instrumente und Akteure rund um den Handlungsraum Innenstadt zu skizzieren. Die Präsentation des Weißbuches im Juni 2011 dient zugleich als Auftakt und Grundlage für das Forschungs- und Aktionsfeld „Innovationen für Innenstädte“ des Bundes. Im Rahmen des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) sollen Modellkommunen innovative Ideen und Anregungen des Weißbuchs aufgreifen, weiterentwickeln und umsetzen.



Eine Definition des Innenstadtbegriffs wird bewusst offen gefasst, da er je nach räumlicher Lage oder funktionalen Zusammenhängen unterschiedlich interpretiert werden kann. Inhaltlich greift das Weißbuch fünf innerstädtische Funktionen auf, skizziert jeweils aktuelle Trends und zieht Schlussfolgerungen zu:

- Marktplatz Innenstadt
- Wohn- und Lebensraum Innenstadt
- Mobilität und Innenstädte
- Innenstadt als Ort der Integration
- Kreative Innenstadt: Kultur, Kunst, Erlebnis

Frau Glöckner betonte abschließend, dass neben den vielen neuen und interessanten inhaltlichen Aspekten insbesondere das innovative Moment des Prozesses zur Entstehung des Weißbuches als breit angelegte, öffentliche Diskussion als voller Erfolg zu werten sei.

Im Anschluss an die beiden Überblicksvorträge folgte der erste Themenblock mit zwei kurzen Impulsvorträgen und anschließender Diskussion zum **Stadtumbau der Innenstädte bzw. Stadtteilzentren in den Großstädten** Hamburg und Ludwigshafen am Rhein (Rheinland-Pfalz).

Den Anfang machte als Gastgeberin **Ulrike Alsen** vom Fachamt Sozialraummanagement im Bezirksamt Altona. Sie stellte den derzeitigen Aufwertungsprozess des in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Bezirks- und Stadtteilzentrums Hamburg-Altona vor, das 2005 in das Stadtumbau West-Programm aufgenommen wurde. Anlass dafür sei der anhaltende Niedergang des in den 1960er Jahren errichteten Bezirkszentrums östlich des Altonaer Bahnhofs gewesen, der spätestens seit Ende der 1990er Jahre offensichtlich geworden sei: Die Straßenräume und die städtebauliche Struktur wirkten überdimensioniert, ausbleibende Investitionen führten zu Sanierungsstaus und die Aufwertung der auf der westlichen Seite des Bahnhofs gelegenen Einkaufsbereiche zogen Kaufkraft ab. 2003 verließen schließlich die SAGA-Zentrale bzw. das Karstadt-Kaufhaus den Standort, so dass die beiden markantesten und größten Gebäude, das Forum Altona und das so genannte Frappant, leer fielen. Büro- und Einzelhandelsleerstände waren nicht nur dort die Folge, so dass das Gebiet insgesamt erhebliche Funktionsverluste habe hinnehmen müssen. 2004 begannen daher Vorbereitende Untersuchungen, 2005 erfolgte die Festlegung als Sanierungs- und Stadtumbau-Gebiet. Die beiden Gebäude Forum und Frappant wurden teilweise durch Künstlerateliers und Aktionen zwischengenutzt. Mittlerweile wurde das Forum



mit neuen und sanierten Wohnungen, Einzelhandelsflächen und einer Kulturetage umgebaut. Der Frappant-Komplex wurde Anfang 2011 abgebrochen, bis 2013 wird an seiner Stelle das erste innerstädtische IKEA-Möbelhaus errichtet werden. Neben der Aufwertung öffentlicher Räume (u. a. wurde ein Teil der Großen Bergstraße als so genannte Kommunaltrasse für den Busverkehr geöffnet und umgestaltet) habe sich in der Zwischenzeit auch eine Aufwertung des Bereichs in und um das Sanierungsgebiet zum familiengerechten Wohnstandort als wichtiges Ziel herauskristallisiert. Erste Maßnahmen in diesem Zusammenhang seien die Neubauten einer Schule und eines Schwimmbades, die mit Stadtumbau-Mitteln gefördert worden seien. Die Prozess begleitenden, teilweise hitzig geführten öffentlichen Debatten um diese Neuausrichtung des Bezirkszentrums seien nun größtenteils überstanden, so dass Frau Alsen trotz einiger verbleibender politischer, baurechtlicher und organisatorischer Hürden das Vorhaben insgesamt auf einem guten Weg sieht.

Eine weitere großstädtische Herangehensweise beim Umbau der Innenstadt brachte **Michael Lung** von der W.E.G. WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft Ludwigshafen mbH den Veranstaltungsteilnehmern nahe. Unter dem Motto „Heute für Morgen“ erfährt die Innenstadt Ludwigshafen derzeit eine umfassende Neupositionierung. Die Stadt ist nach wie vor Zentrum chemischer Industrie und erfreut sich vergleichsweise günstiger struktureller Entwicklung. Ein Problem der Innenstadt ist ihre nahezu völlige Zerstörung im Zweiten Weltkrieg, entsprechend stammen etwa 80% des innerstädtischen Gebäudebestands aus der Nachkriegszeit. Typisch für viele dieser Gebietskulissen weist auch die Innenstadt Ludwigshafen Modernisierungsdefizite und Niedergangsprozesse auf. Die Aufgabe industrieller Nutzungen insbesondere eines Pumpwerks und des Zollhafens direkt am Rheinufer habe die Stadt Ludwigshafen dann als Chance begriffen, die Innenstadt zum Rhein hin zu öffnen und funktional grundsätzlich neu auszurichten. Größtes Projekt sei dabei der Bau des ECE-Centers „Rhein-Galerie“ auf dem Gelände des ehemaligen Zollhafens, das im Herbst 2010 eröffnet wurde und dem ein großer öffentlicher Platz vorgelagert ist. In einem städtebaulichen Vertrag sei die Finanzierung des Platzes durch die ECE fixiert worden. Ergänzt wird die Ausrichtung durch neue Wohn-, Kultur- und Freizeitangebote südlich der Rhein-Galerie. Die Entwicklungsziele für die übrigen Innenstadtbereiche seien die Entwicklung und Stabilisierung von Einzelhandelslagen durch die Schaffung von Angebotsschwerpunkten und die Aufwertung des öffentlichen Raumes. Zwar verfüge Ludwigshafen über einen vergleichsweise hohen Wohnanteil in der Innenstadt, die Standards seien aber eher gering, so dass eine Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt durch höherwertige Angebote erreicht werden solle. Der Stadtumbaubegriff werde in Ludwigshafen daher auf den Gesamtprozess bezogen angewendet, während die Förderkulissen vielfältig sind (Stadtumbau- und Soziale Stadt-Gelder, EFRE-Mittel und KMU-Förderung sowie kommunales City-Programm) und so gebiets- und problembezogen eingesetzt werden könnten. Zur Optimierung des Gesamtprozesses sei die Projektleitung inkl. zweier Stellen 2008 von der Stadt zur W.E.G. verlagert worden. Das Gesamtvorhaben wird kommunikativ durch Veranstaltungen, eine Internetplattform und ein Stadtumbau-Logo begleitet. Flexible Förderkulissen und die pragmatische Organisationsstruktur hätten dazu geführt, dass von den insgesamt bis Ende 2010 investierten 300 Mio. Euro 85% privates Kapital gewesen seien, wobei Herr Lung einräumte, dass 200 Mio. Euro allein die ECE investiert habe.



Nach einer Mittagspause folgte der zweite Themenblock mit zwei Impulsvorträgen aus Lünen (Nordrhein-Westfalen) und Neunkirchen (Saarland) zum **Stadtumbau der Innenstädte in Mittelstädten**.

Zunächst blickte **Jürgen Evert**, Baudezernent a. D. der Stadt Lünen, auf die Geschichte der City-Entwicklung der nördlich von Dortmund gelegenen 88.000-Einwohner-Stadt und damit auf weite Teile seines Berufslebens zurück. Die Krise des Bergbaus und der Stahlindustrie habe bereits früh erste Stadtumbau-Bedarfe sichtbar gemacht: Innerstädtische Brachflächen, Arbeitslosigkeit und sinkende Kaufkraft seien die Herausforderungen gewesen, die die Stadt sowohl über interne als auch gemeinsam mit benachbarten Kommunen über externe Entwicklungsstrategien zur Stärkung des bzw. der Zentren nachdenken liess. So habe man u. a. ein Standortprogramm Lünen-Mitte (1978), ein Zentrenkonzept (1980) und mehrere Zentrenanalysen (1981 bis 1985) erstellt, in deren Folge typische Maßnahmen wie Verkehrsberuhigungen (z. B. Schaffung einer Fußgängerzone), Altstadtsanierungen und die Beseitigung störender Gemengelage (z. B. Verlagerung von Industrie an den Stadtrand) erfolgten. Trotz dieser Erfolge seien im Laufe der Jahre Problemlagen geblieben bzw. neu entstanden, so beispielsweise die Aufgabe des Hertie-Kaufhauses vor einigen Jahren. Zudem wirkten die Sanierungen aus den 1970er und 80er Jahren mittlerweile abgenutzt und unattraktiv und fehlte ein „Magnet“ am südlichen Ende der City. Erschwert würden die Versuche der Innenstadtstärkung durch die polyzentrische Struktur der Stadt. Die derzeitigen Stadtumbau-Maßnahmen in Lünen betreffen daher die Attraktivierung der Eingangssituationen in die City sowie die Beseitigung von Gestaltungsdefiziten und Abnutzungserscheinungen in und um die Fußgängerzone und von funktionalen Defiziten wie Leerständen und unübersichtlichen städtebaulichen Situationen. Wichtigste Projekte sind dabei die Umbauten zweier ehemaliger Kaufhausimmobilien (darunter das ehemalige Hertie-Gebäude): Ziel ist die Ansiedlung kleinteiligen Einzelhandels in den Erdgeschosszonen, ergänzt um Büros und Praxen bzw. Kultur- und Bildungseinrichtungen in den oberen Geschossen. Die Gebäudehüllen dieser ehemaligen Großstrukturen blieben aber dabei erhalten, werden jedoch im Inneren in kleinteilige Strukturen untergliedert. Zur Erprobung auch neuer Nutzungen hätte die Erdgeschosszone des ehemaligen Hertie-Gebäudes auch zwischengenutzt werden können – im Gegenzug hätte die Stadt den Eigentümern die Grundsteuer gestundet. Insgesamt verfolge Lünen mit diesen Maßnahmen die Leitziele des Konzeptes „Perspektive Innenstadt 2012“: Stärkung des Einzelhandels, Stärkung zentraler Funktionen der Innenstadt durch Kultur- und Freizeitangebote sowie durch Steigerung der städtebaulichen Qualität im öffentlichen Raum und die Stärkung der innerstädtischen Wohnfunktion.



Noch stärker betonte **Jörg Lauer** von der Stadt Neunkirchen den Aspekt einer derzeitigen zweiten Phase des Stadtumbaus: Auch Neunkirchen habe bereits in den 1970er Jahren die Krise in der Montanindustrie erheblich zu spüren bekommen, in deren Folge u. a. ein Stahl- und ein Eisenwerk, eine Kokerei und weitere industrielle Standorte in der Stadt geschlossen wurden. Binnen weniger Jahre habe Neunkirchen über 10.000 Arbeitsplätze und viele Einwohner verloren und stand zugleich vor der Aufgabe, riesige Brachflächen neu zu entwickeln. Die polyzentrische Stadt Neunkirchen habe bis dahin kein kompaktes Stadtzentrum sondern nur eine 3,5 Kilometer lange Einkaufsstraße gehabt, so dass man in den 1980er Jahren versuchte, die Stadt im Rahmen einer ersten Stadtumbau-Phase zu einer Wohn- und Einkaufsstadt mit einer kompakteren Zentrenstruktur umzugestalten und dabei das Image einer Industriestadt abzulegen. Dazu habe man u. a. zwei große Einkaufszentren mit 12.000qm



(„Bliespromenade“) bzw. 30.000qm (ECE-Center am Stummplatz) Verkaufsfläche errichtet und die neuen Angebote mit großen funktionalen Verkehrsachsen erschlossen. Die Stadtmitte, die bis dahin von der direkten Nachbarschaft von Wohnen, Einzelhandel und Schwerindustrie geprägt gewesen sei, habe somit bis Ende der 1980er Jahre eine völlige funktionale und strukturelle Neuordnung erfahren. Obwohl sich Neunkirchen als Einkaufsstandort in der Region erfolgreich profilieren konnte, stehe die Stadt seit einigen Jahren vor neuen Herausforderungen, die einen „Stadtumbau 2.0“ erforderlich gemacht hätten. Herr Lauer nannte in diesem Zusammenhang die seit Jahren kontinuierlichen Bevölkerungsverluste von ca. 400 Einwohnern jährlich, die dazu geführt hätten, dass von ca. 57.000 Einwohnern Mitte der 1970er Jahre heute etwa 47.000 geblieben sind und von weiteren Verlusten bis unter 30.000 Einwohnern in den kommenden 20 Jahren ausgegangen werden müsse. Wohnungs- aber auch Einzelhandelsleerstände seien heute ebenso die Folge wie Ausbleibende Investitionen in den Gebäudebestand. „Stadtumbau 2.0“ beschäftige sich daher im Gegensatz zur ersten Phase heute eher mit kleinteiligeren, meist bestandsorientierten Lösungen, die die Stabilisierung der Innenstadt als Einkaufsstandort zum Ziel habe. Maßnahmen seien dabei u. a. der Umgang mit bzw. die Wiedernutzung von leer stehenden Ladenzonen, eine qualitative Ergänzung des innerstädtischen Wohnangebotes, die Aufwertung öffentlicher Räume sowie die Herstellung nachhaltiger zeitgemäßer Strukturen durch Um- bzw. Rückbau und Ergänzung. Herr Lauer betonte, dass die Stadt aus finanziellen Gründen und vor dem Hintergrund einer zersplitterten Eigentümerstruktur nur vereinzelte Impulse und Anregungen durch punktuelle Maßnahmen bieten könne. Dazu zählen z. B. der Ankauf und Abriss von fünf heruntergekommenen Gebäuden, die Neugestaltung von Eingangssituationen in die Innenstadt oder die Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten am Ufer des Flusses Blies, der die Stadtmitte durchzieht. Die Einstellung einer City-Managerin oder das Zulassen von Zwischennutzungen auf leer stehenden Flächen im ECE-Center am Stummplatz sollen darüber Hinaus neue Impulse für den Einzelhandelsstandort Neunkirchen bringen.



Der dritte und letzte Themenblock befasste sich mit dem **Stadtumbau der Innenstädte bzw. Ortskerne in Kleinstädten**. Dazu präsentierten die Bürgermeister der Stadt Freyung (Bayern) und der Gemeinde Oyten (Niedersachsen) ihre Stadtumbau-Vorhaben und stellten sich anschließend einer moderierten Diskussion mit dem Publikum.

Die weiteste Anreise aller Referenten hatte **Dr. Olaf Heinrich** hinter sich gebracht, um den Teilnehmern der Transferwerkstatt die Stadtumbau-Maßnahmen in der niederbayerischen Kreisstadt Freyung vorzustellen. Der 7.000-Einwohner-Ort, nördlich von Passau in der Nähe zur tschechischen und österreichischen Grenze gelegen, ist eine historisch gewachsene Stadt, deren Mitte zu großen Teilen von historischem Gebäudebestand geprägt ist. Freyung leidet infolge von Abwanderungen und Sterbeüberschüssen seit Jahren unter Einwohnerverlusten. Herr Dr. Heinrich führte aus, dass diese Tendenzen zunehmend negativen Einfluss auf die Innenstadt genommen hätten, in der zahlreiche Wohn- und Einzelhandelsflächen leer stünden. Folglich seien Investitionen ausgeblieben, was sich wiederum negativ auf das Stadtbild auswirke und weitere Abwanderungen nach sich ziehe. Infolge dieses „Teufelskreises“ weise die Innenstadt Freyung funktionale Defizite auf. 2004 sei die Stadt daher in das Programm Stadtumbau West aufgenommen worden, um eine Revitalisierung der Innenstadt zu erreichen. Dazu



werde versucht, die Investitionstätigkeit insbesondere in leer stehende und vom Verfall bedrohte Gebäude zu steigern und wieder alten und neuen Nutzungen zuzuführen. Da ein Engagement externer Investoren in Freyung für Gebäudeankäufe und -sanierungen äußerst unwahrscheinlich sei, gelte es, lokale Akteure für derart unternehmerisches Handeln zu gewinnen. Dafür, so betonte Dr. Heinrich, sei auch ein anderes Verständnis von Rendite erforderlich: Er nannte eine „Sinn stiftende Rendite“, die als Lohn für lokale Investoren drei Effekte biete:

- sich täglich an „seinem“ Gebäude erfreuen zu können,
- die Bindung von Kaufkraft an den Heimatort und
- einen Wert steigernden Effekt nach dem Motto: „Wenn es alle machen, steigt auch der Immobilienwert für den Einzelnen“.

So hätten bereits einige lokale Investoren historisch bedeutsame Stadthäuser aufgekauft und saniert, neue Nutzungen wie Gastronomie, Büros, ein Lebensmittelmarkt oder ein Kino würden als Nachnutzungen ebenso entwickelt wie zentrale Wohnangebote. Auch Dr. Heinrich selbst geht als Bürgermeister mit gutem Beispiel voran: Gemeinsam mit seinem Stellvertreter erwarb er eine zentral gelegene Immobilie. Um möglichst breite Bevölkerungsgruppen einzubeziehen, soll im Rahmen des Modellvorhabens „Ort schafft Mitte“ des bayerischen Staatsministeriums des Innern eine Beteiligungsgesellschaft, die so genannte „FreYInvest“ gegründet werden, in die jeder Bürger investieren könne. Mit dem Geld sollen ebenfalls Immobilien aufgekauft, saniert und einer neuen Nutzung zugeführt werden – die Gesellschafter profitierten wiederum von einer tatsächlichen und einer „Sinn stiftenden“ Rendite. Dr. Heinrich verspricht sich so eine verstärkte Bewusstseinsbildung zu stadtentwicklungspolitischen wie unternehmerischen Themen und erhofft sich nicht zuletzt als Resultat einen neuen Glauben der Bewohner an die Innovationskraft und damit an die Zukunft der Stadt Freyung.

Von einer im Vergleich zu Freyung völlig konträren Ausgangslage in seiner Gemeinde berichtete **Manfred Cordes**, Bürgermeister der Gemeinde Oyten, einer typischen Stadtrandgemeinde östlich von Bremen. Über die Jahre habe Oyten erheblich von Suburbanisierungswanderungen aus Bremen profitiert, in den letzten vierzig Jahren sei die Einwohnerzahl von unter 10.000 auf über 15.000 gestiegen. In den letzten Jahren sei das Wachstum jedoch sehr viel moderater verlaufen und gehe derzeit in eine Phase der Stagnation über. Oyten sei somit keine natürlich gewachsene Gemeinde und habe über die Jahre kein richtiges Zentrum ausgebildet, nur wenige Einzelhandels- oder Lebensmittelgeschäfte reihten sich entlang der ehemaligen Bundesstraße 75 (Hauptstraße) auf. Die Nähe zur Bremer Innenstadt sowie zu den großen Einkaufszentren „Weserpark“ und „Dodenhof“ in jeweils weniger als 20 km Entfernung habe die Ausbildung eines Zentrums zudem erschwert. Der Prozess zur Entwicklung eines kleinen Zentrums habe 2007 an Fahrt gewonnen, als der ehemalige Regierungsbezirk Lüneburg (und damit auch Oyten) von der EU als EFRE-Fördergebiet festgelegt wurde. Zwar seien EFRE-Mittel letztlich nicht bewilligt worden, dafür sei man für die Entwicklung des Ortszentrums jedoch in das Stadtumbau-West-Programm aufgenommen worden. Die Gemeinde habe von externer Seite 2007 ein Integriertes Städtisches Entwicklungs- und Wachstumskonzept erstellen lassen, demzufolge die Neuanlage eines Zentrums auf einer ehemaligen Sportplatz-





anlage in zweiter Reihe zur Hauptstraße voranzutreiben sei. Es sei aufgrund der starken Konkurrenz nicht vordergründiges Ziel, den Einzelhandelsstandort auszubauen, vielmehr ginge es um die Schaffung eines zentralen Multifunktionsplatzes, der Stärkung des Wohnstandortes insbesondere auch durch ein Angebot an Sonderwohnformen und einen bedarfsgerechten Ausbau der Nahversorgung. Um möglichst viele hochwertige Ideen zur Umsetzung dieser Ziele zu bekommen, habe man schließlich einen städtebaulichen Wettbewerb durchgeführt. Das Gebiet ist als Sanierungsgebiet ausgewiesen worden, Maßnahmen wie z. B. Fassadensanierungen können steuerlich abgeschrieben werden. Mittlerweile seien ein Bebauungsplan für die neue Ortsmitte aufgestellt und die Sportplätze an anderer Stelle neu angelegt worden.

## Auswertung

Aus Sicht der Bundestransferstelle Stadtumbau West lassen sich folgende zentrale Erkenntnisse aus der Veranstaltung zusammenfassen:

- Die Eingangsthese, wonach erhebliche Funktionsverluste in Innenstädten bzw. Stadtteilzentren ein gemeinsames Merkmal von Stadtumbau West-Vorhaben in diesen Gebietskulissen zu sein scheint, hat sich größtenteils bestätigt. Eine funktionale Neuausrichtung bzw. Ergänzung ist durchgängig Ziel der Maßnahmen.
- Die Annahme, dass Stadtumbau West-Vorhaben von einer gewissen „Radikalität“ im Sinne grundlegender Neupositionierungen geprägt sind, trifft häufig zu. In Innenstädten, in denen heute eher kleinteilige, ergänzende Maßnahmen durchgeführt werden, hat es derart substantielle Veränderungen teils bereits in einer früheren Phase gegeben.
- Die im Stadtumbau West geforderten „Städtebaulichen Entwicklungskonzepte“ als Basis des Stadtumbaus werden von vielen Kommunen dazu genutzt, umfassende Neubewertungen des Standorts Innenstadt vorzunehmen und nach der Erörterung unterschiedlicher Entwicklungsoptionen vielfach Neupositionierungen der Innenstadt anzustreben.
- Die Konzepte sind dabei als integrierte Entwicklungen angelegt und haben in unterschiedlicher Form die Einbindung von privaten Investoren im Fokus.
- Großstädte können bei der Neupositionierung ihrer Innenstädte oder Stadtteilzentren noch am ehesten auf das Engagement großer Investoren bauen, in der Regel werden aber auch neue Funktionen wie Kultur- und Freizeitangebote als Ergänzung des Angebotes etabliert.
- Mittelstädte, insbesondere in solchen, die in der Nähe von Oberzentren oder weiteren Mittelzentren gelegen sind, können nur in wenigen Fällen auf die Revitalisierung großer Warenhäuser durch Großinvestoren hoffen. Hier steht meist die Neuaufteilung großer Strukturen in kleinteilige Flächen und Nutzungen im Fokus des Stadtumbaus, wenn es um die Stärkung des Einzelhandelsstandorts Innenstadt insgesamt geht.
- In Kleinstädten ist die Aussicht auf ein Engagement externer Investoren eher gering. Deshalb spielt hier das Herausarbeiten und die Wiederbelebung endogener Potenziale sowie die (Neu)Schaffung lokaler Identität eine zentrale Rolle beim Stadtumbau. Gerade in ländlichen Regionen scheint es von zentraler Bedeutung zu sein, trotz ungünstiger struktureller Rahmenbedingungen den Glauben an die Zukunftsfähigkeit und Stärken der Städte wieder zu wecken.
- In Städten mit schwerindustrieller Vergangenheit wie Lünen und Neunkirchen bedingten Strukturkrisen bereits in den 1970er Jahren Stadtumbau-Bedarfe, oftmals wurden in dieser Phase großflächige Innenstadtsanierungen vorgenommen. Heute befinden sich viele dieser Städte entsprechend in einer Phase des „Stadtumbau 2.0“, in der es in der Regel



darum geht, durch punktuelle und kleinteilige Maßnahmen neue Impulse und Anregungen für die Innenstadtentwicklung zu geben.

- Diese Ähnlichkeiten der Herangehensweisen und Ziele des Stadtumbaus sind umso bemerkenswerter, weil sich die Ausgangslagen bzw. die Geschichte einzelner Städte erheblich voneinander unterscheiden – je nachdem, ob sich eine Stadt in einem Ballungsraum oder im ländlichen Raum befindet.

Oldenburg, 28. Juni 2011

Felix Matthes, Martin Karsten