

50 Jahre Städtebauförderung in der Zukunft unterwegs

Dokumentation – Fachkongress 15./16. Juli 2021



Zielgruppen

Führungs- und Fachpersonal aus den Bereichen Stadterneuerung, Klimaschutz, Mobilität, Sozialplanung und Stadtteilmanagement, Stadtentwicklung und Stadtplanung sowie aus Wohnungsbau-, Sanierungs- und Entwicklungsgesellschaften



Veranstaltungsort

Digital. Mit Beteiligungsmöglichkeiten

Veranstalter

Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt
Lammstraße 7, 76133 Karlsruhe

Kontakt

Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt
0721 133-6111
0721 133-6109
stpla@karlsruhe.de

Donnerstag, den 15. Juli 2021

Uhrzeit	Programmpunkt
9:30 Uhr	<p>Die Bedeutung der Stadtsanierung für Kommunen und die aktuellen Herausforderungen – am Beispiel der Stadt Karlsruhe Daniel Fluhrer Bürgermeister, Stadt Karlsruhe</p>
10 Uhr	<p>Die historische Entwicklung der Stadterneuerung auf Bundesebene bis 2020 Prof. Dr.-Ing. Christina Simon-Philipp Hochschule für Technik Stuttgart</p>
10:30 Uhr	<p>Auf dem Rückzug oder auf dem Sprung nach vorn? Welche Chancen bietet die neue Programmlandschaft? Prof. Dr. Markus Müller Leiter, Abteilung für Infrastruktur und Wohnungsbau, Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg</p>
11 Uhr	<p>50 Jahre Städtebauförderung und immer noch viel zu tun Dr. Timo Munzinger Referent, Deutscher Städtetag</p>
11:30 Uhr	<p>Ein Blick zurück, ein Schritt nach vorn – Wie muss es weitergehen? Eine Gesprächsrunde mit der Referentin und den Referenten. Moderation: Heike Dederer Stellvertretende Amtsleiterin, Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe</p>
12:30 Uhr	Pause
13:30 Uhr	<p>Die Leipzig-Charta – die Grundzüge einer zukunftsgerechten, gemeinwohlorientierten Stadtentwicklungspolitik Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner Amtsleiterin Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe</p>
14 Uhr	<p>Was macht die Städtebauförderung mit der Baukultur? Julian Latzko Leitung Projekte, Bundesstiftung Baukultur</p>
14:30 Uhr	<p>Projekt Stadtbau – Vom alten Schlachthof zum modernen Kreativareal Barbara Rettenmaier Prokuristin, Karlsruher Fächer GmbH</p>
15 Uhr	<p>Baukultur, Stadtsanierung und Nachhaltigkeit – ein Dreiklang oder Widerspruch? Eine Gesprächsrunde mit dem Referenten und den Referentinnen. Moderation: Heike Dederer stellvertretende Amtsleiterin, Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe</p>
16 Uhr	Ende

Freitag, den 16. Juli 2021

Uhrzeit	Programmpunkt
9:15 Uhr	<p>Begrüßung – Impulse vom Vortag Heike Dederer Stellvertretende Amtsleiterin, Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe Moderation: Andrea Hartz – agl Saarbrücken</p>
9:30 Uhr	<p>Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel – Vorstellung der Klima-Toolbox Impulsvortrag Gina Siegel – Bundesministerium des Innern für Bau und Heimat Kerstin Jahnke – Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG</p> <p>Anschließende Diskussion mit: Dr. Martin Berchtold – berchtoldkrass space&options Dr. Julia Hackenbruch – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz, Stadt Karlsruhe</p>
10:30 Uhr	<p>In der Zukunft unterwegs – Der Beitrag der Städtebauförderung zur Mobilitätswende Impulsvortrag Eva Schweitzer – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung Evi Goderbauer – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung</p> <p>Anschließende Diskussion mit: Thomas Sippel – Bürogemeinschaft Sippel.Buff Prof. Dr.-Ing. Jan Riel – Institut für Verkehr und Infrastruktur, Hochschule Karlsruhe</p>
11:30 Uhr	<p>Städtebauförderung als Stärkung des Gewerbes – Wie produktiv ist die Stadt der Zukunft? Impulsvortrag Prof. (em) Dr. Franz Pesch – Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH</p> <p>Anschließende Diskussion mit: Philipp Krass – berchtoldkrass space&options Carsten Kipper – Vollack Süd Frank Gwildis – Amt für Stadtplanung und Wohnen, Stadt Stuttgart</p>
12:30 Uhr	Pause
13:30 Uhr	<p>Was geben wir der Städtebauförderung mit auf dem Weg und mit in die Zukunft?</p> <p>Abschlusspodiumsdiskussion mit: Daniel Fluhrer – Bürgermeister, Stadt Karlsruhe Ralph König – Referatsleiter Städtebauliche Erneuerung, Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg Gina Siegel – Bundesministerium des Innern für Bau und Heimat Thomas Sippel – Bürogemeinschaft Sippel.Buff Prof. (em) Dr. Franz Pesch – Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH</p> <p>Moderation: Andrea Hartz – agl Saarbrücken</p>
15 Uhr	Ende

Begrüßung

Die Bedeutung der Stadtsanierung für Kommunen und die aktuellen Herausforderungen – am Beispiel der Stadt Karlsruhe

Daniel Fluhrer

Bürgermeister, Stadt Karlsruhe



Seit 2018 ist Diplomingenieur und Regierungsbaumeister der Baubürgermeister der Stadt Karlsruhe. In dieser Funktion verantwortet **Daniel Fluhrer** die Geschäftskreise Planen und Bauen, Immobilienmanagement, Flächenmanagement und den Zoo. Darüber hinaus ist er Vorsitzender des Aufsichtsrates der Volkswohnung sowie der Fächer GmbH.

Nach seinem Studium der Architektur und Stadtplanung arbeitete er zunächst in Stuttgart als Projektarchitekt bevor er beim Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg das Referendariat anschloss. Anschließend leitete er den Fachbereich Bauen und Stadtentwicklung der Stadt Bad Mergentheim, das Stadtplanungsamt der Stadt Leonberg und zuletzt ab 2009 das Stadtplanungsamt der Stadt Esslingen am Neckar.

Die Städtebauförderung ist unersetzlich. Ohne diese Fördermittel gäbe es kein Transformationswerkzeug für besonders herausfordernde Prozesse in unserer Gesellschaft.

Die Städtebauförderung geht über sichtbare, bauliche Sanierung weit hinaus: es sind Nachbarschaften, Netzwerke und Dialog entstanden

Anstatt in altmodischen Quartieren nach Ordnung suchen, besser die einzigartige Identität und Historie von Gebäuden bzw. Quartieren herausarbeiten. Erst dann werden unbeliebte Quartiere zu kreativen und kulturellen Orten.

Die Städtebauförderung und auch innerhalb der Stadtplanung muss mehr ausprobiert werden, zum Beispiel mithilfe von Reallaboren oder sonstigen Experimenten.



Vortrag

Die historische Entwicklung der Stadterneuerung auf Bundesebene bis 2020

**Prof. Dr.-Ing. Christina
Simon-Philipp**

Hochschule für Technik
Stuttgart



Architektin und Stadtplanerin, Professorin für Städtebau und Stadtplanung an der Hochschule für Technik Stuttgart, Fakultät Architektur und Gestaltung und Studiendekanin Master-Studiengang Stadtplanung. Sie leitet an der HFT Stuttgart das Zentrum für Nachhaltige Stadtentwicklung zu den Forschungsthemen Städtebau, Stadtentwicklung, Stadterneuerung, öffentlichen Raum, Wohnungsbau sowie Planungs- und Baukultur.

Darüber hinaus ist **Prof. Dr.-Ing. Christina Simon-Philipp** als Fachpreisrichterin und Gestaltungsbeirätin sowie im interdisziplinären Netzwerk *urbi_et stadt forschung praxis* in der städtebaulichen Planung, Beratung und Begleitung von Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsprozessen tätig. Sie ist Kuratorin des Deutschen Städtebaupreises.

Nachhaltige Verbesserungen können nur durch das Zusammenwirken von verschiedenen Politikfeldern erreicht werden und durch das Zusammenwirken von investiven und nichtinvestiven Maßnahmen erfolgen.

Das Thema Partizipation ist von immenser Bedeutung und das Potential noch lange nicht ausgeschöpft. Es müssen ganz neue Beteiligungskonzepte ins Leben gerufen werden in Kombination zwischen Online- und Offline-Formaten.

Das Programm Soziale Stadt ist ein geeignetes Instrument um die Potentiale kultureller Vielfalt zu befördern.

Wir müssen anders mit unseren Ressourcen umgehen. Wir dürfen nicht auf Kosten kommender Generationen handeln, planen und bauen. Eine ganz besondere Sensibilität ist gefragt bei den Herausforderungen der Zukunft.

Vortrag

Auf dem Rückzug oder auf dem Sprung nach vorn? Welche Chancen bietet die neue Programmlandschaft?

Prof. Dr. Markus Müller

Leiter, Abteilung Wohnen,
Städtebau, Baurecht,
Denkmalpflege, Ministerium für
Landesentwicklung und
Wohnen Baden-Württemberg



Mit dem Studium der Betriebswirtschaftslehre und der Politikwissenschaft ausgestattet, promovierte **Prof. Dr. Markus Müller** zum Thema des neuen regulatorischen Staates in 2001. Seitdem war er im Wirtschaftsministerium in unterschiedlichen Funktionen tätig und ist inzwischen Leiter der Abteilung „Wohnen, Städtebau, Baurecht, Denkmalpflege“ im Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen.

Mit der Reduzierung der Programmlandschaft wurden die Programme nicht nur vereinfacht, sondern auch flexibilisiert.

Für den Erfolg städtebaulicher Erneuerung ist das Zusammenwirken der unterschiedlichen Fachdisziplinen und eine ganzheitliche Betrachtung entscheidend.

Im Hinblick auf innovative Lösungsansätze bei der Stärkung der Stadt- und Ortskerne bedarf es einen Sprung nach vorn.

Das Wohnen in Zentren kann für die Stadterneuerung und die Baukultur eine große Chance sein, weil es in der Folge ein ganzes Spektrum von positiven Effekten nach sich ziehen kann.

Das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen unterstützt den gegenwärtigen Transformationsprozess der Orts- und Quartiersmitten zur Gewährleistung lebendiger Zentren und die Schaffung grün-blauer Infrastruktur über die investiven und nichtinvestiven Mittel der Städtebauförderung hinaus.



Vortrag

50 Jahre Städtebauförderung und immer noch viel zu tun

Dr. Timo Munzinger

Referent, Deutscher Städtetag



Promovierter Architekt; Referent für Integrierte Stadtentwicklung, Stadtplanung, Städtebau, Architektur und Stadtgestaltung beim Deutschen Städtetag. In seiner Funktion ist **Dr. Timo Munzinger** als Vertreter der Kommunen in der Fachkommission Städtebau der ARGEBAU sowie in der Organisation des Tags der Städtebauförderung eingebunden. Derzeit leitet er auch die Arbeitsgruppe „Beteiligung“ sowie die Arbeitsgruppe „Klimaschutz in der städtebaulichen Planung“. Vor seiner Tätigkeit beim Deutschen Städtetag arbeitete er bei einem Sanierungsträger und war dort direkt in der Umsetzung der Städtebauförderung vor Ort aktiv.

Die Städtebauförderung besteht seit über 50 Jahren. Das zeigt ihren Erfolg und auch ihre Notwendigkeit. Sie ist ein bewährtes und großartiges Instrument zur Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung.

Die Städte stehen vor vielen Herausforderungen wie beispielsweise der knappen Finanz- und Personalausstattung und komplizierten Vergabeverfahren. Um die große Aufgabe der Transformation zu bewältigen, müssen die Prozesse – auch in der Städtebauförderung – neu definiert und vereinfacht werden.

Es braucht nicht nur integrierte Entwicklungskonzepte, sondern auch integrative Förderprogramme. Um dies in Zukunft zu gewährleisten, bedarf es einfacherer Prozesse, einer besseren Kommunikation sowie einen ressortübergreifenden Ansatz. Wir müssen die Zielerreichung messen und nicht die Quadratmeter.



Diskussion

Ein Blick zurück, ein Schritt nach vorn – Wie muss es weitergehen?



Moderation

Heike Dederer

Stellvertretende Amtsleiterin
Stadtplanungsamt, Stadt
Karlsruhe



Zusammenfassende Transkription der Diskussion

Chat: Warum dauern öffentliche Bauten immer so lange und sind viel teurer als veranschlagt?

Moderation: In Ergänzung dazu ist zu sagen, dass eine Sanierung es doch schafft, Geschwindigkeit in eine Maßnahme zu bringen, weil sie nach acht Jahren beendet sein muss. Gleichzeitig wurde gesagt, die Förderdauer sei zu lange.

Dr. Timo Munzinger: In einem Vergabeverfahren, beispielsweise für eine Baumaßnahme, gilt es einige Punkte ordnungsgemäß abzuarbeiten und das dauert. Sie müssen die Ausschreibung veröffentlichen und Zeit für die Angebotsabgabe einplanen. Im Anschluss gibt es ein Verhandlungsverfahren. Wenn alles juristisch korrekt ist und nicht von einem Mitbewerber angefochten wird, was mittlerweile oft passiert, brauchen Sie in der Regel mindestens ein halbes Jahr, bis ein Auftrag vergeben ist. Das Vergabeverfahren ist europaweit einheitlich geregelt, um einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen. Man kann eben nicht sagen, „Der Handwerker gefällt mir, der baut das Ding jetzt“. **Wenn man berücksichtigt, dass man alle Aspekte wie Grünflächen, Verkehr, Grundwasserfragen, bodenrechtliche Fragen und andere einbeziehen muss, dann hat ein Verfahren eine gewisse Laufzeit.** In vielen Fällen sind gesetzliche Fristen einzuhalten. Es gibt also gute Gründe, warum manche Dinge länger dauern. Aber natürlich muss man darüber nachdenken, wie Verfahren wieder schneller zu Ende gebracht werden können.

Prof. Dr. Markus Müller: Die Rahmenbedingungen in diesem Zusammenhang sind weitgehend bekannt. Einiges ist aber auch besser geworden. Soweit wir es als Land in der Hand haben, ermöglichen wir die größtmögliche Flexibilität. Und die Tatsache, dass die Programme der Städtebauförderung unserem Eindruck nach sehr gut angenommen werden, bestätigt das auch. Aus Kundensicht ist nachvollziehbar, dass das alles noch besser und einfacher sein könnte. Das Pendant zum fächerübergreifenden Bescheid wäre theoretisch eine fächerübergreifende Adressierung. Das bedeutet, dass nicht mehr unbedingt einzelne Kommunen Adressaten der Städtebauförderung wären, sondern ganze Regionen, die integriert vorgehen. **Das Bestmögliche ist die Gewährleistung eines sogenannten pareto-optimalen Zustands.** Das heißt, wir nehmen eine Anpassung an einer Stelle vor und schaffen es, dass es an anderer Stelle nicht schlechter wird als zuvor. Ohne dass ich das jetzt abschließend beurteilen kann, haben wir in der Städtebauförderung einen pareto-optimalen Zustand erzielt.

Im Großen und Ganzen ist die Städtebauförderung so wie wir sie in Deutschland und insbesondere hier in Baden-Württemberg praktizieren ein Vorbild für viele andere europäische und außereuropäische Länder.

Moderation: Es werden auch jedes Jahr fünf Prozent der Fördermittel in die Forschung gesteckt. Was können wir aus der Auswertung der Forschung lernen und wie können wir weiterkommen?

Prof. Dr.-Ing. Christina Simon-Philipp: Fünf Prozent der Fördermittel in die Forschung zu investieren, ist sehr gut. Wir haben gerade so viele Fragen gehört, die offen sind, die die Kommunen beschäftigen und die es zu erforschen gilt. Es muss dafür einen engen Kontext zwischen Praxis, Forschung und Lehre geben. Ein großes Thema ist die Transformationsforschung, in der wir mit sogenannten Reallaboren arbeiten und unter anderem folgende Fragen adressieren: Wie gehen wir anders mit dem Stadtraum um? Wie können wir den begrenzten Raum in der Innenstadt anders nutzen? Wie transformieren wir in Zeiten der Klimaanpassung den Bestand? Die Städtebauförderung ist ein ganz zentrales Instrument der Innenentwicklung, aber wenn Sie in den Dörfern Baden-Württembergs unterwegs sind, beobachten Sie in den Ortskernen einen immensen Leerstand. Gleichzeitig wächst die Zahl der Einfamilienhäuser auf Grundlage des Paragraphen 13b (Baugesetzbuch) an den Ortsrändern weiter an. Es gibt also viele grundlegende Fragen, die noch erforscht werden müssen. **In einer Untersuchung wurde festgestellt, dass es sehr viel Wissen gibt, das aber keinen Eingang in die Praxis findet.** Das müssen wir verändern, wir sind dabei auf einem guten Weg. Positiv hervorzuheben sind die Pilotvorhaben der Nationalen Stadtentwicklungspolitik mit experimentellen, offenen Prozessen, die in der Praxis vieles verändert haben.

Moderation: Es geht hier auch um verwaltungstechnische und verfahrensablauftechnische Fragen. Die von Herrn Munzinger aufgezählten Details machen Städtebauförderung noch praktikabler und anwendbarer. In der Frage der Fördertopf Bündelung ist anzumerken, dass auch wir in der Stadtverwaltung Strukturen vermutlich ganz anders und neu denken müssten. Eine Herausforderung ist auch, dass viele Kommunen mit einem Doppelhaushalt arbeiten, man gleichzeitig eine Finanzierungserklärung für acht Jahre unterschreiben und die verschiedenen Ebenen Bund, Land und Kommune parallel ziehen muss. Bei den Leerständen muss man die privaten Investoren zu einem Engagement bewegen. Sie sind das vierte Standbein der Städtebauförderung.

Chat: Eine lernende und sich weiter entwickelnde Städtebauförderung muss in der Lage sein, Fehler aus der Vergangenheit wiedergutzumachen. Wann sind die 50 Jahre alten Gebiete wieder an der Reihe?

Prof. Dr. Markus Müller: Diese Frage stellt sich in der Tat seit einigen Jahren. Wir nennen es die Sanierung der Sanierung. Aufgrund begrenzter Mittel tendieren alle zunächst dazu, Sanierungen dort zu machen, wo bisher noch keine stattgefunden hat. Dort, wo es hauptsächlich um ästhetische Fragen geht, ist man eher zurückhaltend. Es gibt aber auch in Baden-Württemberg Projekte, bei denen die (ästhetischen) Vorstellungen der 1970er und 1980er Jahre umgesetzt wurden und diese heute zum Beispiel unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit nicht mehr adäquat sind. **Irgendwann ist natürlich auch die Sanierung der Sanierung fällig – dort, wo die Anforderungen der Zeit nicht mehr entsprechen.** Da drängt sich das Thema dann auf.

Prof. Dr.-Ing. Christina Simon-Philipp: Es gibt auch in Baden-Württemberg diese ‚Förderkarrieren‘. Gebiete wandern von einem Programm ins nächste vom Landessanierungsprogramm ins Wohnumfeldverbesserungsprogramm, dann ins Programm Soziale Stadt und vielleicht noch zum Stadtbau-Programm. Das kann nicht das Ziel sein. Man sollte sich intensiv Gedanken machen, wie man die Ergebnisse der Forschung in der Stadterneuerung verstetigen kann. Ein Soziale Stadt-Programm kann grundlegende, gesellschaftliche Probleme nicht lösen und auch die Städtebauförderung ist manchmal überfordert. Natürlich können Gebiete bei neuen Anforderungen noch einmal in die Förderung aufgenommen werden nach einer gewissen Zeit. **Das klare Ziel der Städtebauförderung aber ist eine langfristige Veränderung, die erhalten bleibt.**

Dr. Timo Munzinger: Mit Blick auf die Ausgabenreste, könnte leicht der Eindruck entstehen, dass wir zu viel Geld hätten. Das ist bei Weitem nicht so. Im Gegenteil: es gibt eine mehrfache Überzeichnung in den Bundesländern. **Auch in Baden-Württemberg gibt es ein Vielfaches mehr an Anträgen als Mittel zu verteilen sind.** Das verursacht eine Warteschlange. Wer wann in das Programm kommt, wird an Kriterien festgemacht, beispielsweise mit Blick auf das Ausmaß der Missstände in einem Gebiet. Deshalb glaube ich, dass das ein oder andere Gebiet irgendwann wieder anstehen wird. Aber es ist am Ende eine Verteilungsfrage.

Moderation: Prof. Dr. Müller, würde Ihnen mehr Geld helfen, damit Sie die Überzeichnung halbieren könnten?

Prof. Dr. Markus Müller: Einerseits Ja. Andererseits müssen die zahlreichen Maßnahmen, für die die Finanzhilfen gewährt werden, auch noch bewältigt und umgesetzt werden können. Man hat nur eine begrenzte Managementkapazität. Sicherlich haben wir in Baden-Württemberg noch nicht überall das optimale Aktivitätsniveau, aber in sehr vielen Kommunen bereits ein sehr hohes. **Rund 900 von 1.101 Kommunen sind oder waren in der Städtebauförderung.** Das ist eine unglaublich hohe Quote. Wir sind jedoch der Meinung, dass wir vor allem jetzt im Zuge der Folgen der Pandemie und Umsetzung der Innenstadtstrategie zusätzliche Gelder benötigen werden.

Prof. Anke Karmann-Woessner (Publikum): In den siebziger Jahren war die Innenstadtentwicklung das bestimmende Thema, jetzt sind es Digitalisierung und Internethandel. Die Pandemie hat hier als Accelerator gewirkt. Viele eigentümergeführten Geschäfte sind nicht mehr am Platz. Aber wir sehen, das Innstadttthema hat eine Redundanz in der Frage von Sanierungen. Ein zweiter Punkt ist die Partizipation, bei der wir in Deutschland sehr weit sind. Die Pandemie hat uns gelehrt, Formate zu vervielfältigen und digitale Formate zu testen. Gerade wenn es um die Entwicklung der Innenstadt geht, erleben wir, dass extreme Partikularinteressen vertreten werden und das ist eine schwierige Herausforderung. Im politischen Diskurs sollte das diskutiert werden. Partizipation hat sehr unterschiedliche Seiten, nicht nur die Prozesse, die weiterführen, sondern auch extrem behindernde.

Prof. Dr.-Ing. Christina Simon-Philipp: Partizipation ist ein großes Thema, beispielsweise die Frage, welche Instrumente und Methoden eingesetzt werden und wie man die Menschen erreicht. Das Problem der Partikularinteressen wird man vermutlich nie ganz in den Griff bekommen. Erfolgversprechend ist ein Instrumentenmix, damit man nicht nur die Generation 50+ in der Turnhalle erreicht, wo mit bunten Zetteln Wünsche an die Wand gepinnt werden. In der Kombination unterschiedlicher Formate liegt eine große Chance. Ein Beispiel: In der Leonhardsvorstadt in Stuttgart gibt es ein kleines Stadtteilbüro, aufsuchende Beteiligung für Jugendliche, Onlineformate, einen Städtebausimulator und vieles andere. Wir können mit Augmented Reality-Formaten simulieren, wie eine Straße ohne Autos aussehen würde. Es gibt noch Forschungsbedarf in der Frage, wie und mit welchen Instrumenten man am besten vorgeht und wie es gelingen kann, dass Gemeinwohlinteressen im Vordergrund stehen. Es braucht auch erprobende Formate mit experimentellem Charakter.

**Praxisbeispiel
Partizipation**
Beteiligung im Stadtteil
Leonhardsvorstadt

**Zukunft
Leonhards
Vorstadt**

Prof. Dr. Markus Müller: Im Kern ist das eine Governance-Frage: wie organisiert man partizipative Prozesse so, dass sie gemeinwohlorientiert sind und nicht dazu dienen, Partikularinteressen auf einem Sonderweg durchzusetzen. Der US-amerikanische Journalist James Surowiecki hat sich in seinem Buch „Die Weisheit der Vielen“ mit der Frage beschäftigt, wann sind die Vielen weise und wann ist es kontraproduktiv, wann liegen sie falsch. Wir wissen aus der Geschichte, wie furchtbar falsch Menschen liegen können, wenn man den Prozess der Abfrage von Haltungen und Meinungen falsch organisiert. Ein Positivbeispiel hingegen sind zum Beispiel Gestaltungsbeiräte, die sich als Gremium von Fachexpertinnen und -experten gleichzeitig als ‚Coach‘ der Gemeinderäte verstehen und die politischen Gremien in der Folge dazu befähigen, ein besseres Urteil abgeben zu können oder es selbst zu entwickeln. Das ist eine Art Qualifizierung für die Belange der Baukultur. Surowiecki sagt, man müsse im Prozess das Risiko minimieren, dass Eigeninteressen das Urteil der Teilnehmenden prägen und den Prozess entsprechend organisieren. Solche Formate gibt es in Baden-Württemberg bereits. Es gibt mittlerweile auch eine ganze Reihe von Beratungs- und Planungsbüros, die das aufgreifen.

Prof. Anke Karmann-Woessner: Was wir uns wünschen und bisher an verschiedenen Stellen vermissen ist eine Haltung der Politik. Sie hilft bei Konflikten und ist Voraussetzung dafür, dass strategische Ziele konsequent umgesetzt werden können.

Moderation: Es geht letztlich also um die Befähigung des gewählten Gremiums, das am Ende eine Entscheidung treffen muss und es geht um die Ermutigung, tatsächlich eine Position einzunehmen. Herr Dr. Munzinger, Sie leiten die Arbeitsgruppe Beteiligung beim Deutschen Städtetag. Es ist ein Zeichen, dass sich der Deutsche Städtetag dem Thema noch mal eigens angenommen hat.

Dr. Timo Munzinger: Der Städtetag hat ein erstes Positionspapier dazu im Jahr 2006 veröffentlicht und eine Fortschreibung im Jahr 2012. Wir arbeiten wieder an diesem Thema, weil sich vieles geändert hat. Die Erwartungshaltung von Gesellschaft an Politik ist zwischenzeitlich eine andere. Das hängt auch mit Gewohnheiten und den neuen Medien zusammen. Eine städtische Verwaltung kann allerdings einen Tweet nicht

innerhalb von zwei Stunden beantworten. Man erwartet von der Verwaltung eine rechtlich verbindliche Aussage und dies erfordert Zeit. Es gilt klar zu kommunizieren, wo sind die Möglichkeiten und Grenzen von Verwaltung in dieser Hinsicht, man muss aufeinander zugehen und wissen, warum es beim Gegenüber anders funktioniert. Um eine Diskussion auf Augenhöhe zu führen bedarf es Wissen und Vertrauen. Da gab es Lerneffekte auf allen Seiten in den vergangenen Jahren, es bleibt aber eine Daueraufgabe. Ein weiterer Punkt, mit dem wir uns beschäftigen ist die Digitalisierung als Hilfsmittel. Digitalisierung hilft an vielen Stellen, um Inhalte zu vermitteln. Die meisten Bürger und Bürgerinnen tun sich schwer einen 2D-Plan zu lesen, weil sie das in ihrem Leben selten oder nie machen. Augmented Reality, 3D-Brille, Touch Tables können die Dinge einfacher machen. So geht es eben nicht mehr nur darum, wer sich besonders gut artikulieren kann, wer die Hand hebt oder wer sich traut aufzustehen. Die Einbindung von Kindern und Jugendlichen funktioniert ebenfalls ganz anders. Sie ist visueller, nicht nur sprachlich geprägt und auch da gibt es neue Ansätze.

Chat: Das Subsidiaritätsprinzip zerfleddert die Gesamtförderung, wenn themenbezogene Förderprogramme kommen, beispielsweise beim Radverkehr.

Dr. Timo Munzinger: Das kann ich so bestätigen. Wenn nur einzelne Aspekte gefördert werden, dann entzieht das anderen Themen Mittel. Damit wird es schwieriger Dinge integriert zu betrachten. Allerdings entwickeln sich Themen auch. Bei der Städtebauförderung sind regelmäßig neue Themen aufgenommen worden, der Klimaschutz wurde schon genannt. Das war 1971 als Thema nicht so präsent. Schwerpunktförderungen haben also manchmal auch ihre Berechtigung, um ein Thema schneller voranzubringen. Dann müssen diese Themen aber in die bestehende Förderung integriert werden und nicht solitär als Sonderprogramm veröffentlicht. Am Ende des Tages würden wir uns natürlich ein großes integriertes Programm wünschen.

Ralph König (Publikum): Wir räumen den Kommunen von Seiten der Städtebauförderung relativ viele Freiheiten ein. Wir haben lange Laufzeiten und solange sich die Kommunen an die Förderrichtlinien und an unsere Förderschwerpunkte halten, sind sie relativ frei. Die neue Struktur des Bundes kommt unseren Vorstellungen entgegen. Jetzt haben wir in Baden-Württemberg auch das Programm der nicht-investiven Städtebauförderung, das auf eine Verstetigung abzielt und mit dem wir Dinge austesten, ausprobieren und Neues lernen können. In den 2000er Jahren hatten wir von Seiten des Bundes auch Modellvorhaben und wir könnten uns vorstellen, künftig viel mehr auf dieser Basis zu arbeiten. Dazu bräuchte es jedoch noch die eine oder andere Freiheit, die uns der Bund in den Verwaltungsvereinbarungen widerspiegelt. Rennen wir damit bei den Städten und Gemeinden offene Türen ein oder sagen sie „Nein, so etwas wollen wir überhaupt nicht haben“.

Dr. Timo Munzinger: Mit Blick auf die Städtebauförderung und insbesondere die Innenstädte brauchen wir Experimente. Niemand kann derzeit vorhersehen, wohin die Entwicklung geht und welche Geschäftsmodelle in Zukunft funktionieren. Das gilt auch für den Mobilitätsbereich: den Verkehrsfluss durchzurechnen ist das eine, ihn live zu erleben das andere. Über Experimente kann man Veränderungen testen und erfahrbar machen. Manchmal kommt vielleicht dabei heraus, dass das, was wir gelernt haben der eigentliche Erfolg ist und wir es nächstes Mal anders machen. Ich könnte mir daher vorstellen, dass Experimente ein Teil der Städtebauförderung sind. Gleichzeitig benötigen wir aber auch Planungssicherheit und Stabilität für die sogenannten Standardaufgaben. Es könnte also einen Teil der Städtebauförderung für Experimente geben und einen für die Standardaufgaben.

Moderation: Es gibt auch in Richtung Bund den Wunsch, Modellprojekte und Flexibilisierung in Teilbereichen eher zu ermöglichen.

Chat: Gewünscht wird eine Zusammenfassung der diversen Förderkulissen unter der klassischen Städtebauförderung. Gemeint ist möglicherweise, wie die klassische Förderkulisse mit der klassischen Städtebauförderung zusammenhängt.

Prof. Dr. Markus Müller: Vielleicht ist gemeint, dass es sinnvoll wäre, nicht immer neue Spezialprogramme zu erfinden, beispielsweise mit Blick auf Corona und die Folgen der Pandemie. Das wird man sicherlich in einem gewissen Umfang machen müssen, um beispielsweise dem Einzelhandel oder der Gastronomie zu helfen. Alternativ aber könnte das Instrument der Städtebauförderung holistisch, also ganzheitlich wirken, und zwar mit einer maßgeblichen Rolle des Akteurs, der auch die Fäden bei anderen Förderprogrammen in den Händen hält, nämlich den Kommunen.

Dr. Timo Munzinger: Meiner Wahrnehmung nach gibt es keine trennscharfe Abgrenzung zwischen den drei existierenden Programmen, einzelne Aspekte finden sich in allen Programmen wieder. Eine Schwerpunktsetzung

ist aber sinnvoll und nachvollziehbar. Die Zusammenführung von acht Programmen auf jetzt drei ist meines Erachtens gut. Die Reduktion auf ein integriertes Programm wäre wünschenswert, bringt aber nicht zwingend mehr Flexibilität und ist politisch schwierig zu vermitteln.

Prof. Dr. Christina Simon Philipp: Die Vereinfachung in drei Programme ist ein riesiger Schritt. Trennscharf abzugrenzen sind sie allerdings nicht. Die jeweiligen Problemstellungen sind wichtig für die Festlegung der Sanierungsziele in den Sanierungsgebieten. Das liegt in der Hand der Kommunen, die in diesem Rahmen das Instrument der Städtebauförderung seit 50 Jahren sehr flexibel anwenden können. Gleichwohl muss man den Aspekt von Querschnittszielen noch deutlich stärken.

Moderation: Modellprojekte und -maßnahmen haben der Stadt Karlsruhe ganz viel Nutzen gebracht, etwa die „ExWest“-Modellvorhaben des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen. Das widerspricht ein wenig der These „Alles in einem Fördertopf, alles in einem Paket“. Aber es ist die Kombination von Modellvorhaben und Sanierung, die hilft. Ein letztes Thema: Die alte, westliche Bundesrepublik hat zwei Jahrzehnte Vorsprung mit Blick auf die Städtebauförderung. Dann gab es die Förderung „Stadtumbau Ost“, die für die östliche, neue Bundesrepublik sehr wichtig war. Dort gab es viel alte Bausubstanz, die durch die Sanierung erhalten werden konnte. Die Anträge aus der alten, westlichen Bundesrepublik sind zu dieser Zeit durchgeblättert worden – auf der Suche nach vergleichbar alter Bausubstanz. Ist es den Ländern in den vergangenen 30 Jahren gelungen, wieder gleichzuziehen? Kann man die Anträge heute bundesweit wieder gut koordinieren und priorisieren?

Prof. Dr. Markus Müller: Die Anträge werden landesweit und nicht deutschlandweit miteinander verglichen. Richtig ist, dass die damals neuen Bundesländer einen erhöhten Mittelbedarf geltend gemacht und auch durchgesetzt haben. Dieser erhöhte Bedarf war unumstritten. Seit 2020 gibt es kein eigenes Berechnungsschema mehr für Ost und West. Der Königsteiner Schlüssel gilt bei den Zuweisungen aber trotzdem nicht eins zu eins für alle Fachförderungen – und auch nicht für die Städtebauförderung. Man hat in einem sehr langwierigen und manchmal auch schmerzhaften Aushandlungsprozess versucht, bedarfsorientiert an Stellschrauben zu drehen. Östliche Bundesländer haben in diesem Prozess reklamiert, ihr Bedarf sei immer noch deutlich höher als der in westlichen Bundesländern. Das heißt nicht, dass die Sanierungen dort nicht erfolgreich waren. Es sagt etwas über das Ausmaß der Aufgaben. Man muss das funktional betrachten. Es gibt aber natürlich auch in den westlichen Bundesländern Quartiere und Städte mit einem weiterhin erheblichen Sanierungsbedarf. Es geht auch nicht um einen Schönheitswettbewerb und derjenige mit dem ältesten Farbanstrich bekommt das Geld. Es geht darum, die funktionalen Beiträge der Städte und Gemeinden für das Wirtschaftsleben, das gesellschaftliche Miteinander, und ja, auch für das Steueraufkommen zu erhalten. Niemandem ist damit gedient, wenn die wirtschaftlichen Zentren im Westen und Süden Deutschlands in eine Situation kommen, in der steuerliche Einnahmen wegbrechen.

Prof. Dr. Christina Simon Philipp: Natürlich gab es nach der Wende einen enormen Sanierungsbedarf in den neuen Ländern. Und es gab eine Zeit, in der deutlich mehr Mittel in die neuen Bundesländer geflossen sind als in die alten. Nach 30 Jahren ist es angebracht, nicht mehr zwischen Ost und West zu unterscheiden. Beim Stadtumbau gab es große Unterschiede in der Programmgestaltung. Das Stadtumbau-Ost-Programm wurde auch als „Abrissprogramm“ bezeichnet. Viele Probleme, mit denen die Städte heute konfrontiert sind, kann man nicht mehr nach Ost und West aufteilen. Es gibt eben auch hohe Bedarfe in Nordrhein-Westfalen oder in anderen strukturschwachen Gegenden.

Dr. Timo Munzinger: Die Aufgabenstellung ist tatsächlich nicht mehr nach Ost und West zu unterscheiden. Man muss das kleinräumiger betrachten. Klar ist auch: die Aufgabenstellung im Ruhrgebiet oder in den Braunkohleabbaugebieten ist eine andere als im Großraum München. An der Zusammenführung der Programme kann man erkennen, dass nicht mehr zwischen Ost und West unterschieden wird. Es gibt kein Programm Stadtumbau Ost und kein Stadtumbau West mehr. Wir haben als Deutscher Städtetag nach der Wende eine Arbeitsgruppe Stadtumbau-Ost gebildet, um Wissen austauschen und das Instrument anwenden zu können. Wir haben mittlerweile die Arbeitsgruppe für ganz Deutschland geöffnet, weil viele Westdeutsche von den ostdeutschen Kolleginnen und Kollegen lernen können.

Vortrag:**Die Leipzig-Charta – die Grundzüge einer zukunftsgerechten, gemeinwohlorientierten Stadtentwicklungspolitik**

**Prof. Dr.-Ing.
Anke Karmann-Woessner**

Amtsleiterin
Stadtplanungsamt
Stadt Karlsruhe



Studium Architektur und Stadtplanung an der TH Darmstadt, Promotion zum Europäischen Umweltrecht an der TU Kaiserslautern, langjährige Tätigkeit in der Bayerischen Staatsbauverwaltung, Auslandsaufenthalt in Frankreich, Honorarprofessur an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt, Nürtingen und im Vorstand der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB).

Frau **Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner** ist seit 2013 Leiterin des Stadtplanungsamtes der Stadt Karlsruhe.

Die Leipzig-Charta ist das Leitdokument für eine zeitgemäße Stadtpolitik in Deutschland und Europa.

Der Fokus der Leipzig-Charta liegt auf der Gemeinwohlorientierung und die Kommunen handlungsfähig zu machen und ihnen Planungsmöglichkeiten zu geben. Ihr Konzept beruht auf den Dimensionen der Nachhaltigkeit und spricht sich für eine soziale, gerechte, wirtschaftliche und grüne Stadt aus. Sie nimmt sowohl das Quartier als auch die Gesamtstadt und die Stadtregion als Handlungsfelder in den Blick.

Es ist entscheidend inwieweit das Leitdokument seinen Weg in die breite kommunale Praxis findet. Dafür müssen alle Ebenen ihren Beitrag leisten und unterstützende Rahmenbedingungen schaffen. Ein ganz wesentlicher Beitrag hierzu ist die Städtebauförderung und ihre Rechtssetzung im besonderen Städtebaurecht und die vielfältigen Fördermöglichkeiten.



Vortrag

Was macht die Städtebauförderung mit der Baukultur?

Julian Latzko

Leitung Projekte,
Bundesstiftung Baukultur



Studium der Raumplanung an der Technischen Universität Dortmund. Seit 2018 ist **Julian Latzko** Mitarbeiter der Bundesstiftung Baukultur. Leitung eines Forschungsprojekts zusammen mit der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU). Aktuell als Leitung Projekte. Verantwortlich u.a. für die Baukulturhandbücher, den Kodex für Baukultur sowie die Baukultur Sommerreisen.

Vielfältige öffentliche Räume haben vielfältige Aufgaben und bieten vielfältige Nutzungen.

Man muss die Qualitäten öffentlicher Räume freilegen. Hierbei müssen Klimaanpassung und Freiraumgestaltung zusammengedacht werden.

Beispielsweise können Bahnhöfe als öffentliche Wohnzimmer der Stadt und Verkehrsflächen wieder als öffentliche Räume gedacht werden.

Im Bau wird eine echte Kreislaufwirtschaft benötigt. Lebenszyklen müssen mitgedacht und länger werden, der Bestand soll effizienter umgenutzt werden. Die Perspektive auf die Umbaukultur muss sich verbessern.

Neue Wertschätzung des Bestands: Von grauer zu goldener Energie



Vortrag

Projekt Stadtumbau – Vom alten Schlachthof zum modernen Kreativareal



Barbara Rettenmaier

Prokuristin, Karlsruher
Fächer GmbH

Barbara Rettenmaier ist Stadtplanerin und Prokuristin bei der Karlsruher Fächer GmbH, einer Projektentwicklungsgesellschaft der Stadt Karlsruhe,

Die selbstgesteuerte Entwicklung eines Gebietes ermöglicht den Kommunen die Stadt aktiv zu gestalten und verschiedene Nutzungsgruppen in den Prozess einzubinden. Beim Alten Schlachthof wäre das ohne die Bildung einer städtischen Tochtergesellschaft, der Gründung des Kultur- und Kreativwirtschaftsbüro und dem Trägerverein der Nutzenden nicht möglich gewesen. Da das oberste Ziel nicht in der Gewinnmaximierung liegt, wirkt es zudem der Gentrifizierung entgegen.

Der öffentliche Raum im Alten Schlachthof bildet den Spiegel zu den Nutzungen im Gebäude. Die Räume sind in der Nutzung sehr flexibel. Durch die Vielfältigkeit der Außennutzungen werden Nachbarschaften gestärkt.

Solch ein Erfolgsprojekt geht nicht ohne aktiven Diskurs, viel Zeit und Sorgfalt. Es gibt kein Erfolgsrezept, das man auf andere Projekte übertragen kann. Jeder Bestand hat seine eigenen Voraussetzungen und damit Herausforderungen.



Diskussion

Baukultur, Stadtsanierung und Nachhaltigkeit – ein Dreiklang oder Widerspruch?



Moderation

Heike Dederer

Stellv. Amtsleiterin
Stadtplanungsamt, Stadt
Karlsruhe



Zusammenfassende Transkription der Diskussion

Chat: Wie finanziert sich die Fächer GmbH? Welche Bedeutung hatte das Tollhaus als Kulturzentrum für die Entwicklung des Alten Schlachthofs?

Frau Rettenmaier: Das Tollhaus ist ein soziokulturelles Zentrum und bedeutender Kulturanbieter, das schon seit den 1990er Jahren auf dem Alten Schlachthof ansässig ist. Der Schlachthof war damals noch voll in Betrieb. Maßgeblich hat das Tollhaus dazu beigetragen seine Prägung in Form der Kulturnutzung zu forcieren und zu implementieren. Die ursprüngliche Idee einer Kulturnutzung kommt aus einer bürgerschaftlichen Initiative namens AG Kreativpark Ost-Aue. Dabei war das Tollhaus Gründungsmitglied. Das heißt, die Kultur hat sich da sehr weit zu einem sehr frühen Zeitpunkt für die Entwicklung eines solchen Gebietes stark gemacht. Um die kommunale Fächer GmbH an den Start zu bringen, hat der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe die Grundstücke in eine Kommanditgesellschaft eingebracht. Diese nimmt für die Umbaumaßnahmen Kredite auf und refinanziert sie über Mieteinnahmen. Die Mieten liegen im Schnitt bei knapp acht Euro pro Quadratmeter. Wir verfügen im Alten Schlachthof-Gelände über 38.000 Quadratmeter und haben dreieinhalb Millionen Euro reine Mieterlöse. Damit refinanzieren wir die Baukosten, müssen aber pro Projekt auch genau damit auskommen. Bei jedem einzelnen Projekt muss deshalb auch diskutiert werden, was man wirklich machen muss und was man weglassen kann.

Moderation: Eine Frage an Frau Karmann-Woessner: Haben Sie das Gefühl, dass die Leipzig Charta schon gelebt wird? Glauben Sie, dass das auch in die Stadtsanierung implementierbar ist, vielleicht auch schon zum Teil in die neue Programmlandschaft aufgenommen wurde und was fehlt dort noch?

Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner: Ich glaube, dass wir unter anderem in Deutschland, Holland oder Dänemark schon sehr weit sind. In Ländern wie Rumänien, Bulgarien oder Ungarn ist das aus ganz unterschiedlichen Gründen noch nicht der Fall, etwa, weil Kenntnisse oder personelle Mittel fehlen. Die Charta will gerade diese Länder unterstützen, intensiver zu investieren und sich einzubringen. Da geht es auch um eine politische Haltung. Ich glaube, dass die Städtebauförderung sehr weitgehend schon die Ziele der Charta

unterstützt: die grüne Stadt, den Klimaschutz. Das ist seit einigen Jahren verankert. Die rechtlichen Grundlagen mit dem besonderen Städtebaurecht geben uns ganz andere Möglichkeiten, beispielsweise das Vorkaufsrecht in der Bodenpolitik. Wo könnten die Ziele der Leipzig Charta noch stärker eingehen in die Förderungskulissen? Das ist sicher beim Thema „produktive Stadt“ der Fall. Das ist allein aufgrund der rechtlichen Dimension eine ganz besondere Herausforderung, etwa in punkto Lärmschutz oder Dichte. Da brauchen wir sicher finanzielle Mittel für Experimentierräume.

Moderation: Im Chat geht es um die Frage, wie man zu einer guten Nutzungsmischung auf einem Konversionsareal kommt, eingebettet in ein Quartier?

Barbara Rettenmaier: Das ist die Herausforderung, die wir bei der alten Tabakfabrik auch vor uns haben, nämlich herauszufinden, was für diesen Ort die gute oder sogar perfekte Nutzung ist. Sicher lässt sich im Vorfeld einiges schon ausschließen. Die Möglichkeit des Wohnens schließt sich wegen zu viel Lärms aus. Es sind sehr große Flächen, für kleinteilige Nutzungen eignet es sich also auch nicht. Wir haben sicher keinen Schulstandort, da einfach die ÖPNV-Anbindung fehlt, auch wenn wir Schulflächen brauchen würden. Das gilt auch für Kitas. Nutzungen, die also nicht möglich sind, kann man im Vorfeld streichen. Über die verbleibenden Möglichkeiten geht man mit den Akteuren ins Gespräch. Wir haben dafür einen Leitbildworkshop geplant, bei dem wir mit Akteuren aus dem Bereich des Gewerbes, der Kultur und des Außenbereichs von ergänzenden Strukturen diskutieren, was an diesem Ort passieren soll. Wir erarbeiten das in einem partizipativen Verfahren mit der Bürgergesellschaft.

Julian Latzko: Wichtig ist eine sehr dezidierte Analyse dessen, was da ist, was im Umfeld ist, was geht, was möglicherweise nicht geht und was sich ausschließt. Da gilt es gemeinsam mit allen Akteuren an Tisch gemeinsam zu überlegen, Dialogprozesse zu organisieren, partizipativ zu arbeiten und das alles qualifiziert zu begleiten. Es gilt, den genius loci eines Ortes aufzuspüren. Wenn man das geschafft hat und das auch umsetzen kann in Form einer neuen Nutzung, ist schon ein großer Schritt des Weges getan. Dabei kommt es darauf an, vom Bestand aus zu denken, also von dem auszugehen, was vorhanden ist.

Moderation: So war auch der Tenor ihres Vortrags, also Baukultur als etwas, was man sich erarbeiten muss und nicht als etwas, was man schön oder nicht schön findet. Es geht um das konzeptionelle Herangehen.

Julian Latzko: An der Definition des Begriffs der Baukultur muss man noch arbeiten. Rein akademisch betrachtet ist das nur die Summe aller Leistungen der baulichen Veränderungen der Umwelt. Wir müssen aber den Satz „Räume prägen Menschen, Menschen prägen Räume“ noch stärker in die Welt tragen und klarmachen, Bauen hat eine direkte Wirkung auf jeden einzelnen, dort also, wo man lebt und wo man arbeitet. Schaffen wir das, steigt auch die Wertschätzung für die Prozesse dahinter. Wir können Baukultur voranbringen, indem wir das Themenspektrum, das mit dem Begriff der Baukultur assoziiert ist, deutlicher unterstreichen.

Barbara Rettenmaier: Wir schauen uns aber nicht nur Quartiere und Räume an und was die leisten können, sondern auch, was fehlt der Stadt. Mit Blick auf den Alten Schlachthof war klar, dass ein Ort fehlt, wo Menschen, die mit Kultur Geld verdienen wollen für geringe Mieten Räume erhalten können. Jetzt müssen wir uns wieder die Frage stellen. Wir haben das Handwerk im Blick, weil die Mieten in vielen Oberzentren sehr hoch sind. Das beobachten wir auch hier. Ein Ein-Mann-Handwerksbetrieb hat kaum noch die Möglichkeit, bezahlbare Flächen für sich zu finden.

Moderation: Macht die Leipzig Charta Vorschläge, wie sie auch die produktive Stadt fördern und stärken kann?

Prof. Dr.-Ing Anke Karmann-Woessner: Ja das ist das Instrumentarium des Rechts. Wir brauchen Rechtsgrundlagen dafür, wir brauchen Fördermöglichkeiten, um es auszuprobieren.

Chat: Wird die Stadt perspektivisch immer mehr von ihrem Vorkaufsrecht Gebrauch machen. Werden das die anderen Kommunen ebenfalls adaptieren?

Moderation: Es ist ein Instrumentarium, das macht uns viel Arbeit, aber wir brauchen es auch.



Prof. Dr.-Ing Anke Karmann-Woessner: Wir brauchen dieses besondere Städtebaurecht deshalb, weil wir dann nicht weggaloppierende Marktpreise bezahlen müssen und Kommunen schon aus haushaltsrechtlichen Gründen nicht mehr in der Lage sind, mitzuhalten.

Chat: Wie kann eine eher finanzschwache Kommune, die auf Investoren angewiesen ist, die Qualität der Baukultur sicherstellen?

Julian Latzko: Natürlich ist das immer eine Herausforderung, gerade bei angespannten Haushaltslagen. Trotz alledem müssen Kommunen durchaus selbstbewusst auftreten und gewisse Dinge einfordern. Sie dürfen und müssen nicht alles durchwinken.

Prof. Dr.-Ing Anke Karmann-Woessner: Hier hat auch ein Gestaltungsbeirat große Bedeutung. Ein solcher Beirat kann auch mobil sein und punktuell einberufen werden, damit er nicht hohe laufende Kosten auslöst. Das kann sich dann fast jede Kommune leisten. Auch, weil es von der Kommune finanziell gefördert wird.

Barbara Rettenmaier: Es liegt auch im Eigeninteresse des jeweiligen Investors auf Baukultur zu achten. Es ist nur zum Teil richtig, dass die Immobilienwirtschaft immer nur von der Lage ausgeht, die ein Objekt hat. Es geht da auch um Stimmung – also, was erzeuge ich für einen Gedanken und für ein Leben in einem Quartier mit einer bestimmten Immobilie. Das wirkt sich wertsteigernd aus, weil es weitere Nachfrage erzeugt und viele Menschen dort sein wollen. Das Grundrauschen also um eine Immobilie kann ganz massiv beeinflussen. Investoren sind auf dieser Ebene gut anzusprechen.

Moderation: Ich will noch mal an die Aussage erinnern, dass ein Gestaltungsbeirat den Gemeinderat befähigt, eine gute Entscheidung zu treffen, aber auch ermutigt, überhaupt Entscheidungen zu fassen. Zudem gibt man Investoren ein Gremium an die Hand, dass sie berät, befähigt und ermutigt. Wir haben in Karlsruhe immer mehr Projekte, wo sich Investoren melden und eine Beratung wünschen.

Prof. Dr.-Ing Anke Karmann-Woessner: Das ist unterschiedlich. Wir haben seit vielen Jahren einen verstetigten Gestaltungsbeirat. Das hat sich sehr gut entwickelt und sehr bewährt. Oftmals kommen wir mit dem Investor überein, ein Projekt im Gestaltungsbeirat vorzustellen, wenn wir ansonsten keine rechtliche Handhabe haben. Häufig wird es sehr viel besser und günstiger. Auch die Atmosphäre, die ich in einem Quartier verbessern kann, ist unglaublich viel wert, lässt sich durchaus auch monetär beziffern.

Julian Latzko: Baukultur ist auch ein werthaltiges Erfolgskriterium. Eine gut gestaltete Immobilie – auch im Wohnbereich – bringt ganz sicher gewisse Erlöse mit sich.

Moderation: Der Alte Schlachthof ist im Prinzip abgeschlossen. Gibt es weitere Projekte?

Barbara Rettenmaier: Wir sind an ganz vielen Stellen mit sehr kleinen Einzelprojekten beschäftigt und immer geht es darum, aus dem Bestand etwas zu machen, das der Gesellschaft nützt und das auch an Stellen, wo es für einen klassischen Investor mangels ausreichender Rendite nicht interessant ist. Viele Aufgaben einer Stadt haben mit Räumen zu tun, beispielsweise Jugend- und Kulturarbeit oder Wohnen. Deswegen kann es für viele Städte interessant sein, eine solche Gesellschaft einzurichten, um selber zu tun, was über den freien Markt nicht funktionieren würde. Das genau ist die Nische, die wir besetzen.

Moderation: Es geht nicht nur um die produktive Stadt, sondern auch um die Zentren, wo es bislang um die „kommerzialiserte Stadt“ geht, die man jetzt vielleicht aber neu denken muss. Auch da ist die Fächer GmbH eingestiegen, beispielsweise, wenn es um Nutzungskonzepte für Erdgeschosszonen oder um Nachnutzungen für Ladeneinheiten geht. Eine Idee könnte auch sein, Startups des Karlsruher Instituts für Technologie dorthin auszulagern

Barbara Rettenmaier: Wir arbeiten mit Blick auf den östlichen Bereich der Karlsruher Innenstadt im Kontext der Städtebauförderung, denkbar wäre auch ein künftiges Sanierungsgebiet „Kaiserstraße West“. Hier geht es darum, eine sich verändernde Stadt aktiv zu begleiten, also nicht nur zu reagieren, sondern proaktiv zu sagen, wie wir die Innenstadt gestalten wollen. **Wenn in den Innenstädten der Alltag zurückkehrt, bedeutet das nicht mehr nur Handel, sondern ganz viele andere Dinge. Städtebauförderung ist an der Stelle ein**

Unternehmensprofil „Karlsruher Fächer GmbH“

karlsruherfächer

ganz wichtiger Partner und Begleiter eines Transformationsprozesses, wo wir über Experimente ausprobieren, wie die neue Innenstadt aussehen könnte.

Moderation: Mit Blick auf die Leipzig Charta und die Postcoronastadt: wie könnten Städte mit Blick auf ihre Innenstädte reagieren?

Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner: Es geht nach der Charta auf der Quartiersebene darum, alle Funktionen zusammenzuführen, damit die Wege im Alltag kurz sind und um die gute Umsetzung von Mobilitätskonzepten, die auf allen aktiven Mobilitätsarten wie zu Fuß gehen oder Radfahren aufbauen, zu ermöglichen.

Julian Latzko: Die Innenstädte und wie man in der Postcoronazeit mit ihnen umgeht, sind ein sehr großes Thema, das uns noch eine Weile beschäftigen wird. Es wird dort nicht mehr allein um Handel gehen. Mit Blick auf das Leitbild einer Stadt der kurzen Wege geht es darum, eine Nutzungsvielfalt hinzubekommen, die zu lebendigen Erdgeschosszonen führt.

Moderation: Innenstädte haben eine identitätsstiftende Rolle, die sich nicht über den Handel definiert, sondern über standortspezifische Nutzungen. Das Quartier braucht einen Nukleus, der dann auf einen größeren Raum wirkt und Tragkraft entwickelt.

Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner: In einer von mir betreuten Studienarbeit über Erfahrungen aus der Coronazeit stellten Studierende fest, dass sie öffentliche Räume nun völlig anders wahrnehmen, nämlich über deren Qualität, beispielsweise, ob sie lieblos oder gepflegt sind. Das ist ein wesentlicher Punkt. Hier haben wir Luft nach oben. Wir können Räume noch enorm qualifizieren.

Chat: Könnte man sich als Zielvorgabe für Städte vorstellen, je Stadtteil einen Konsum- und Kfz-freien Platz zu schaffen oder gibt es das schon in der Leipzig Charta?

Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner: Das ist indirekt der Fall, weil in der Charta der Zugang zu öffentlichen Räumen für alle unabhängig von der sozialen Stellung eingefordert wird und dafür muss es konsumfreie Räume geben.

Chat: Die digitale Visualisierung von Projekten kann die Bürgerbeteiligung mittels Videocalls und anderen Möglichkeiten verbessern. Wird das allgemein gefördert und zum Beispiel in der Leipzig Charta gefordert?

Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner: In der Leipzig Charta wird gefordert, die Digitalisierung und den Umgang mit Daten als Querschnittsaufgabe zu sehen. Es wird zum entscheidenden Standortfaktor werden, wie es den Städten gelingt, mit der Digitalisierung umzugehen und deren Möglichkeiten zu nutzen.

Chat: Inwieweit kann das besondere Städtebaurecht mit den Förderprogrammen kombiniert werden?

Ralph König (Publikum): Städtebauförderung ist Ländersache und in allen 16 Ländern funktioniert die Städtebauförderung anders. In Baden-Württemberg versuchen wir das so kommunalfreundlich wie möglich zu organisieren, also mit möglichst geringen Hürden. Wir schreiben früh im Jahr aus, so dass die Kommunen relativ viel Zeit haben, sich vorzubereiten. Und natürlich lässt sich städtebauliche Erneuerung, Entwicklung und Städtebauförderung nicht vom besonderen Städtebaurecht trennen. Dort ist die Städtebauförderung auch rechtlich verortet.

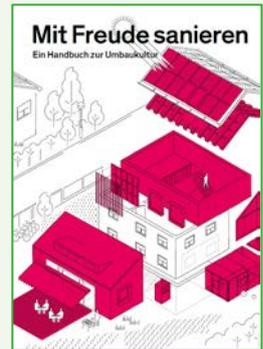
Chat: Werden in der Entwicklung des ROTAG-Areals neue Möglichkeiten der Wärme- und Strombereitstellung erprobt und sind experimentierfreudige Energieberater in der Leitbildentwicklung beteiligt?

Barbara Rettenmaier: Wir werden uns jetzt erstmal über die Nutzung Gedanken machen und prüfen, was die Gebäude leisten und in welcher Art und Weise wir sie anpassen können. Da geht es dann auch um das Thema Energie. In Karlsruhe hat die Fernwärme mit Blick auf die Wärmeversorgung einen relativ hohen Standard. Wir haben auf dem Alten Schlachthof auch gute Erfahrungen mit Geothermie gemacht. In den ersten Nutzungsworkshop unterhalten wir uns aber über die Frage, wer einziehen wird. Der Umgang mit dem Gebäude folgt dann im zweiten Schritt.

Moderation: Herr Latzko, Sie haben das wunderschöne Wohngebäude in Form der Doppelhaushälfte gezeigt – halb im historischen Zustand, halb energetisch gedämmt, aber seiner schönen Details beraubt. Wie geht man damit um und gibt es Empfehlungen der Stiftung Baukultur?

Julian Latzko: Wir sind gerade in den letzten Zügen für eine neue Publikation zur Umbaukultur, die sich explizit an private Bauherren richtet. Sie macht Werbung für die Wertschätzung des Bestands, auch im Hinblick auf mögliche Erben. Es geht darum, hinzuschauen, was da ist und nicht direkt zu verkaufen oder abzureißen, um dann im Neubaugebiet am Stadtrand Flächen in Anspruch zu nehmen. Gleichzeitig wollen wir nicht, dass mit erdölbasierten Wärmedämmverbundsystemen charaktervolle Altbaufassaden verschwinden. Es gibt gute Möglichkeiten mit innenliegenden Dämmungen, beispielsweise über den Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen.

Broschüre der
Bundesstiftung Baukultur
Mit Freude sanieren



Moderation: Die Praktiker vor Ort warten auf eine solche Broschüre. Genauso ist es mit der Diskussion um die Frage, wie man Solarenergie innerhalb historischer Altstadtstrukturen umsetzen kann, was nicht einfach ist.

Julian Latzko: Wir müssen in der Antwort auf die Frage, was die jeweils beste Lösung in punkto Energieversorgung auf Quartiersebene ist, noch Schritte gehen. Hier geht es auch um unterschiedliche Eigentümerstrukturen und die Gestaltung. Die Pflicht zur Photovoltaik ist nicht immer gut und attraktiv umzusetzen. Geothermie kann hier eine Alternative sein. Und wirklich auseinandersetzen müssen wir uns mit den grauen Emissionen und dem Rohstoffverbrauch im Bauen, insbesondere beim Neubau. Das ist die große Aufgabe der kommenden Jahre. Deshalb auch das Plädoyer für den Bestand.

Vortrag

Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel – Vorstellung der Klima-Toolbox

Gina Siegel

Bundesministerium des Innern für
Bau und Heimat

Kerstin Jahnke

Planergemeinschaft für Stadt und
Raum eG



Gina Siegel ist Referentin im Referat Nachhaltiger Stadtumbau, Transformation der Städtebauförderung im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat. Sie ist ausgebildete Maschinenbautechnikerin und Architektin und arbeitet schwerpunktmäßig an der Weiterentwicklung des Förderprogramms Wachstum und nachhaltige Erneuerung durch mehr Klimaschutz und Klimaanpassung.

Kerstin Jahnke ist diplomierte Landschafts- und Freiraumplanerin sowie Organisationsentwicklerin langjährige Berufserfahrung in der Stadtforschung zu städtebaulichen Programmen und Themen wie Klimawandel, Stadtgrün und Umweltgerechtigkeit, in der Begleitung der Städtebauförderung und im Quartiersmanagement.

Es wird weiterhin einen hohen Stadtumbaubedarf geben, der ohne Unterstützung von Fördermitteln vermutlich schlecht zu bewältigen ist.

Es ist eine immer stärkere Ausdifferenzierung von Entwicklung zu beobachten. Das betrifft wachsende und schrumpfende Regionen, kleinräumige Regionen und Städte.

Für die Veränderung von Kommunen brauchen wir auch zukünftig ein hohes Maß an Kontinuität und Beharrlichkeit.

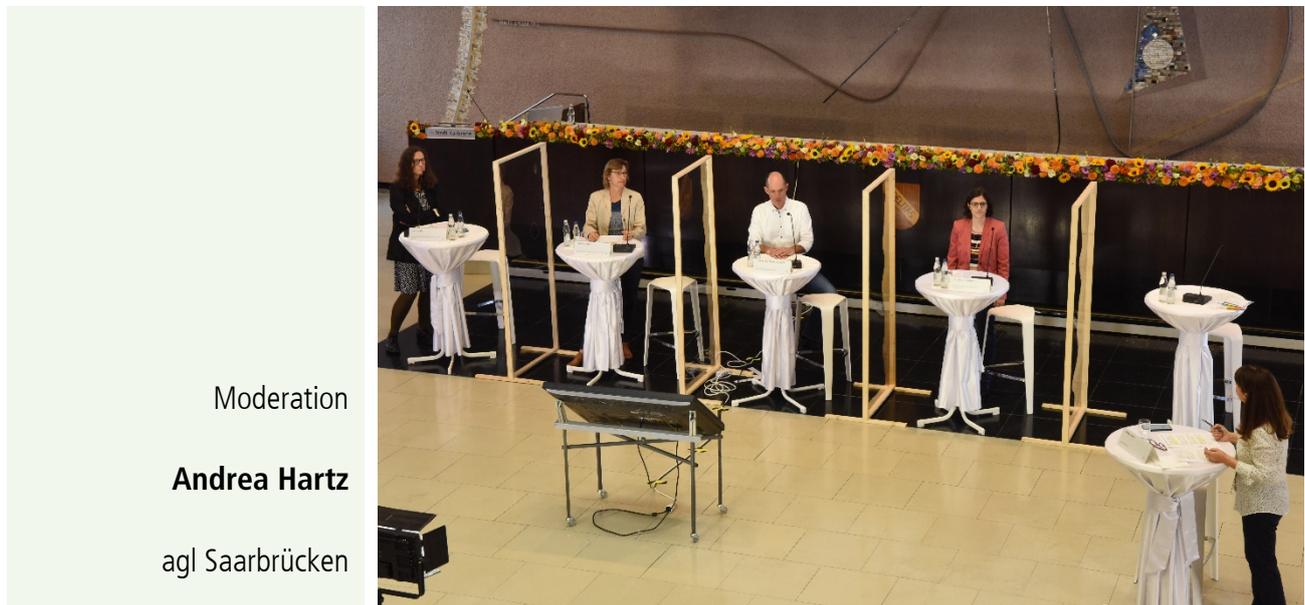
Die Klimaanpassung scheitert nicht am Erkenntnismangel, sondern an einem Mangel an Umsetzung, insbesondere in der Städtebauförderung.

Die praxisorientierte Klima-Toolbox – vor allem für kleine und mittelgroßen Kommunen – soll motivierend wirken, damit notwendige Klimaanpassungsmaßnahmen bei Planungen stets Berücksichtigung finden.



Diskussion

Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel



Moderation

Andrea Hartz

agl Saarbrücken

Raum und Umweltplaner **Dr. Martin Berchtold** von berchtoldkrass space&options, gemeinsam mit Herrn Philipp Krass, ist er maßgeblich an einer Reihe von Klimaanpassungsplänen beteiligt und hat hier nicht nur mit denen für Karlsruhe, Berlin oder Zürich Pionierarbeit geleistet.

Frau **Dr. Julia Hackenbruch** hat jahrelang am Süddeutschen Klimabüro am KIT gearbeitet. Das Büro stellt die Brücke zwischen Forschung und Gesellschaft her. Hier hat sie 2018 zum Thema Klimaanpassung in Städten promoviert, um dann mit ihrem Fachwissen direkt in die Praxis als offizielle Stadtklimatologin bei der Stadt Karlsruhe durchzustarten.

Zusammenfassende Transkription der Diskussion

Moderation: Es geht darum, Klimaanpassung in den Kommunen und den Instrumenten der Stadtentwicklung zu verankern. Was waren die größten Hürden? Die politische Akzeptanz für eine eigene Klimaanpassungsstrategie? Die Daten? Die Vernetzung mit anderen Instrumenten? Und was ist der Mehrwert einer eigenständigen Klimaanpassungsstrategie, wenn man die Maßnahmen für die Klimaanpassung in ganz vielen Instrumenten der Stadtentwicklung unterbringt?

Dr. Martin Berchtold: Wir geben den Konzepten einen kleinräumigen Bezug, das ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Wir integrieren die anfangs erstellten Analysen, die im ersten Handlungsfeld enthalten sind. Man muss noch eine zusätzliche Ebene über die Klimaanalysepläne legen, um sagen zu können, an welcher Stelle Hitze etwas ausmacht. Das gilt auch für das Thema Wasser: Hochwasser alleine ist noch kein Problem, sobald jemand davon betroffen ist aber schon. Die Kleinräumigkeit bewirkt, dass Kommunen einen Wertmaßstab besitzen, wenn sie mit dem Instrument der Klimaanpassungsstrategie arbeiten. Sie müssen das Konzept bei den Planungen immer mitberücksichtigen. Es wird Teil der Abwägung und es gibt vor, an welchen Stellen was umgesetzt werden kann. Große Hürden für Anpassungskonzepte gibt es meiner Meinung nach nicht mehr. Da gibt es viele Aktivitäten in diesem Bereich, beispielsweise läuft in Bayern ein großes Förderprojekt des Staatsministeriums mit acht Modellkommunen. In den vergangenen zehn Jahren gab es eher die Hürde des Einstiegs in die Thematik. Die Hitzesommer der vergangenen Jahre und die Hochwasserkatastrophe in Nordrhein-Westfalen und in Rheinland-Pfalz haben in den Köpfen etwas bewegt.

Moderation: In der Vergangenheit wurde der Fokus oft auf das Thema Hitze gelegt. Heute stellen wir fest, dass wir mit Blick auf die Anpassungsstrategie beim Klimawandel Hochwasser- und Starkregenrisiken berücksichtigen müssen.

Dr. Martin Berchtold: Obwohl das schon lange klar ist, ist das erst jetzt so richtig angekommen. Ein Beispiel ist der städtebauliche Rahmenplan Klimaanpassung für Karlsruhe, der das Thema Wasser am Rande mit behandelt. Das gilt auch für Freiburg, wo man im vergangenen Jahr diesen Teil des Rahmenplans neu ausgeschrieben hat und der nun von uns bearbeitet wird. Alle Maßnahmen, die wir im Bereich Vegetation vorschlagen, zur Schattenbildung oder zur Verdunstung, funktionieren nur dann, wenn genügend Wasser da ist. Synergieeffekte, die man beim Thema Starkregenereignisse, Hochwasserschutz und Überflutungsvorsorge erzielen kann, sind verbunden mit den Hitzethemen. Auch die bayerischen Konzepte richten den Fokus auf beides.

Moderation: Mit Blick auf die Karlsruher Klimaanpassungsstrategie: Wo liegen die Maßnahmen- und Handlungsschwerpunkte? Wo muss man aktiv werden und wo sind Maßnahmen vorangebracht worden?

Dr. Julia Hackenbruch: In der Folge des Jahres 2003, also nach dem Hitzesommer, hat Karlsruhe begonnen, sich mit den Folgen des Klimawandels und den Fragen nach einer Anpassung zu beschäftigen. Die Anpassungsstrategie im Jahr 2013 enthielt 55 Maßnahmen über eine Bandbreite von 16 Handlungsfeldern. Die Hitze war der Ausgangspunkt, aber es geht darin auch um Trockenheit, um Starkregen oder um Hochwasservorsorge. Die Folgen des Klimawandels betreffen nicht nur ein Amt oder ein Dezernat, sondern sind ein interdisziplinäres Thema für die ganze Stadtverwaltung. Die Fortschreibung aus diesem Jahr enthält 85 Maßnahmen, es sind also viele neue hinzugekommen. Ein Beispiel ist der Umgang mit der Tigermücke, die seit der ersten Fassung der Strategie in Karlsruhe aufgetaucht ist. Handlungsschwerpunkte der Klimaanpassungsstrategie sind die Hitzevorsorge, zum Beispiel im Gesundheitsbereich, im Städtebau oder beim Stadtgrün. Der vorliegende städtebauliche Rahmenplan Klimaanpassung ist eine gute Grundlage für alle Planungsverfahren, weil man sehen kann, wie groß die Hitzebelastung in einem Gebiet ist und Maßnahmenempfehlungen bereits verortet sind. Mittels einer Klimafunktionskarte können wir Aussagen über die bioklimatische Belastung, Kaltluftströme und Flurwinde machen. Ein weiteres relativ neues Thema ist die Trockenheit. Das sehen wir nach drei trockenen Sommern an den Bäumen in Stadt und Wald. Der Forst hat ein eigenes Klimaanpassungskonzept entwickelt, um im Stadtwald auch in den kommenden Jahrzehnten Bäume zu haben, die den künftigen Bedingungen standhalten. Eine große Rolle spielt auch Starkregen, der vom Tiefbauamt zu einem frühen Zeitpunkt in die Planungen eingebracht wird. Da geht es konkret um Überflutungsvorsorge und speziell für die Karlsruher Höhenstadtteile um Regenrückhaltebecken und Hochwasserretentionsflächen.



**Karlsruher
Klima-
anpassungs-
strategie 2021**

Moderation: Welche Maßnahmen waren mit Blick auf die Klimaanpassung erfolgreich – sowohl in der politischen Kommunikation aber auch in der Kommunikation gegenüber der Bevölkerung.

Dr. Julia Hackenbruch: Am besten sind Maßnahmen, die Synergien zwischen verschiedenen Bereichen bewirken. Ein Beispiel sind Dachflächen, die wir zugleich begrünen und mit Photovoltaik belegen. Da geht es um Klimaschutz und –anpassung. Bei der Dachbegrünung gibt es die sogenannte „Karlsruher Mischung“, die vorgeschrieben ist. Sie ist an die hiesigen Bedingungen angepasst und fördert damit auch die Biodiversität. Im Baubereich lassen sich Rasengleise nennen. Das ist ein Potenzial für Begrünung, auch wenn für umfangreichere Begrünungen kein Platz vorhanden ist. So ein grünes Band durch Karlsruhe führt zu einem schönen Stadtbild und hilft bei heißen Temperaturen. Sie sind zudem sehr sichtbar. Auch Beschattungs- und Begrünungsmaßnahmen sind prädestiniert, wenn es etwas Sichtbares sein soll. Wichtig ist auch die Öffentlichkeitsarbeit mit Blick auf die Sensibilisierung beim Thema Hitze. Und schließlich muss man auch über Katastrophenschutz und Eigenvorsorge nachdenken, beispielsweise damit Starkregen nicht in Gebäude eindringen kann.

Moderation: Klimaanpassung bezieht sich nicht nur auf einen Ort, sondern auch auf die Bewegungsräume, also den Weg hin zum beschatteten Ort.

Dr. Julia Hackenbruch: Die Verkehrsflächen rücken tatsächlich immer mehr in den Fokus, ebenso die wohnortnahen Naherholungsmöglichkeiten. Im Stadtgebiet sprechen wir über Pocketparks, das sind ganz

wohntnahe, kleine Grünflächen und beschattete Flächen, die an Hitzetagen ein wenig kühler sind. Beim Wald haben wir in der neuen Strategie die Erholungsfunktion des Waldes stärker in den Vordergrund gestellt. Die Pandemie hat befördert, dass die Menschen verstärkt im nahen Umfeld unterwegs sind. Das bedeutet auch, dass die Städte mehr darauf achten müssen, wie sich Menschen im Stadtraum bewegen. Wir arbeiten außerdem an einer interaktiven Karte mit Orten, die Abkühlung versprechen – also mit Grünflächen, Trinkbrunnen, Schwimmbädern.

Dr. Martin Berchtold: Es gibt noch ein sehr schönes Beispiel aus dem Bereich der Bewegungsräume. Im Jahr 2012 hat die Stadt einen Verbindungsweg für Fußgänger und Radfahrer vom Weinbrennerplatz zur Günther-Klotz-Anlage, der in der prallen Hitze lag, mit einer Baumreihe ausgestattet. Dafür wurden wenige Meter von einem Kleingartengelände genutzt. Jetzt liegt der Verbindungsweg auch am Nachmittag im Schatten.

Moderation: Es sind viele kleine Maßnahmen, die zusammenwirken und am Ende müssen sie ein großes Ganzes ergeben. Da bekommt die Klimaanpassung ein größeres Gewicht. Frage an Kerstin Jahnke: Nutzen die Kommunen die Toolbox?

Kerstin Jahnke: Je kleiner die Kommune ist, desto mehr bringt die Toolbox, weil Verwaltungen dort auf Impulse von außen angewiesen sind und aufgrund der Größe verschiedene Funktionen beim Personal gebündelt werden müssen. In großen Städten wie in Karlsruhe gibt es demgegenüber in den Umweltämtern ein großes Knowhow. Ziel der Toolbox ist ja auch, kurz und knapp und ohne viel Zeit investieren zu müssen, Informationen und Anregungen für die Praxis zu erhalten. Das kommt bei den Kommunen gut an.



Toolbox

Klimaanpassung
im Stadtbau

Moderation: Wie soll die Toolbox weiterentwickelt werden?

Gina Siegel: Wir mussten zurückblickend erst einmal die Information gewinnen, dass die Toolbox ein niedrighschwelliges Instrument ist, an das sich Kommunen auch herantrauen. Darauf kann man aufbauen. Jetzt versuchen wir es auf der Plattform des Bundesministeriums weiterzuentwickeln.

Chat: Wie kann die soziale Dimension in die Klimaanpassungsstrategien einbezogen werden, zum Beispiel bei der Ausstattung sozial benachteiligter Quartiere mit grünen Räumen.

Dr. Martin Berchtold: Dieses Thema ist in sehr vielen Kommunen präsent. Es geht um den Begriff der Klimagerechtigkeit, der wichtiger wird. Wir haben kleinräumige Analysen gemacht, um herauszufinden, wo in den Quartieren es noch mehr und andere Probleme als die Hitzebelastung gibt. Leider zeigt sich: waren es früher besonders lärmbelastete Straßen, Industrie- oder Gewerbegebiete, wo benachteiligte Gruppen wohnten, sind es heute die besonders hitzebelasteten Bereiche. Es gibt also deutliche Überschneidungen von Hitzeinseln und sozial benachteiligten Quartieren. Im Umkehrschluss heißt das auch, dass man dort prioritär eingreifen muss. Es ist notwendig, das Thema Gerechtigkeit als Ebene in solchen Anpassungsstrategien einzuziehen.

Moderation: Es geht um sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen, es geht aber mit Blick auf thermische Belastungen um die besonders vulnerablen Bevölkerungsgruppen, also Kinder unter sechs Jahren, hochbetagte Menschen und andere. Mit einer solchen Betrachtungsweise ergeben sich ebenfalls Handlungsschwerpunkte.

Kerstin Jahnke: Letztendlich bietet die Städtebauförderung mit dem Programm Soziale Stadt, jetzt Sozialer Zusammenhalt, eine ideale Gebietskulisse, um auf sozial benachteiligte Gebiete einzugehen. Es gibt Beispiele, wo konkret mit dem Thema Klimaanpassung in solchen Gebieten gearbeitet wird, etwa das Projekt Kiezklima im Brunnenviertel im Berliner Wedding. Die Aufgabe ist zu schauen, wie die Wege der vulnerablen Gruppen im Quartier sind, wo sie wohnen, wo Schatten fehlt und wo Trinkwasserbrunnen fehlen. Mit Fördermitteln können dann gezielt Bäume gepflanzt oder Brunnen installiert werden.

Chat: Was tun, wenn Kommunalpolitik zwar übergeordneten Konzepten zustimmt, im Einzelnen aber zum Beispiel den Abbau von Parkplätzen zugunsten von Baumquartieren nicht unterstützt?

Dr. Julia Hackenbruch: Es gibt immer ganz viele berechnigte Anliegen, die in einem Plangebiet berücksichtigt werden müssen und Klimaanpassung ist eines davon. Rechtlich gesehen ist es ein schwaches Anliegen.

Gleichzeitig bekommt die Klimaanpassung immer mehr gesellschaftliche Priorität. Aber den harten rechtlichen Hebel ansetzen kann man im Bereich der Klimaanpassung nicht. Natürlich finden sie niemanden, der ein Mehr an Bäumen ablehnt, aber es gibt auch die Menschen, die Parkplätze erhalten möchten. Da stellt sich die Frage, wie man zusammenkommt, dass man also sowohl parken kann und dieser Parkplatz mit einem Baum beschattet wird. Diese Diskussionen werden in den kommenden Jahren spannend bleiben, vor allem in den Städten, die im Innenstadtbereich weniger Platz haben. Karlsruhe beispielsweise wächst, da sind innerstädtische Flächen begehrt. Es geht darum, wie wir möglichst klimaangepasst bauen können.

Kerstin Jahnke: Klimaschutz, Klimaanpassung sind eine Fördervoraussetzung in der Städtebauförderung. Für die Kommunen heißt das auch, dass es nicht mehr ohne diese Aspekte geht. Die Städtebauförderung geht hier einen richtigen Schritt, damit Debatten zugunsten des Grüns und zu Ungunsten von Parkplätzen geführt werden müssen.

Moderation: Frau Siegel, wie bekommen wir Klimaanpassung noch gestärkt, gerade im Bereich der Städtebauförderung?

Gina Siegel: Große Bedeutung hat die Integrierte Fachplanung, etwa im Bereich des Hochwasserschutzes, den es ja schon immer gibt. In Miltenberg im Maintal etwa wurden neue Auflagen gemacht, die eine Gestaltung des Hochwasserschutzes vorsehen, zum Beispiel, dass Aufenthaltsräume genutzt werden. In den Altstädten solcher Orte ist vielleicht wenig Grün, aber die Freiraumentwicklung in Richtung Fluss hin ermöglicht vieles. Dafür müssen sich die verschiedenen Bereiche an einen Tisch setzen. Der Bund kann dazu wenig Vorschriften machen, aber wir plädieren an die Verantwortung vor Ort.



Karlsruher Kühle Orte

Vortrag

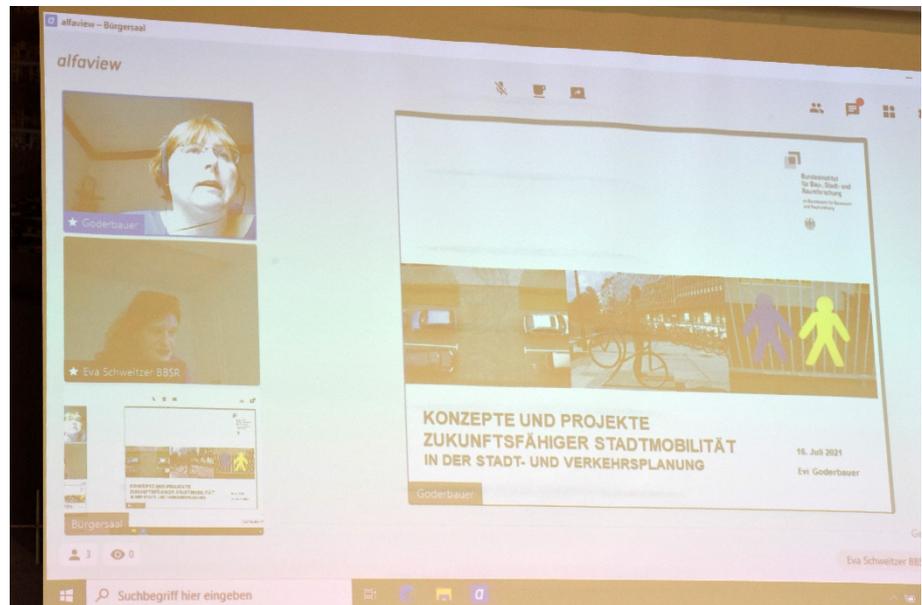
In der Zukunft unterwegs – Der Beitrag der Städtebauförderung zur Mobilitätswende

Eva Schweitzer

Bundesinstitut für Bau-,
Stadt- und Raumforschung

Evi Goderbauer

Bundesinstitut für Bau-,
Stadt- und Raumforschung



Eva Schweitzer ist seit 2018 stellvertretende Leiterin des Referats für Digitale Stadt, Risikoversorgung und Verkehr des BBSR. Im Fokus ihrer aktuellen Arbeit stehen Themen wie die Nutzbarkeit von Daten für die Ziele der nachhaltigen Stadtentwicklung, die Zukunft der vernetzten smarten Mobilität und Fragen der digitalen Inklusion.

Evi Goderbauer ist Stadtplanerin mit Studium der Stadt- und Regionalplanung in Berlin und städtebaulichem Referendariat in Düsseldorf. Seit mehreren Jahren ist sie als wissenschaftliche Projektleiterin im Referat Stadtentwicklung des BBSR mit Arbeitsschwerpunkten zur Stadt- und Stadtteilentwicklung, zu städtebaulichen Konzepten und Planungen sowie zum Stadtumbau und zur Stadtumbauförderung tätig.

In der langfristigen Sicht kann sich die Mobilität in vier verschiedene Richtungen entwickeln.

- Vernetzung, charakterisiert durch eine sehr starke zentrale Steuerung
- Verdichtung mit räumlicher Segregation der Mobilitätsformen
- Entschleunigung basiert auf der Idee der Suffizienz
- Virtualisierung als ein Mix aus Verkehrsmitteln, Sharing-Diensten und unterschiedlichen Funktionen

Der zukünftige Verkehr ist zunehmend mehr multi- und intermodal, wird gemeinsam genutzt, ist elektrifiziert, optimiert, integriert und automatisiert.

Ein Konzept ist nur so aktuell, wie seine Inhalte. Ein Prozess nur so gut, wie die einzelnen Arbeitsschritte geplant sind.



Diskussion

In der Zukunft unterwegs – Der Beitrag der Städtebauförderung zur Mobilitätswende

Moderation

Andrea Hartz

agl Saarbrücken



Prof. Dr. Jan Riel arbeitete lange Zeit im Karlsruher Stadtplanungsamt und ist seit 2014 Professor für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der Hochschule Karlsruhe und widmet sich u.a. den Themen stadtverträgliche Mobilität und Straßenraumgestaltung.

Der Landschaftsplaner und Stadtplaner **Thomas Sippel** arbeitet seit 2006 in eigener Selbstständigkeit im Netzwerk für Planung und Kommunikation in Bürogemeinschaft mit Herrn Buff. Sein Arbeitsschwerpunkt liegt im Bereich der dialogischen Planung, der Landschafts-, Stadtentwicklungs- und Freiraumplanung und der Stadterneuerung.

Zusammenfassende Transkription der Diskussion

Moderation: Herr Prof. Riel, was sehen Sie für die Zukunft; Vernetzung, Verdichtung, Entschleunigung oder Virtualisierung?

Prof. Jan Riel: Ein ganz wesentlicher Punkt ist das Sharing, in Verbindung mit dem Autonomem Fahren. Damit beschäftigen wir uns an der Hochschule Karlsruhe intensiv. Wenn wir einfach nur das Automobil 2.0 erfinden, dann werden wir in absehbarer Zeit im Verkehr untergehen. Die Größenordnungen verkraften wir nicht. Wir müssen also die neue Technik nur in öffentliche, geteilte Fahrzeuge bringen. Wir müssen aber ganz schön zusammenhalten, damit es auch so kommt. Aus der Praxis wissen wir, dass ein Sharing-Parkplatz zwischen drei und acht Privatwagen ersetzen kann. Wir übertragen die Argumentation aber bisher nicht auf die Frage, wie viele Stellplätze wir in einem Quartier anbieten müssen. Dort wird der Privatwagen immer noch garantiert, weil wir von einem Stellplatz pro Wohneinheit ausgehen. Das ist nicht wirklich zukunftsträchtig. **Die Forderung an Bund und Land wäre also, die Landesbauordnung zu ändern und sie flexibler zu machen, um die Anzahl der Stellplätze reduzieren zu können.** Dann geht es um den Raumbedarf der Verkehrsteilnehmer: aus Fußgängern werden Rollatoren schiebende Menschen, aus Radfahrern werden Lastenradnutzer, aus Pkw werden SUV, Busse werden komfortabler und breiter. Alle brauchen also mehr Platz, der irgendwo herkommen muss. Daher wird auf verschiedenen Ebenen diskutiert, dass dies eigentlich nur zu Lasten des Parkraums gehen kann. Aber auch hier ist das Thema Sharing im öffentlichen Raum ein mögliches Steuerungsinstrument. In Sachen Aufenthaltsqualität müssen wir dahin kommen, dass sich alle Verkehrsteilnehmer wohl fühlen. Da geht es um die Stadt der kurzen Wege, die dann funktionieren kann, wenn der öffentliche Raum entsprechend ausgebaut ist. **In der Praxis scheitern wir oft, weil die Straßenverkehrsordnung beispielsweise eine Begegnungszone nach Schweizer Vorbild nicht ermöglicht.** Wenn man also bestimmte gestalterische

Ansätze als Ziel hat, ziehen oft Monate oder sogar Jahre ins Land, bis man sie umsetzen kann, weil sie in den Regelwerken eigentlich nicht vorgesehen sind. **Ein Wunsch an die Landes- und Bundesebene ist Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in den Städten.**

Moderation: Herr Sippel, wir sprechen hier von einem großen Widerspruch: wir haben immer mehr Autos, die immer größer werden und mehr Platz brauchen und gleichzeitig wollen wir aber in eine andere Richtung. Wie lösen wir diesen Widerspruch auf?

Thomas Sippel: Betrachten wir diesen Widerspruch von einer anderen Seite. Wir haben zwischenzeitlich erste Erfahrungen mit der „neuen“ Mobilität gesammelt. Diese Erfahrungen machen sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger. Wo der Weg der „neuen“ Mobilität am Ende hinführen wird, ist dabei noch nicht klar. **Die kommunale Seite will und muss aber diesen Transformationsprozess aktiv begleiten.**

Wie oft wurde in der Vergangenheit schon über die Anzahl von Stellplätzen gestritten. Jetzt erleben wir als Planer die Situation, dass Sie in einem Ortschaftsrat sagen, es wird deutlich weniger Stellplätze im Ortskern geben und das Gremium sagt: „Ja, das machen wir“. So etwas macht Mut; Mut auch die vorhandenen Widersprüche zu überwinden. Wir brauchen hierfür Testlabore, in denen verschiedene Lösungsansätze offensiv ausprobiert werden können. Für öffentliche Räume müssen wir dabei vielfach Interimslösungen finden: Wir müssen sie heute so konzipieren, dass sie sukzessive auch wieder rück- und umgebaut werden können. Ein konkretes Beispiel: Statt Tiefgaragen müssen wir darüber nachdenken, Quartiersgaragen so zu bauen, dass sie irgendwann auch wieder verschwinden und Platz für andere Nutzungen machen können. **Flexibilität für die Zukunft zu schaffen, ist der wichtigste Punkt bei der Überwindung des Widerspruchs zwischen dem Status Quo und der Zukunft der Mobilität.** Flexibel zu denken ist letztlich der Schlüssel, um die Transformation, von der wir noch nicht wissen, wohin sie führt, zu bewältigen.



Moderation: Herr Riel, in der Pandemie hat jeder seine eigenen Erfahrungen gemacht: wir gehen mehr zu Fuß, fahren mehr mit dem Rad und bewegen uns mehr im Quartier und in der eigenen Nachbarschaft. Wir lassen das Auto ab und zu stehen, gleichzeitig wird das Auto auf längeren Strecken zum Verkehrsmittel Nummer eins in der Pandemie. Was werden die mittel- und langfristigen Auswirkungen sein? Kann man das im Bereich der Mobilität schon abschätzen.

Prof. Jan Riel: Bis jetzt ist der ÖPNV der Verlierer der Pandemie. Das ist in ÖPNV-starken Städten wie Karlsruhe besonders ärgerlich. Die Stadt ist mit Blick auf das Fahrrad aber sehr gut aufgestellt, um die Verkehrsverlagerung in diesem Moment aufzufangen und die Entfernungen geben das gut her. Schwierig wird es bei größeren Entfernungen. Da haben die Zulassungszahlen der Autos zugenommen und das wird sich nicht gleich wieder ändern. Möglicherweise müssen wir mit bekannten Instrumenten in der Stadt- und Verkehrsplanung in den kommenden Jahren nachsteuern. Da geht es mit Blick auf das Autofahren in der Innenstadt um die Kostenschraube, aber auch um Parkangebote. Es ist keine erfreuliche Bonusrunde, die wir da drehen.

Moderation: Frau Schweitzer, Frau Goderbauer, in den vergangenen anderthalb Jahren haben wir gelernt, wie sich Mobilitätsverhalten auch kurzfristig verändern kann. Was hat die Pandemie da ausgelöst – möglicherweise kurzfristig, aber auch nachhaltig?

Evi Goderbauer: Wir haben den öffentlichen Raum mehr zu schätzen gelernt, den die Städtebauförderung bisher schon finanziell unterstützt hat. Vielen ist die Menge an Autos aufgefallen, die am Straßenrand standen. Vielen ist auch aufgefallen, wie schön es sein kann, wenn auf den Straßen weniger Autoverkehr ist. Und mein persönlicher Eindruck ist, dieses Bewusstsein hat sich verstärkt und den ein oder anderen für nachhaltige Mobilität sensibilisiert.

Eva Schweitzer: Die Zahl der Pendler ist durch die frequentere Nutzung des Homeoffices geringer geworden. Durch digitale Kommunikations- und Videosysteme werden Wege obsolet. Die neue Bedeutung des mobilen Arbeitens und des Homeoffices werden einen Effekt haben. Auch aus ökologischen Gründen muss man die Chance jetzt nutzen. Wir konnten ja auch beobachten, dass der Radverkehr stärker gefördert und genutzt wurde. Ob es letztlich genügt, wird sich zeigen. Aus ökologischen Gründen wäre es wünschenswert zu sagen, ich reduziere die Zahl des Pendlerverkehrs durch eine starke Förderung von Homeoffice und durch stärkere Anreize für die Bildung von Fahrgemeinschaften, dem Ride Sharing, sowie der aktiven Mobilität.

Moderation: Herr Sippel und Herr Riel, ist die Städtebauförderung eine Möglichkeit, dass man über integrierte Konzepte die Zukunft der Mobilität austesten kann? Ist das möglich oder sind die Aktionszeiträume bis zu einer Umsetzung zu lang?

Thomas Sippel: Die Aktionszeiträume sind nicht zu lang. Im Gegenteil: wir benötigen sie, um etwa bei Maßnahmen Eigentumsverhältnisse zu klären und im aktiven Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern an den Punkt der Umsetzung zu kommen. **Ich bin überzeugt, dass Städtebauförderung und Stadterneuerung genau die richtigen Instrumentarien sind, um sowohl im urbanen, wie auch im ländlichen Raum diesen Transformationsprozess zu befördern und letztlich auch zu bewältigen.** Wir müssen damit vielleicht noch mutiger umgehen und Raum für Experimente eröffnen. Es wäre bspw. hilfreich, bei Sanierungsverfahren auch ein bestimmtes Kontingent an temporären Maßnahmen förderfähig zu machen, um Dinge im Reallabor austesten zu können. Und obwohl solche Experimente für den oder anderen möglicherweise eine große Herausforderung sind, wird es einen großen Erkenntnisgewinn für die Umsetzung geben. Auch die Pandemie und ihre Folgen werden für den Stadtumbau und die Stadterneuerung eine Rolle spielen, bspw. etwa beim Thema Co-Working in den Ortskernen in dörflichen Strukturen. Auch dies kann ein großer Beitrag sein, um Verkehr zu vermeiden und urbane Räume wieder attraktiv zu machen, die heute ohne Nutzung sind.

Prof. Jan Riel: Wir arbeiten in Karlsruhe viel mit Reallaboren. Die Versuchssituation bietet für alle Beteiligten eine äußerst komfortable Randbedingung, weil es noch nicht um Endgültiges geht. Wir können wieder zurück. Für ein entscheidendes Gremium wie einen Gemeinderat kann das eine große Hilfe zu sein.

Vortrag

Städtebauförderung als Stärkung des Gewerbes – Wie produktiv ist die Stadt der Zukunft?

Prof. (em) Dr. Franz Pesch

Pesch Partner Architekten
Stadtplaner GmbH



Der Architekt und Stadtplaner **Dr. Franz Pesch** promovierte 1981 zur Stadt- und Raumplanung und startete direkt im Anschluss mit seinem Unternehmen Pesch Partner Architekten Stadtplaner, bei dem er auch heute als Seniorpartner beschäftigt ist.

Wettbewerbserfolge in den Bereichen Städtebau, Wohnungsbau, Stadtraum zeichnen ihn aus. Eine Gastprofessur an der Gesamthochschule Kassel gefolgt von einer Professur für Stadtplanung und Entwerfen am Städtebau-Institut der Universität Stuttgart, an der er geschäftsführender Direktor des Instituts sowie Mitglied im Universitätsrat war.

Die Stadt muss im Hinblick auf den Ressourcenverbrauch, auf die Produktion klimaschädlicher Treibhausgase und die enormen globalen Abfallströme für die zukünftigen Generationen neu gedacht werden.

Dieser Paradigmenwechsel schließt die Arbeit in der Stadt ein. Orientierung ist das Denken in nachhaltigen Kreisläufen, aus denen realistische Perspektiven für die Planung abzuleiten sind.

Eine nachhaltige Stadt darf die produktive Arbeit nicht ausgrenzen. Die „Urbane Produktion“ muss jedoch innenstadt- bzw. wohnverträglich sein. Die Hindernisse hin zur Produktiven Stadt – ökonomisch, institutionell, bürokratisch und mental – sind immer noch erheblich.

Die Differenz aus Erwartungen an die stadtintegrierte Arbeit und dem Stand der Praxis ruft die Städtebauförderung auf den Plan. -Neben der Unterstützung experimenteller Projekte der urbanen Mischung sollte die Förderung einer systematische Bodenvorratspolitik ein zentrales Anliegen sein.



Diskussion

Städtebauförderung als Stärkung des Gewerbes – Wie produktiv ist die Stadt der Zukunft?



Moderation

Andrea Hartz

agl Saarbrücken



Als diplomierter Raum- und Umweltplaner hat **Philipp Krass** beispielsweise den Rahmenplan für das Gewerbegebiet hier in Grünwinkel, Karlsruhe erarbeitet und hat den Leitfaden „URBAN SANDWICH“ mitverfasst.

Frank Gwildis, Architekt und Stadtplaner im Amt für Stadtplanung und Wohnen der Landeshauptstadt Stuttgart, hat im Rahmen der Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen für Stuttgart (EWS) erste konzeptionelle Grundlagen für die Produktive Stadt entwickelt und maßgeblich am Leitfaden „URBAN SANDWICH“ mitgearbeitet.

Carsten Kipper ist Bauingenieur und hat auch Architektur studiert und seit 2000 bei Vollack Süd und dort als Partner tätig.

Zusammenfassende Transkription der Diskussion

Moderation: Herr Gwildis, wir haben das große Thema, dass die urbane Produktion in die Innenstädte zurückkommen soll. Gleichzeitig liegen die eigentlichen Flächenreserven in den Gewerbebestandsgebieten. Hier haben wir viel Potenzial bei minder- oder untergenutzten Flächen bis hin zu brachliegenden Flächen. Es handelt sich oft um Gelände mit großflächigen und einstöckigen Gebäuden. Wie könnte die Verdichtung von Gewerbegebieten aussehen?

Frank Gwildis: Das ist eine von mehreren Strategien, auf diese Art und Weise mehr Flächeneffizienz im Stadtgebiet zu erreichen. Wir haben dies auch im Rahmen unserer Entwicklungskonzeption Wirtschaftsflächen für Stuttgart (EWS) untersucht und die Erhöhung von Flächeneffizienz als eines von acht zentralen Handlungsfeldern identifiziert. Unsere Untersuchungen haben aber auch gezeigt, dass man den Strategieansatz „URBAN SANDWICH“, also die Stapelung gewerblicher Nutzungen, nicht überbewerten darf. Es ist sehr schwer, dieses Thema im Bestand überhaupt anzusprechen und entsprechende Projekte anzustoßen.

Philipp Krass: Wir haben weiterhin eine hohe Nachfrage nach Gewerbeflächen und nur eine begrenzte Flächenkulisse. Wir müssen also mit der vorhandenen Fläche effizienter umgehen und diese Flächen besser in die Städte integrieren. Dies kann man auf zwei Arten angehen. Das eine ist das produktive Quartier, das Wohnen inkludiert und das andere ist eine Nutzungsanreicherung und -verdichtung, die auch ohne Wohnen zu einem (Gewerbe)Quartier führt, wo auch außerhalb „Arbeiten“ etwas passiert. Im Karlsruher Gebiet Grünwinkel war

das Ziel, es zu verdichten, Ressourcen zu bündeln und mit Funktionen anzureichern, die das Gebiet für Arbeitgeber und Arbeitnehmer attraktiv machen. Es ist viel einfacher, wenn weitere alltägliche Tätigkeiten in den Arbeitsweg integriert werden können oder im Gebiet enthalten sind, also beispielsweise Angebote aus den Bereichen Hotellerie, Gastronomie, Freizeit, Sport und Kultur aber auch von Bildungs- und sozialen Einrichtungen. Es ist dann ein anderes Quartier als nur eine Ansammlung von Lager- und Produktionshallen. Das bedeutet für die Stadt einen Mehrwert, bildet aber auch einen Standortfaktor für die Unternehmen.

Moderation: Wir brauchen immer noch Orte für so genanntes „störendes Gewerbe“, also wenn es lauter wird oder mit Emissionen verbunden ist. Das war ja auch die Grundidee von Gewerbegebieten, die ein Stück weit aus dem Blickfeld geraten sind. Jetzt wendet man sich diesen Gewerbebestandsgebieten wieder zu und versucht sie als Stadtquartier zu begreifen. Wo sind denn da die Stellschrauben, um diese Idee umsetzen zu können? Wie kann ich ein solches Gebiet in das restliche Stadtgefüge einbinden?

Philipp Krass: Gewerbegebiete, die wie in Grünwinkel im städtischen Kontext liegen, sind natürlich nicht nur Arbeitsorte, sondern auch Durchgangsgebiete und damit Teil der Stadtlandschaft. Sie haben auch klimatisch Bedeutung. Solche Gewerbegebiete heizen sich leider auch am stärksten auf und sind am stärksten versiegelt. Auf den öffentlichen Raum dort kann ich gleichzeitig großen Einfluss nehmen. Die Frage bleibt aber, wo kann ich Nutzungen stapeln. Jemand, der mit der Herstellung von Produkten Geld verdient, der ist wenig daran interessiert, seinen Betrieb einzuschränken und aufzustocken. Er sucht vielleicht die größtmögliche Entwicklungsfreiheit für seine Produktion. Ein anderer, der über die Vermietung von Flächen Geld verdient oder die Stadt, die Gründerzentren schafft, hat ein Interesse, möglichst viele Nutzungen auf dem Grundstück unterzubringen. Ein Blick auf die Akteure und Ihre Geschäftsmodelle kann also hilfreich sein. Ein weiterer Schlüssel ist, über städtische Grundstücke einen gewissen Einfluss darauf zu nehmen, wie vielfältig und dicht so ein Quartier sein kann. Die Lärmemission spielt dabei eine wichtige Rolle, aber das „Urbane Gebiet“ ist sicher eine neue Möglichkeit in diesem Zusammenhang.



Moderation: Herr Gwildis, ist das Urbane Gebiet eine der Optionen das Thema Produktion und Stadt besser zusammenzubringen?

Frank Gwildis: Ja, das Urbane Gebiet bezieht sich eher auf gemischt genutzte Lagen, also eher innerstädtische Lagen, Randlagen der Innenstadt oder gewerbegeprägte Mischgebiete. Sie bieten sich für bestimmte gewerbliche Betriebsformen an, weil diese zunehmend emissionsärmer, stadtverträglicher werden. Zusätzlich kann eine urbane Produktion bzw. kundennahe Konfektionierung von Produkten stattfinden. Vorteile ergeben sich so auch für den Vertrieb.

Moderation: Wie profiliere ich Gewerbebestandsgebiete? Möglichkeiten sind eine Adressbildung, die Hinwendung zum öffentlichen Raum und bessere Mobilitätsangebote. Wo sind die Hauptstellschrauben?

Philipp Krass: Erreichbarkeit ist ein ganz zentrales Element und das gilt nicht nur für Arbeitnehmer und Arbeitgeber, sondern auch für die Logistik. Also: wie kommen die Waren dahin und wie werden sie weiter verteilt. Die große Aufgabe ist, auch Logistikfunktionen näher an die Städte zu holen. Eine weitere Rolle für die Entwicklung spielt auch der Fußgänger- und Radverkehr, für die es entsprechende Infrastruktur im Quartier braucht. Wichtig sind auch gut erreichbare Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Nicht zuletzt für Unternehmen ist die Ausdifferenzierung des Angebots im Quartier ergänzenden Nutzungen ein bedeutender Faktor.

Moderation: Herr Kipper, in alten Gewerbegebieten gibt es oft einen Modernisierungstau, hier geht es um energieeffiziente Gebäudesanierung und anderes. Wie wird das im Bereich der gewerblichen Immobilien angenommen und wo sind da die größten Hürden?

Carsten Kipper: Unternehmen investieren aufgrund strategischer Überlegungen in ein Gebäude. Dabei geht es um das Wachstum eines Unternehmens. Zwei weitere Punkte, die zunehmend bedeutender werden, sind der Fachkräftemangel und die Arbeitgeberattraktivität. Unternehmen müssen dafür sensibilisiert werden, wie viel

Potenzial in Gebäuden, in Architektur oder in Gestaltung liegen kann. Das gibt vielleicht den letzten Ausschlag, dass eine Fachkraft zu einem Unternehmen kommt. Beim zweiten, großen Themenblock geht es um Energiefragen.

Grundsätzlich kann man festhalten, dass die Mischung innerhalb der Quartiere wichtig ist. Der Kreativpark in Karlsruhe ist dafür ein schönes Beispiel, der sowohl für größere Unternehmen und den Mittelstand, aber auch für kleinteilige Nutzungen attraktiv ist. An einer anderen Stelle in der Region wollte ein Kunde attraktive Büroimmobilien umsetzen und er war sehr unglücklich darüber, als er in der Nachbarschaftsanhörung erfahren hat, dass nebenan ein kleiner Logistikhub entstand. Hier muss die Chance genutzt werden, von außen politisch und gestalterisch einzuwirken.

Chat: Hilft eine Erbbaupacht, eine Erneuerung im Gewerbe zu fördern?

Franz Pesch: Ja möglicherweise, weil damit die wirtschaftliche Schwelle für den Einstieg in neue Projekte gesenkt werden kann. Es dauert nur sehr lange, bis sich auf dem Grundstücksmarkt etwas bewegt. Erbbaupacht hat da sicher Potenzial. Auch die kommunale Bodenvorratspolitik ist hier wichtig.

Frank Gwildis: Erbbaupacht ist ein ganz wichtiges Thema, gerade wenn es um Nachverdichtung im Gewerbequartier geht, aber das gilt auch für alle anderen Quartiere. Durch den umfassenden technologischen und wirtschaftlichen Transformationsprozess in unterschiedlichen Bereichen und Branchen gibt es bei vielen mittleren und größeren Unternehmen einen technologischen Anpassungsbedarf. Und für diese neuen Prozesse, Geschäftsfelder und Produktlinien werden Ergänzungs- bzw. Ersatzflächen benötigt. Auch mittlere und kleinere Unternehmen müssen sich diesen Trends anpassen und in naher Zukunft neue Geschäftsfelder, neue Produkte und Technologien entwickeln. Dadurch entsteht teils enormer Entwicklungsdruck auf den eigenen Flächen. Oft ist das Bewusstsein über die Entwicklungsmöglichkeiten auf den jeweiligen Grundstücken kaum vorhanden. Hier braucht es die aktivere Rolle der Stadt für Beratung und Kommunikation, aber auch für die Einrichtung von entsprechenden Flächenpools, bei denen es nicht nur um den Erwerb von Flächen für das Wohnen, sondern auch um Gewerbeflächen gehen sollte. In Stuttgart haben wir ein relativ großes Potenzial an untergenutzten Flächen im gewerblichen Kontext. Wir wissen kaum, wie wir diese Flächen für den Gewerbemarkt mobilisieren können, da sich der Zugriff oft schwierig gestaltet und das private unternehmerische Interesse oft nicht im Einklang steht mit dem öffentlichen planerischen Interesse. Viele Eigentümer oder viele Unternehmen sehen sicherlich die Herausforderung Transformation, haben in der aktuellen Situation aber andere konkrete Probleme zu lösen oder setzen zunächst andere Schwerpunkte. In Zeiten der Unsicherheit passiert häufig erst einmal nichts auf der Fläche, und die Unternehmen warten die weitere Entwicklung erstmal ab.

Chat: Aus London wissen wir, dass Räume für Handwerker viel zu teuer sind. Wenn sich Handwerker hierzulande keinen Raum mehr leisten können: gibt es dafür eine Förderung?

Moderation: In Ergänzung dazu: lassen sich auch Gewerbebestandsgebiete gentrifizieren?

Philipp Krass: Das Problem haben wir natürlich auch hier unseren Städten: Der im Rahmen der Studie Urban Sandwich untersuchte Gewerbehof in München zeigt, wie über eine städtische Immobilie Handwerker in der Stadt mit hohen Miet- und Grundstückspreisen gehalten werden können. Das funktioniert dann, wenn der Druck wirklich so groß ist und Handwerker nicht ins nahegelegene Umland ausweichen können. In Asien ist das Stapeln von Nutzungen ganz normal, weil es ökonomisch nicht anders geht. Solange es hier in der Region mit Blick auf Flächen noch zahlreiche günstige Ausweichmöglichkeiten gibt, wird uns das Thema noch lange beschäftigen.

Frank Gwildis: In Stuttgart wurde das Handwerk im Laufe der Jahrzehnte aufgrund der Bodenpreisentwicklung sowie umfassender Sanierungs- und Stadterneuerungsprozesse sukzessive nach außen an die städtische Peripherie bzw. ins Umland verdrängt. Das Münchner Beispiel zeigt einen alternativen

Lösungsansatz auf. Auch in Berlin und Hamburg gibt es einzelne positive Beispiele, bei denen Gewerbe- und Handwerkerhöfe kommunal unterstützt werden. Dabei darf man nicht übersehen, dass sich auch das Handwerk strukturell enorm verändert – durch neue Technologien, neue Geschäftsfelder, auch im Kontext der urbanen Produktion. Künftig braucht es verstärkt eine kommunale Infrastruktur, die dieses Arbeitsfeld abdeckt, aber nicht mehr in Schubladen denkt. Wir brauchen gemischte Raum- und Konzeptangebote für hybridere Formen des

Praxisbeispiel

Handwerkerhöfe München



Handwerks, für die lokale Ökonomie, für Gründerinnen und Gründer und andere Gewerbeakteurinnen und -akteure.

Prof. Dr. Franz Pesch: Wir brauchen dafür gute Rahmenbedingungen. Die „Begeisterung der Produzenten“ beispielsweise für Elektromobilität würde es ja nicht geben, wenn nicht Vorgaben aus Brüssel gekommen wären, dass es ab 2035 keine Verbrennungsmotoren mehr geben wird. Und so brauchen auch Städtebauförderung, Stadtplanung und Stadtentwicklung Rahmenbedingungen, die neue Weichenstellung unterstützen.

Chat: Verursacht die De-minimis-Verordnung der Europäischen Union Probleme beim Bereitstellen von Flächen für Gewerbebetriebe?

Heike Dederer (Publikum): Die De-minimis Regelung bedeutet, dass die Betriebe nicht mehr als 200.000 Euro pro Jahr annehmen dürfen, höhere Summen würde eine Wettbewerbsverzerrung darstellen. Könnte man Betriebe über eine Förderung motivieren, bei einer Aufstockung des Gebäudes mitzumachen? Oder sind es ganz andere Hindernisse, warum Betriebe da nicht mitmachen.

Carsten Kipper: Generell sind Fördermittel ein Weg, Unternehmen zu motivieren, die schon auf dem Weg sind, diese Themen anzugehen. Die Fragestellung ist auch, welche Fördertöpfe die richtigen sind. Städtebauförderung wird manchmal nicht angenommen, weil es teilweise attraktivere Fördertöpfe gibt. Ein Hemmnis ist auch, dass ich mehrere Fördertöpfe nicht gleichzeitig nutzen darf. Ein Beispiel: ich darf Mittel aus der Städtebauförderung nicht mit der Bundesförderung für effiziente Gebäude nutzen, die bis zu 40 Prozent an Förderung für energetische Sanierungen in Aussicht stellen.

Frank Gwildis: Für Gewerbequartiere und die Nachverdichtungsmöglichkeiten, für mehr Flächeneffizienz braucht es noch einen ganz anderen Katalog an Unterstützungsleistungen. Hier geht es nicht immer um Geld. Das können auch Ersatzgrundstücke für eine Interimsnutzung, Beratungs- und Vernetzungsleistungen oder planerische Unterstützung bei der Begleitung solcher Prozesse sein. Das kann man über den Städtebau förderlich begleiten. Wir müssen flexibler im Umgang mit solchen Formaten und den Akteuren werden. Uns fehlt auch noch eine hinreichende Zahl an Praxisbeispielen, damit Sichtbarkeit erzeugt wird. Solche Projekte könnten durch Bund, Land und EU gefördert werden.



Projektabschlussbericht
Urban Sandwich

Abschlussdiskussion

Was geben wir der Städtebauförderung mit auf den Weg und mit in die Zukunft?



Moderation

Andrea Hartz

agl Saarbrücken

Ralph König, Leitender Ministerialrat im Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg. Zudem in unserer Runde: Ralph König ist Leiter des Referats „Städtebauliche Erneuerung“ im Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg. Neben dem Baubürgermeister der Stadt Karlsruhe, Daniel Fluhrer nehmen Gina Siegel, Franz Pesch und Thomas Sippel an der Abschlussdiskussion teil.

Zusammenfassende Transkription der Abschlussdiskussion

Moderation: Wir möchten einerseits die Themenschwerpunkte Klimafolgenanpassung, Mobilitätswende und die Stadt als Arbeitsort aufrufen, um dann andererseits noch einmal zu den allgemeinen Rahmenbedingungen der Städtebauförderung und deren Zukunft zurückzukehren.

Frau Siegel, gefragt wird im Chat, wie man das Thema Resilienz in der Städtebauförderung gut platziert, vielleicht auch im Zusammenspiel mit dem Thema Klimaanpassung. Und ergänzend die Frage: gibt es die Sorge, dass die Klimaanpassung in die Defensive gerät, weil sie ein Stück weit als Luxus betrachtet wird und zunächst vermeintlich große Probleme gelöst werden.

Gina Siegel: Klimaanpassung ist eine Schwerpunkt- und Querschnittsaufgabe und damit Schwerpunkt in jedem Fördergebiet. Je nach Bedarf und Betroffenheit ist das sehr unterschiedlich. Es geht dabei um die Frage, ob eine Kommune aufgrund ihrer Lage eine größere Anpassungsleistung vollbringen muss. In der Wahrnehmung der Querschnittsaufgabe in voller fachlicher Breite gibt es noch Defizite. Das gilt in punkto Klimaanpassung auch für Gebiete mit Segregationserscheinungen und mit wenig sozialem Zusammenhalt.

Moderation: Frau Siegel, gibt es innerhalb von Projekten eine Art Benchmark für Klimaanpassung?

Gina Siegel: Es gibt eine Art elektronischen Kurzsteckbrief, den erst die Kommunen und dann die Länder ausfüllen müssen. Dieser wird vom Bund überprüft. Es fehlt aber noch ein Monitoring und da müssen wir uns noch auf den Weg der Evaluierung machen – auch mit Blick auf die Wirkung von Klimaanpassungsmaßnahmen.

Moderation: Herr König, kann die Bandbreite an Klimaanpassungsmaßnahmen über die Städtebauförderung gut abgebildet werden – gerade auch im Bestand?

Ralph König: Städtebauförderung ist sicherlich eines der zentralen Programme, wenn es um Klimaverträglichkeit und auch um Resilienz geht. Wir sprechen dabei auch über soziale Resilienz und welche Belastungen eine Stadt überhaupt aushält. Im Innenbereich müssen wir uns Gedanken machen, wie Bewohnerinnen und Bewohner dauerhaft mit dem Bestand zurechtkommen. Städtebauförderung muss sich als Programm mit vielen anderen Programmen auf dem Markt sinnvoll verzahnen. Dafür braucht es einen konzeptionellen Hintergrund und deswegen fordern wir den Kommunen integrierte Stadtentwicklungskonzepte ab. Sie sind das wichtigste Arbeits- und Werbemittel der Kommunen, wenn sie einen neuen Antrag stellen. Wir schauen uns an, ob die in den Konzepten formulierten Ziele perspektivisch erfüllt werden können und begleiten die Gesamtmaßnahmen dabei stets auch flexibel. So reagieren wir auf Entwicklungen und passen Förderschwerpunkte an. Wir müssen uns heute Aufgaben stellen, die vor einigen Jahren in dieser Ausprägung noch nicht so stark sichtbar waren. Der Zuschnitt des Kongresses zeigt deutlich, dass die Themen, die in diesen zwei Tagen diskutiert wurden, die Städtebauförderung noch in den kommenden zwei bis drei Jahrzehnten beschäftigen werden. Deswegen ist das Programm auch nicht überflüssig. Im Gegenteil, die Bedarfe nehmen zu.

Moderation: Herr Fluhrer, Karlsruhe setzt mit dem ersten Klima-Sanierungsgebiet in Karlsruhe Maßstäbe, das jetzt bewilligt wurde. Die Stadt bereitet jetzt einen Bebauungsplan für die Innenstadt vor, darin wird es vorrangig um das Stadtgrün gehen. Es geht dabei um das Spannungsfeld Innenverdichtung versus Klimaanpassung. Was sind gute Lösungen, wie funktioniert aus ihrer Sicht die Städtebauförderung und wie erreicht man die politische Unterstützung für diese Schwerpunktsetzung?

Daniel Fluhrer: Als Kommune rennen wir faktisch den Entwicklungen hinterher. Wir nutzen alle Instrumente, die wir haben, aber nicht alle Instrumente passen auf die Problemstellungen. Wir versuchen, die letzten Innenbereiche zu sichern. Das ist eigentlich eine gesellschaftliche Aufgabe, insbesondere der Grundstückseigentümer. Die öffentliche Hand muss mit ihren Möglichkeiten in einem großen Kraftakt versuchen, diesem Trend zu folgen. Müsste es auf der anderen Seite nicht eine Art Immobilien-Grundstücks-TÜV geben, der übergeordnete Vorgaben macht, was die Entwicklung eines Grundstücks angeht? Die öffentliche Hand kann nur ein Stück weit unterstützen. Die Landes- und Bundesgesetzgebung müsste da möglicherweise grundsätzlich aktiv werden.

Moderation: Herr Fluhrer, es ist immer noch sehr innovativ, wenn man das Thema Klimaanpassung zu einem Schwerpunktthema in einem Sanierungsgebiet macht oder das Stadtgrün für die Innenstadt auch planerisch ganz oben auf die Agenda setzt. Mussten sie viel für die politische Unterstützung werben oder ist Karlsruhe im Sommer klimatisch so belastet, dass es den Handlungsdruck automatisch erhöht?

Daniel Fluhrer: Der Handlungsdruck ist auf der einen Seite schon da, er wird gleichzeitig kommunalpolitisch von einer großen Mehrheit eingefordert. Es gibt auch einstimmige Beschlüsse zur Anpassung der Klimaschutzstrategie, die auf eine Klimaneutralität der Stadt hinauslaufen. Am Ende geht es aber um die Frage, ob man alles umsetzen kann, wenn man als öffentliche Hand lediglich der Partner ist. Akteure sind andere. Und es sind viele Diskussionen zu führen, bis man zum Ziel kommt.

Moderation: Herr Sippel, wie überzeugen Sie Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Anwohnende, wenn es um die Umsetzung von Entsiegelungsprogrammen geht?

Thomas Sippel: Durch viele viele Gespräche. Wir müssen mit Argumenten überzeugen und gleichzeitig Fördermöglichkeiten aufzeigen können. Es braucht verwaltungsseitig ein Team von Unterstützenden aus unterschiedlichen Fachbereichen und Disziplinen, das auf die Grundstückseigentümer beratend zugeht. Wir müssen den Bürgern mit viel Fachlichkeit vermitteln, dass notwendige Veränderungen auch persönliche Vorteile mit sich bringen. Seien wir uns alle bewusst: Klimafolgenanpassung ist kein „nice-to-have“, sondern ein „must-have“. Die Fachplanungen, die wir mit Blick auf die Klimaanpassungsstrategie machen, bringen neue Freiräume und Aufenthaltsqualitäten, die es heute noch nicht gibt. Im ländlichen Raum geht es zudem häufig um einen Schutz vor einem hundertjährigen Hochwasser in Verbindung mit baulichen Entwicklungsoptionen, die es gleichzeitig geben kann und muss.

Moderation: Herr Pesch, ist Klimaanpassung ein Thema, das sich gut in die Städtebauförderung integrieren lässt?

Franz Pesch: Ich sehe den Lernprozess der Städtebauförderung als ein interaktives System zwischen dem Bund und der kommunalen Ebene. Die Forderung beispielsweise, integrierte Stadt- und Stadtteilentwicklungskonzepte zu fordern, war sehr weise, weil sie Kommunen zum Nachdenken anregt, wo sie stehen, wo sie hinwollen und mit welchen Elementen das erreicht werden soll. Das muss auch dem Fördergeber gegenüber dokumentiert und

nachgewiesen werden. Früher wurden Flächensanierungen umgesetzt. **Ohne den Protest der Menschen in den Wohngebieten gäbe es heute nicht die behutsame Stadterneuerung, ohne die Erkenntnis, dass Integration ohne einen offenen lokalen Arbeitsmarkt nicht funktioniert, gäbe es nicht das Soziale Stadt-Programm.** Die theoretischen Grundlagen sind mit dem Memorandum Urbane Resilienz oder der Leipzig Charta vorhanden. Das muss auf den jeweiligen Ort mit Lösungs- und Handlungskonzepten heruntergebrochen werden. Gegenseitiges Lernen ist die hohe Kunst der kommunalen Verwaltung.

Moderation: Herr König, wie kann ich das Thema Mobilität in die Städtebauförderung integrieren? Ist das eine visionäre Frage oder nähert man sich der Antwort in kleinen Schritten? Wie kann ich bei den Themen Tempo 30, Landesbauordnung und Stellplatzverordnung vorankommen? Gibt es da Experimentierfelder?

Ralph König: Wir werden in Zukunft mehr Experimentierfelder benötigen. In Baden-Württemberg machen wir das bisher im kleinen Umfang mit der nichtinvestiven Städtebauförderung. Da ist sicher noch mehr möglich. Die Städtebauförderung steht als ganzheitliches Förderprogramm mit Blick auf die Quartiere bzw. Sanierungsgebiete im Zentrum, aber die Zielerreichung macht das Zusammenspiel vieler Fachbereiche notwendig. Hier können z.B. Mobilitätskonzepte eine wichtige Rolle einnehmen. Der Förderbescheid für die Städtebauförderung ist kein Planfeststellungsbeschluss, der andere Genehmigungsentscheidungen obsolet macht, er legt jedoch eine gute räumliche, konzeptionelle und finanzielle Basis für ganz verschiedene Einzelmaßnahmen. **Städtebauförderung ist flexibel, aber gleichzeitig auch so verlässlich, dass eine Kommune beim Start der Sanierung weiß, dass sie in acht oder zwölf Jahren auch noch unterstützt wird, vorausgesetzt die (integrierten) konzeptionellen Grundlagen sind gelegt und die Haushalte ermöglichen es.** Das Land sieht sich als verlässlicher Partner. Auch wenn sich Rahmenbedingungen über derart lange Laufzeiten ändern und eine Nachsteuerung notwendig wird. Wir erleben das doch gerade am Beispiel unserer Innenstädte, am Mobilitätsverhalten und mit Blick auf den Klimawandel. Dabei haben wir allerdings schon die Erwartungshaltung an die Kommunen, dass sie die in den integrierten Konzepten formulierten fachlichen Herausforderungen und die daraus resultierenden Förderwünsche dann auch bei den jeweiligen Fachressorts adressieren, um gebietsbezogen integrierte Erfolge zu erzielen.

Moderation: Herr König, geht es zukünftig darum, über Städtebauförderung mehr öffentlichen Raum zulasten des öffentlichen Verkehrs zu schaffen?

Ralph König: Die konkrete Situation vor Ort muss der Maßstab sein. In Ballungsräumen stellen sich andere Anforderungen als in einer kleinen Kommune im ländlichen Raum. Es braucht den problembezogenen, örtlichen Ansatz. Dabei ist durchaus ein Trend erkennbar, Verkehrsraum dort wo es passt, anderen Nutzungen zuzuführen. Über Experimentierräume können wir Dinge ausprobieren. Pop-up-Versuche sind ebenfalls interessante Ansätze. Sind die Ergebnisse gut, wird sich die Städtebauförderung kaum verschließen. Dabei sollten wir jedoch den Haushaltsgesetzgeber nicht vergessen, denn ohne die in Bundes- und Landeshaushalten verankerten Fördermittel können wir solche Ansätze auch nicht unterstützen.

Moderation: Herr Fluhrer, laut Klimatest des ADFC ist Karlsruhe die fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands 2021, außerdem auch Spitzenreiter im Carsharing und es gibt viele E-Ladesäulen. Wie gelingt einerseits den Kommunen der Einstieg in die konsequente Mobilitätswende? Was können Sie den Kommunen diesbezüglich raten? Wie würden Sie den Prozess in Karlsruhe einschätzen?

Daniel Fluhrer: In den nächsten zehn Jahren wird es zu einer großen Transformation der Kommunen in Sachen Mobilitätswende kommen. Ich vermute, dass wir in einigen Jahren in Karlsruhe auf ein eigenes Fahrzeug verzichten, weil die Organisation und die Nutzung im Stadtraum deutlich erschwert wird. Es geht hier auch um Prioritätensetzung. Stadtraum und Stadtqualität werden wichtiger als die Mobilität, gleichwohl ist sie integraler Bestandteil einer Stadtstruktur. Personen und Güter müssen sich dort bewegen können. Dank unserem vorbildlichen DIN-System, das Züge von außen direkt in die City fahren lässt, werden dort auch irgendwann Güter fahren, so dass das Paket mit dem Zug kommt. Karlsruhe hat sein Radkonzept aus der Not geboren, weil man vor vielen Jahren im Städtevergleich schlecht abgeschnitten hatte. Dann hat man sich kommunalpolitisch Ziele vorgenommen und heute liegt an Sommertagen der Anteil an Radfahrenden bei über 40 Prozent. Wir wollen das weiter steigern, stoßen aber auch an Grenzen. Wir kommen jetzt in die Situation, dass kommunalpolitisch die einstimmigen Mehrheiten bröckeln, weil der Ausbau jetzt auch zulasten einzelner Verkehrsarten geht, also etwa mit Blick auf das Abstellen von Autos. Wenn man aber die Stadtqualität sieht, die entsteht, will man eigentlich auch nicht mehr zurück. Es ist heute unvorstellbar, dass man vor wenigen Jahren direkt vor dem Rathaus noch parken konnte. Ich kann alle Kommunen nur ermutigen, proaktiv bei der Sache voranzugehen.

Moderation: Eine Frage aus dem Chat: Selbst in Städten, die vermeintlich weiter sind, schafft man keinen Stellplatzschlüssel unter 1,0. Mit anderen Mobilitätsformen müssen wir dafür sorgen, das eigene Auto unattraktiv und überflüssig zu machen. Wie sieht der Kampf in der Planungsrealität aus?

Franz Pesch: Die Auseinandersetzung ist immer da, aber wir sind auf einem guten Weg. Am Ende ist es auch eine kulturelle Frage. Deutschland einfach immer noch ein Autofahrerland, aber die Situation hat sich geändert. Es gibt zunehmend mehr Projekte mit neuen Mobilitätskonzepten. Im Wettbewerb für den neuen Freiburger Stadtteil Dietenbach zum Beispiel wurde Wert daraufgelegt, dass der Weg zum Autostellplatz genauso weit ist wie zur nächsten ÖPNV-Haltestelle. Autonomes Fahren mit hochleistungsfähigen Transportmitteln, die Lücken in den Wegeketten von der Haustür zum Ziel schließen, bieten ein enormes Potential. Überall wird ein neues Bewusstsein sichtbar. Auch viele neue Genossenschaften und Baugruppen verbinden ihre Projekte mit neuen Mobilitätskonzepten. Sie gibt es, weil Menschen in ihrer Lebensperspektive Werte erkennen, die jenseits des linearen Wachstums liegen. Und darauf müssen wir setzen.

Moderation: Herr Sippel, wie bekommen wir den Gedanken innovativer Lösungsansätze im Bereich der Mobilität oder des Miteinanderwohnens in den Städten und kleineren Kommunen gut platziert?

Thomas Sippel: Man muss langfristig ausgerichtet daran arbeiten und trotzdem einen kleinen Schritt nach dem anderen machen. Das ist ein sehr schwieriger Weg, weil es um den öffentlichen Raum als solchen geht. Wir können dabei in der Regel quantitativ nicht ein Mehr an öffentlichen Raum schaffen, wir können ihn nur anders verteilen. Im Bestand ist dabei der Verteilungskampf vorprogrammiert, es ist aber der einzige richtige Weg, einen offensiven Diskurs um eine Neuverteilung des öffentlichen Raums zu führen. In einem neuen Quartier habe ich hingegen alle Freiheiten, da kann man das von vornherein neu und anders denken – in beiden Fällen aber immer gemeinsam mit der Kommunalpolitik, die dahinterstehen muss.

Noch einmal zur Stellplatzfrage: wir müssen das für hochverdichtete und ländliche Räume unterschiedlich betrachten. Man kann in hochverdichteten Räumen die Stellplatzverpflichtung gut verringern, wenn entsprechende attraktive Umweltverbundangebote vorhanden sind. Im ländlichen Raum muss man die Angebotsstrukturen aber erst aufbauen und auch vieles erproben. Dort ist man noch lange nicht so weit, dass es eine Lösung gibt, die überall funktioniert. Wenn man Alternativen anbieten kann und guten kommunalpolitischen Rückhalt hat, kann ich guten Gewissens an der Stellschraube der Stellplatzzahlen drehen. Habe ich aber keine Angebotsalternativen, kann es eigentlich nur schiefgehen.

Moderation zu Gina Siegel: Eine Frage aus dem Chat: Die Diskussion um das „Klein-klein“ lähmen die Verwaltungen leider sehr. Wie kann man flexible Beschlusslagen im politischen Einklang schaffen?

Daniel Fluhrer: Mit dem „Klein-klein“ beschäftigen wir uns nicht, weil wir es gerne tun, sondern weil es Rechtsvorschriften gibt. Es geht um die Frage, wie man Mobilität organisiert bis hin zur Frage, wie man Baurecht gestaltet. Früher wurden größere Nebenanlagen in Innenhöfen ausgeschlossen, damit dort nicht Hütten entstehen. Heute sollen dort viele Räder abgestellt werden, was aber nach geltendem Recht oft nicht geht. Ich würde mir wünschen, dass sich übereinander gelagerte und sich widersprechende Rechtssysteme verbessert werden. Warum soll es nicht gestattet sein, in einem Container- oder Ölhafen ein tolles Büro- und Wohngebäude mit einem Fischrestaurant im Erdgeschoss zu errichten. Die grundlegende Frage muss sein, was eine Kommune rechtlich selbst entscheiden können sollte. Dann wären Verwaltungen frei, um die großen Prozesse anzustoßen und sich nicht nur mit Themen zu befassen, die sie rechtlich beschäftigen. Wir haben eine unsichtbare Wand, an die wir jeden Tag mehrfach stoßen.

Moderation: Das Experimentieren nimmt an Fahrt auf, Reallabore sind langsam an der Tagesordnung. Sie stehen unter dem berechtigten Vorbehalt, dass sie sich an Recht und Ordnung halten. Wir scheitern oft daran, dass bestimmte Experimente, die wir durchführen wollen, bei denen wir sicher sind, dass wir da auf einem sehr guten Weg wären, so nicht machen dürfen. Wie schaffen wir es, dass wir das Fischrestaurant im Rheinhafen bauen können oder den Verkehrsplanern das Werkzeug einer Begegnungszone nach Schweizer Vorbild für mehr Verkehrsberuhigung an die Hand geben.

Ralph König: Wir befinden uns in einer sehr dynamischen Zeit, in der künftig wesentlich mehr Dinge möglich sein werden, schlicht weil sie möglich sein müssen. Die Chancen muss man sich sicherlich zuweilen auch hart erarbeiten und das geht nur über die große Politik. Den Rechtsrahmen setzen eben nicht die Verwaltungen. Die Fachebene kann die Wünsche jedoch transportieren und begleiten – und wird es auch tun, wenn sich hier erkennbare Chancen zeigen.

Franz Pesch: Wir sind in der Bundesrepublik an Vorschriften erstarrt und sollten eines der wertvollsten Güter der Planungskultur wieder aktivieren: die Abwägung. In Kommunen sollte es nach einer solchen Abwägung möglich sein, dass Dinge für einen begrenzten Zeitraum getestet werden können, um Erfahrungen zu sammeln.

Moderation: Gewerbebestandsgebiete sind wichtige Flächen für die Zukunft. Sie bieten auch die Möglichkeit, umfassende Zielsetzungen anzugehen. Herr Fluhrer, wie würden sie das Karlsruher Gewerbebestandsgebiet Grünwinkel beschreiben?

Daniel Fluhrer: Wir wollen die Abkehr von der nutzungsgetrennten, separierten Stadt hin zur Nutzungsgemischten Stadt. Da geht es um Aufstockungen und Mehrfachnutzungen von Gewerbegebäuden. Da gibt es bei genauer Betrachtung um Ressourcen. Gewerbegebiete sind naturgemäß relativ locker bebaut, eher flach und wenig begrünt. Da gibt es Aufholbedarf. Dieses Potenzial wollen wir auch in Grünwinkel heben. In Zukunft wird es so sein, dass Gewerbegebiete nicht die schlechtesten Ecken der Stadt darstellen, sondern spannende Bereiche. In Grünwinkel sehe ich ein Kreativquartier mit ganz besonderem Flair. Es gilt also die Identität von Orten herauszuschälen.

Ralph König: Gewerbeflächen werden in der Zukunft schon wegen der großen Flächenpotentiale ein großer Schwerpunkt der Städtebauförderung sein. Aber auch aufgrund der Materialien, die verbaut sind und die verloren wären, wenn man die Fläche nur leerräumt und dann doch wieder an anderer Stelle Vergleichbares neu baut. Seit langem ist die Städtebauförderung auch in Gewerbegebieten unterwegs, wenn auch nicht in dem Umfang wie traditionell in Stadt- und Ortskernen. Die ersten Erfahrungen in Gewerbegebieten waren noch etwas ernüchternd, es wurde aber mit Blick auf die Erkenntnisse und das Wahrnehmen der Chancen mit jedem Gebiet besser. Der Alte Schlachthof in Karlsruhe ist aktuell ein Paradebeispiel, wie man zu guten Ergebnissen kommen kann. Und auch das Gewerbegebiet in Grünwinkel ist konzeptionell gut vorbereitet: es geht dort um Denkmalschutz und um einen Klimahotspot der Stadt Karlsruhe. Das hat uns überzeugt.

Kreativpark Karlsruhe Alter Schlachthof

<https://alterschlachthof-karlsruhe.de/>

Moderation: Frau Siegel, werden solche Beispiele Schule machen?

Gina Siegel: Dadurch, dass das Gewerbegebiet in Grünwinkel als Gebiet in die Städtebauförderung aufgenommen wurde, erfährt es besondere Beachtung und steht auch unter einem gewissen Erfolgsdruck, ob sich da innerhalb von wenigen Jahren etwas entwickelt. Ist das Entwicklungskonzept wie beschrieben umgesetzt worden? Gibt es Änderungen? Solche Beispiele, die unter besonderer Beobachtung stehen, gibt es immer wieder. Viele Kommunen erhoffen sich bezogen auf die Klimaanpassung verwertbare Ergebnisse.

Moderation: Herr Fluhrer, wem gehört die Stadt?

Daniel Fluhrer: Die öffentliche Hand, die Gesellschaft muss Infrastruktur und Systeme vorhalten, um die Stadt zukunftsfähig zu halten. Ich finde es gut, dass Bürger in ihre Stadt investieren, Eigenverantwortung tragen und nicht die Stadt alles im Eigentum behält. Das heißt, der Bürger besitzt ein Stück Stadt, auf das er aufpasst und das er an seine nachfolgenden Generationen übergeben kann. Aber das müsste eine Grenze haben. Ab wann bin ich eigentlich nicht mehr in der Lage, Verantwortung für eine Stadt zu tragen, weil ich zum Beispiel gar keinen Bezug dazu habe. Das ist gesellschaftlich zu hinterfragen. Aktuell sind Städte ein Spekulationsobjekt, wenn sie die Finanzlage sehen, und das verursacht große Schwierigkeiten vor Ort.

Moderation: Herr Pesch, ist diese Warnung oder die Frage, wem die Stadt gehört, berechtigt?

Franz Pesch: Im Grundsatz schon. Wir haben eine ganz fantastische, europäische Tradition einer offenen Stadt und müssen uns darauf berufen. Das ist ein essentielles Thema der europäischen Stadtkultur.

Moderation: Herr König, wenn ich zwei Programme habe, die „Lebendige Zentren“ und „Sozialer Zusammenhalt“ heißen, ist das eine Brücke, die ich schlage, hin zur Stadtgesellschaft, die ich noch intensiver in die Prozesse einbeziehen muss. Städtebauförderung ist ein Erfolgskonzept. Aber angesichts der sich zuspitzenden Problemlagen, was kann Städtebauförderung tun?

Ralph König: Die Frage „Wem gehört die Stadt?“ berührt den Kernbereich der Städtebauförderung. Wir müssen z.B. Kommunen bei vielen Vorhaben in die Lage versetzen, dass sie selbst Eigentümer von Grundstücken werden können und damit weitgehende Gestaltungsmöglichkeiten besitzen. In einer demokratischen Gesellschaft gehören zur städtebaulichen Erneuerung folgerichtig Bürgerbeteiligung, intelligente Konzepte,

Mitwirkung und die – legitimierte Aneignung öffentlicher Räume. Dazu müssen im Vorfeld die Bürgerinnen und Bürger mitgenommen werden. Aber nicht in dem Sinne, dass alles ermöglicht wird, was nur irgendwie denkbar ist oder aufgegeben wird, weil es gerade mal nicht gewünscht ist.

Moderation: Eine Frage aus dem Chat: Wird die Stadt Karlsruhe perspektivisch immer mehr von ihrem Vorkaufsrecht Gebrauch machen? Werden das die anderen Kommunen ebenfalls adaptieren?

Daniel Fluhrer: Ich würde mir gerne ein generelles Vorkaufsrecht der Kommune wünschen. Wir sehen, dass wir über die Fläche zum Ziel kommen und dann gestalten können, auch indem man sie weiter veräußert. Aber wir konkurrieren auf dem Markt und dürfen nur Preise mitgehen, die einigermaßen den Bodenpreis widerspiegeln. Sie können als Investor etwas mehr Geld bieten, dann haben sie das Grundstück. Kommunen müssten Erstzugriffsrecht erhalten, wenn sie es denn möchten, um Flächen dann ganz offensiv weiter zu entwickeln. Karlsruhe hat ein großes Interesse daran und die Kommunalpolitik beschließt das Erwerben von Flächen, die strategisch eher am Rand liegen, quasi als Flächenvorrat.

Moderation: Frau Dederer, wie ist die Planungspraxis mit Blick auf das Vorkaufsrecht? Ist das wirklich eins ihrer Haupt- und Kernprojekte?

Heike Dederer: Aus der Praxis heraus kann ich das bestätigen. Gerade das ROTAG-Areal in Grünwinkel, das einen Kern für dieses Sanierungsgebiet bilden wird, hätten wir ohne Vorkaufsrecht nicht realisieren können. Das Vorkaufsrecht war schon in einer existierenden Satzung festgelegt und wir konnten mit dem Sanierungsbeschluss dieses Recht ausüben. Das bringt uns in eine ganz andere Position in der Diskussion mit den Grundstückseigentümern und -eigentümerinnen. Zu bedenken ist aber auch, dass wir an den Verkehrswert gebunden sind, sich Eigentümer dann teilweise etwas anderes vorstellen, ihre Verkaufsabsicht wieder zurückziehen und lieber gar nicht verkaufen.

Franz Pesch: Die Kommune darf sich nicht dem spekulativen Trend aussetzen. Ich zitiere meinen Stuttgarter Kollegen Markus Allman, der einmal skizziert hat, wie sich die Handlungsspielräume in seiner Praxis verengen. Bis sein Büro nach einem Wettbewerbserfolg mit der Ausführungsplanung beginnen könne, habe das Grundstück oft schon mehrmals gewinnträchtig den Eigentümer gewechselt. Am Ende fehle dann finanzieller Spielraum für innovative Wohnkonzepte und neue Architektur. Das ist zugespitzt, hat aber hohe soziale Brisanz, weil die Vermeidung von Veräußerungsgewinnen ohne Leistung ein Schlüssel für die soziale kommunale Wohnungspolitik ist.

Moderation: Eine Frage aus dem Chat an Frau Siegel: Sollte die Städtebauförderung nicht eher im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie angesiedelt sein? Und wie ist die inhaltliche ministerielle Zusammenarbeit? Ich würde gerne noch konkretisieren: wir gehen in der Städtebauförderung von integrierten Konzepten aus, was die große Stärke ist. Wie ist das ansonsten in der Förderlandschaft auf den übergeordneten Ebenen?

Gina Siegel: Bei der Zuständigkeit der Ressorts haben wir als Mitarbeiter keine Zuständigkeit. Das ist eine politische Entscheidung. Jetzt sind wir beim Innenministerium, man muss das Für und Wider erkennen, die Zusammenarbeit mit den jeweiligen Ressorts, die sich immer wieder neu ergibt. Mit den Kollegen vom Wirtschaftsministerium arbeiten wir, gerade was den Energiesektor angeht, intensiv zusammen. Wie sich die Förderlandschaften entwickeln werden, wissen wir nicht. Zwischen 1971 bis 2021 ist Städtebauförderung kein Wunschkonzert. Es bedeutet, dass wir unrentable Kosten, die nirgendwo verortet sind, übernehmen. Was privat abgedeckt wird, das fördern wir nicht. Wir müssen uns darauf konzentrieren, was das „Add-on“ ist und was wir uns mit Blick auf alle Gebiete leisten können. Das muss man in diesem integrierten Entwicklungskonzept berücksichtigen, auch später bei der Abrechnung der Maßnahme. Wir sind verpflichtet, Rechenschaft abzulegen. Erst vor kurzem hat der Bundesrechnungshof formuliert, dass sie sich die Abrechnungsmodalitäten anders wünschen. Wir müssen sehen, wie wir uns da positionieren. Für die Zukunft ist klar, dass Bedarfe da sind und das müssen wir als Ministerium rechtfertigen. In der Zusammenarbeit mit den Ländern wird die Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern jährlich neu definiert. Dabei geht es darum, welche Themen mehr berücksichtigt oder ob Sonderkonditionen, Experimentierklauseln oder besondere Mittel benötigt werden.

Moderation: Dr. Timo Munzinger, Referent beim Deutschen Städtetag, hat einige Ideen in die Diskussion eingebracht, wie man die Städtebauförderung besser machen könnte. Es ging darum, Antragszeiten zu verkürzen und Bewilligungszeiten zu verlängern, es ging um Fördermöglichkeiten für projektbezogenes kommunales Personal. Ein weiterer Punkt war, formale Anforderungen und damit Komplexität zu reduzieren.

Und dann ist da noch der Punkt des integrierten Fördermittelmanagements. Bekommt man die vielen Fördertöpfe für Fläche, Quartier und Ort besser gemanagt?

Ralph König: Wir haben 16 Bundesländer und die konkrete Umsetzung der Städtebauförderung ist Ländersache. Darauf legen wir großen Wert. Soweit es um den Einsatz von Bundesfinanzhilfen geht, ist die Grundlage eine jährlich mit dem Bund abzuschließende Verwaltungsvereinbarung. Unterhalb dieser Ebene entscheiden die Länder eigenständig über Programme und Schwerpunkte. In Baden-Württemberg machen wir eine gemeinsame Ausschreibung für alle Bund-Länder-Programme und für unser eigenes Landessanierungsprogramm. Glücklicherweise steht uns in Baden-Württemberg eine beachtliche Summe an Landesfinanzhilfen zur Verfügung, die uns in die Lage versetzt, die Kommunen deutlich stärker zu unterstützen, als es alleine mit den Bundesfinanzhilfen möglich wäre. Das ermöglicht uns zusätzliche Spielräume, die wir im Interesse unserer Kommunen nutzen. Das Programmvolumen der vergangenen Jahre lag bei rund 265 Millionen, der Anteil der Bundesfinanzhilfen lag dabei in den letzten zwei Jahren bei rund 100 Millionen Euro. Wir schreiben die jeweiligen Jahresprogramme früh im Vorjahr aus. Damit sollen die Kommunen Zeit haben, ihre Gremien noch rechtzeitig vor der Sommerpause befassen zu können und die Anträge für das kommende Jahr sorgfältig vorzubereiten. Dies schlägt sich auch in der Antragsqualität nieder. Antragsschluss für das kommende Jahr ist in der Regel Anfang November, die Entscheidungen fallen dann im darauffolgenden Frühjahr. Kommunales Personal fördern wir nicht, jedoch die Unterstützung durch Sanierungsträger. Das nehmen viele Kommunen in Anspruch. Die Sanierungsträger, die in Baden-Württemberg aktiv sind, vertreten viele hundert Kommunen im Land. Sie haben sich zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen, die für das Ministerium ein wichtiger Ansprechpartner ist.

Baden-Württemberg ist die Städtebauförderung so einfach und kommunalfreundlich wie möglich ausgestaltet. Jetzt steht der Umstieg auf die e-Akte und die digitale Antragstellung bevor, die es den Kommunen noch weiter erleichtern soll.

Ein weiteres bereits erwähntes Thema sind zeitnahe Abrechnungen. Der Bundesrechnungshof hat im bundesweiten Blick moniert, dass die Abrechnung von zum Teil über Jahrzehnte alter Maßnahmen nicht erfolgt ist. Hier sind wir in Baden-Württemberg glücklicherweise fast auf dem aktuellen Stand. Soweit zu kommen hat in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen bei den Kommunen, Sanierungsträgern und beim Land erfordert – auf lange Sicht hilft das Erreichte jedoch allen Beteiligten, weil es unterm Strich erhebliche Mehraufwendungen in der Zukunft erspart.

Moderation: Herr Fluhrer, was würden sie sich aus kommunaler Perspektive ganz konkret für die Zukunft der Städtebauförderung wünschen?

Daniel Fluhrer: Ich habe den Wunsch, dass wir so gut im Gespräch und in der Zusammenarbeit bleiben, wie es bisher geschieht. Ich habe das jetzt von unterschiedlichen Kommunen aus erlebt. In jeder Stadt, in der ich Verantwortung getragen habe, habe ich Kontakt mit Ministerien und in Berlin mit dem Regierungspräsidium gehabt. Das sind engagierte Kollegen für die Kommunen. Die Sanierungsträger besitzen viel Knowhow auch für kleine Kommunen, die sich einen in dieser Art spezialisierten Verwaltungsapparat mit so viel interner Professionalität nicht leisten können. Sie können über Sanierungsträger auf den Markt zugreifen. Bei einem solch guten Miteinander meistert man auch manche bürokratischen Hürden. Für die Zukunft und kommenden Herausforderungen müssen wir zusammenhalten. Die inhaltlichen Feinjustierungen bekommen wir jedenfalls hin, wenn wir so gut im Dialog bleiben.

