



Deutsche  
Akademie für  
Städtebau und  
Landesplanung e.V.

gefördert von:



NATIONALE  
STADTENTWICKLUNGS  
POLITIK

Pionierstrategien der DASL Landesgruppen zum Thema:

# GESELLSCHAFT AM SCHEIDEWEG – UNSERE VERANTWORTUNG, UNSER BEITRAG.

Society at the crossroads – our responsibility, our contribution.

Vorbereitender Bericht zur DASL Jahrestagung 2022

## Impressum

### Vorbereitender Bericht

zur DASL Jahrestagung 2022 in Berlin  
100 Jahre Deutsche Akademie für Städtebau Berlin

### Herausgeber

im Auftrag des Präsidiums vom Wissenschaftlichen Sekretär  
der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL e. V.)  
Julian Wékel, Berlin 2022

### Hinweis

Um Geschlechterstereotype so weit wie möglich zu umgehen, wurde in den meisten Fällen das generische Maskulinum verwendet. Begriffe wie z.B. „Stadtplaner“ und „Autoren“ stehen für Personen aller Geschlechter.

### Copyright

Das Copyright für die Texte und Beiträge liegt bei den jeweiligen Autoren.  
Das Copyright für die Abbildungen liegt bei den jeweiligen Fotografen und Inhabern der Bildrechte.  
Alle Rechte vorbehalten.

### Redaktion und Koordination

Irene Gaus, Uta Volkmann, Julian Wékel

### Gestaltung und Satz

Paul Peuckert, Uta Volkmann

### Gestaltung Cover

Polynox – Büro für Gestaltung, Darmstadt

### Titelbild und Kapitelseiten

Foto-Collage: Pixabay

### Druck und Bindung

ESM Satz und Grafik GmbH, Berlin

### Förderung

Der Bericht wird im Rahmen der „Nationalen Stadtentwicklungspolitik“ vom Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) / Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) gefördert.

**Pionierstrategien der  
DASL-Landesgruppen zum Thema:**

**Gesellschaft am Scheideweg –  
unsere Verantwortung, unser Beitrag**  
**Society at the crossroads –  
our responsibility, our contribution**



**Vorbereitender Bericht  
zur DASL Jahrestagung 2022**

# Inhaltsverzeichnis

VORBEREITENDER BERICHT ZUR DASL JAHRESTAGUNG 2022 IN BERLIN

---

9	<b>KAPITEL 1</b> EDITORIAL
---	-------------------------------

---

14	<b>KAPITEL 2</b> ABSTRACTS ZU DEN ACHT BEITRÄGEN DER LANDESGRUPPEN
----	---

---

	<b>KAPITEL 3</b> INNOVATIVE STRATEGIEN UND PILOTPROJEKTE NACHHALTIGER TRANSFORMATION – DIE BEITRÄGE DER LANDESGRUPPEN
24	Hoffnungsthema Mobilität <i>DASL Landesgruppe Baden-Württemberg</i>
48	Von der Landbewirtschaftung zur Land(wirt)schaftskultur <i>DASL Landesgruppe Bayern</i>
68	Stadt und Land zusammendenken <i>DASL Landesgruppe Berlin / Brandenburg</i>
84	Das transformatorische Potenzial der Digitalisierung <i>DASL Landesgruppe Hamburg / Mecklenburg-Vorpommern / Schleswig-Holstein</i>
96	Bestand in Transformation <i>DASL Landesgruppe Hessen / Rheinland-Pfalz / Saarland</i>
120	Klimawandel & Gerechtigkeit <i>DASL Landesgruppe Mitteldeutschland</i>
144	Pionierstrategien für gemeinschaftliches Wohnen <i>DASL Landesgruppe Niedersachsen / Bremen</i>
158	Landschaft in Veränderung <i>DASL Landesgruppe Nordrhein-Westfalen</i>

---

174	PROGRAMM DER DASL JAHRESTAGUNG 2022
-----	-------------------------------------

---

# KAPITEL 1

# EDITORIAL



# Editorial

Prof. Julian Wékel, Wissenschaftlicher Sekretär DASL

Dieser Vorbereitende Bericht soll den Teilnehmenden an der Jahrestagung ermöglichen, sich bereits im Vorwege mit akademieintern formulierten Positionen zum Titel und Thema der Veranstaltung zu befassen. Er enthält die Beiträge der acht Landesgruppen der Akademie<sup>1</sup> zu Hoffnung vermittelnden Pilotprojekten nachhaltiger Transformation.

Für diese traditionelle Vorabdokumentation besteht in diesem Jahr ein besonderer Bedarf, weit über den Anlass des hundertjährigen Jubiläums der Akademie hinaus.

So hat der nun schon mehr als anderthalb Jahre andauernde außergewöhnliche, weil akademieweit parallele Arbeitsprozess aller Landesgruppen ein weiterführendes Spektrum unterschiedlicher einzelthematischer Annäherungen erbracht.

Sie kommentieren und illustrieren die mit dem Titel der Tagung so übergreifend fachlich wie politisch prioritär zu beantwortende Fragestellung unserer Rolle in der bevorstehenden gesellschaftlichen Entwicklung.

Man wird den Angeboten der DASL Landesgruppen für höchst unterschiedliche inhaltliche Auseinandersetzungen – im Tagungsprogramm sind zentral Präsentationen und Diskussionen in Werkstätten der DASL-Landesgruppen-Pionierstrategien vorgesehen – unvorbereitet kaum gerecht werden können.

Ausgangspunkt für diesen, schon bisher so ergebnisreichen, Arbeitsprozess war ein von allen Seiten akzeptierter Vorschlag des Präsidiums der Akademie an die Landesgruppen, eigenständig Einzelthemen modellhaft innovativer Wege, Strategien und Projekte nachhaltiger Transformationsprozesse zu entwickeln und entsprechend auszuarbeiten.

Eine erste Berichterstattung und Reflexion zu den inhaltlichen Vorstellungen und Themenkonzepten fand dann im Rahmen eines Wissenschaftlichen Kolloquiums als Online-Konferenz im März 2022 statt.

Dabei sollte positiv aufgezeigt werden, ob und inwieweit zum jeweiligen Thema bereits Hoffnungen generierende Pilotprojekte und modellhafte Strategien auf den Weg gebracht sind; dies sollte als Beleg für die leistbare Konkretisierung von Chancen zur pragmati-

schen Umsetzung des gewandelten Grundverständnisses zukünftiger gesellschaftlicher Entwicklung dienen.

Der Anspruch, die betreffenden Themen umfassend strukturierend und in wissenschaftlicher Systematik zu bearbeiten, wurde hierbei explizit nicht erhoben. Das Augenmerk war vielmehr, eher heuristisch auf innovativ, experimentelle Projekte und strategische Pilotvorhaben und eine ebenso offene Darstellung und Einordnung ausgewählter Fallbeispiele gerichtet. Dies erfolgte allerdings in der Erwartung, dass dabei auch eine systemische Einordnung jeweiliger Phänomene geleistet würde.

Auf der Grundlage der zusammenfassenden Dokumentation in diesem Vorbereitenden Bericht ist es nun auch einfacher möglich, die unterschiedlichen Bearbeitungsansätze nach inhaltlichen wie methodischen Kriterien einzuordnen und zu werten. Es bleibt zukünftig allerdings einer vertiefenden Diskussion vorbehalten, welche Themen mit welchen Zielen und in welchem Bearbeitungszusammenhang weitergeführt werden müssen.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass grundsätzlich dem Vorschlag des Präsidiums folgend, nahezu jede Landesgruppe ihr Thema vor allem als übergeordneten Rahmen für die Behandlung mehrerer Einzelthemen aufgefasst oder teilweise recht unterschiedliche Aspekte und Maßstäbe innerhalb dieses Rahmens in eine entsprechend differenzierende Struktur überführt hat. So bestehen einzelne Beiträge aus mehreren Berichten und Argumentationen, die dann vor dem Hintergrund ihre übergeordneten, thematischen Ansatzes von beiden Seiten die Brücke zur systemischen Einordnung wie zur veranschaulichenden Darstellung eines konkretisierten Pilotprojektes oder strategischen Ansatzes bilden (beispielhaft B/BB).

Allgemein zeigen die Beiträge jetzt Arbeitsstände, die schon weit mehr als lediglich Zwischenergebnisse dokumentieren. Sie vermitteln vielmehr, durchaus belastbar, zu Nachvollzug und Diskussion anregende, neue Erkenntnisse.

Auch enthalten nahezu alle Texte programmatisch zu interpretierende Aussagen oder weisen auf neue Fragestellungen hin, deren Verfolgung zukünftiger Bearbeitung vorbehalten bleiben muss.

<sup>1</sup> BAW: Baden-Württemberg, BAY: Bayern, B/BB: Berlin/Brandenburg, HMS: Hamburg / Mecklenburg-Vorpommern / Schleswig-Holstein, HR(P)S: Hessen / Rheinland-Pfalz / Saarland, MD: Mitteldeutschland, NB: Niedersachsen / Bremen, NRW: Nordrhein-Westfalen

Es ist zu vermuten und wäre nur zu verständlich, dass es nicht leicht werden dürfte, an die schon bis heute sehr aufwändigen und grundsätzlich ehrenamtlich erbrachten Bearbeitungs- und Abstimmungsprozesse nochmals weitere Erwartungen zu knüpfen. Vielleicht könnten zur Entlastung, zukünftig Themen kombiniert oder übergreifend verwandte Einzelaspekte zusammengeführt werden.

Im Rahmen der Werkstätten der Landesgruppen-Pionierstrategien und weiterer Auseinandersetzung mit den vorliegenden Beiträgen wird der Ausblick auf den zukünftigen Umgang damit allerdings nur soweit im Vordergrund stehen, als Teilnehmende bereits nach der Lektüre des Vorbereitenden Berichts ihr Interesse bekunden sollten, das eine oder andere Thema erneut aufzugreifen und zu vertiefen.

In der Quersicht auf die acht vorliegenden Pionierstrategien fällt auf, dass im Umgang mit den jeweiligen Fragestellungen zwei grundsätzlich unterschiedliche Ansätze verfolgt wurden: Von mehreren Landesgruppen werden zunächst Themen aufgerufen, zu denen bereits eine entwickelte Praxis besteht, die allerdings auf eine Aktivierung ihres jeweiligen transformatorischen Potentials und auf ihre systemische Relevanz und Einordnung hin zu analysieren und in innovativ experimentellen Handlungsperspektiven weiterzuführen waren.

Beispielhaft wären hier die neuen Sichten auf Fragen der „Mobilitätswende (BAW)“ unter Einbeziehung neuer digital gestützter Technologien wie autonomen Fahrens zu nennen.

Auch das Aufgreifen des Bedarfs für eine neue systemische Einordnung der Initiativen für „Gemeinschaftliches Wohnen (NB)“ als Ausdruck eines gesellschaftskulturellen Wandels von Individualität und persönlicher Autonomie hin zu aktuell eher angestrebter Einbettung des Individuellen in gesellschaftliche Lebenszusammenhänge folgt diesem Ansatz.

Ebenso berührt das Thema des nachhaltigen Umgangs mit Freiräumen in StadtLand (NRW) – als der neuen gesamträumlichen Bezugsebene – eine solche systemische Dimension. Es wird hier u. a. aufgrund der spezifischen, nordrheinwestfälischen Erfahrungen als Forderung nach fundamentaler Qualifizierung bisheriger Praxis im Hinblick auf die anstehende Bewältigung von Herausforderungen umfassenden strukturellen Wandels gesehen.

Schließlich ist an dieser Stelle auch die Qualifizierung des Querschnittsthemas „Digitalisierung (HH/M/S)“ zu nennen, hier untersucht und illustriert im Hinblick auf den Einsatz dieser Epoche prägenden technischen Innovation zur Förderung nachhaltiger Transformationsprozesse.

In den Beiträgen werden regelmäßig mehrere konkrete Fallbeispiele präsentiert, die kritisch die bisherige Praxis reflektieren und Perspektiven wie pragmatische Bindungen und Restriktionen für deren Weiterentwicklung im Sinne dieser Transformation aufzeigen.

Diesen Analysen und Fallbeispielen sind ferner, im Sinne eines zweiten Ansatzes, Beiträge gegenüberzustellen, die neue, noch wenig in entsprechender Praxis zu illustrierende Themen aufrufen. Diese stellen grundsätzlich die vorherrschende theoretische Orientierung und deren praktische Realisierung infrage und fordern eine radikalere Neuorientierung hin zu bisher nicht angemessen reflektierten, veränderten Zusammenhängen ein. Hierzu zählt vorrangig das Postulat, zukünftig einzelne Strategien und Projekte mit Bezug zur räumlichen Entwicklung immer in eine, bereits angesprochene, gesamträumliche Kulisse, das sogenannte „StadtLand“ einzuordnen, wie dies im Beitrag zu „StadtLand“ (NRW), aber ebenso in den Einzelberichten des Beitrags „Stadt und Land zusammendenken“ aus sehr unterschiedlichen thematischen Orientierungen (B/BB) aufgegriffen wird.

In seinem inhaltlichen Anspruch ist dieser Beitrag demjenigen vergleichbar, der die zu verändernde Sicht auf die Kulturen im StadtLand mit dem Thema „Von der Landbewirtschaftung zur Land(wirt)schaftskultur“ (BAY) behandelt und damit ein Plädoyer für die Neugewichtung übergeordneter Planungsebenen verbindet.

Auch der Beitrag „Transformation im Bestand“ (HRS) mag hier einzuordnen sein, zumal die eingeforderte radikale Abkehr von der nahezu absoluten Neubauorientierung in der bisherigen Baupraxis in Kombination mit Themen wie Suffizienz den Bedarf an gesellschaftlichem Wandel einklagt.

Schwieriger zu positionieren ist demgegenüber der Beitrag „Klimawandel und Gerechtigkeit“ (MD), in welchem zum einen eine theoretische Begriffsbestimmung geleistet wird, deren Ergebnisse als Basis wertender Maßstäbe und Kriterien für auf transitorischen Erfolg ausgerichtete Stadtentwicklungsstrategien zu nutzen sein werden. Zum anderen fokussiert der Beitrag in sechs Fallstudien die konkrete Weiterentwicklung entsprechender kommunaler Verfahrenskulturen.

Der hier unternommene Versuch, die Beiträge in zwei themenspezifische Kategorien systematischer zu strukturieren, führt angesichts der Komplexität und Heterogenität der Inhalte jedoch nur begrenzt zu hilfreich orientierenden Ergebnissen.

Tragfähiger erscheint eine gestufte Auseinandersetzung der sich vorbereitenden LeserInnen mit einzel-

nen Texten, beginnend mit der Lektüre der Abstracts, die als erstes Kapitel vor den eigentlichen Beiträge vorangestellt sind. Es wird angeraten, sodann zwei, oder drei individuell am stärksten interessierende Beiträge auszuwählen, auch als Vorentscheidung für die Teilnahme an den Präsentationen und Diskussionen der Werkstätten der DASL-Landesgruppen-Pionierstrategien. Diese sollen bei der Jahrestagung in der zur Verfügung stehenden Zeit jeweils dreifach hintereinander präsentiert werden mit anschließender Gelegenheit zur Nachfrage und Diskussion. Es besteht also die Möglichkeit, sich insgesamt drei Werkstätten zu widmen.

Schließlich ist an dieser Stelle allen, die sich in den Arbeitsgruppen der Landesgruppen bei der Konzeption und Abstimmung der Beiträge in besonderer Form engagiert haben, herzlich zu danken! Die aus den akademieweiten Arbeitsprozessen und bisweilen sogar aus einer der einzelnen Landesgruppen übergreifenden Kooperation resultierende Qualität der Beiträge lässt den Einsatz und Aufwand mehr als gerechtfertigt erscheinen!

Der Titel der Jahrestagung hat uns mit zwei, über den üblichen Rahmen fachlicher Diskurse hinausgehenden, Fragen konfrontiert. Die erste generelle Frage ist die nach unserer fachlichen wie politischen Verantwortung in der Mitgestaltung des Prozesses grundsätzlicher Neuorientierung gesellschaftlicher Entwicklung. Die zweite konkretere Fragestellung bezieht sich auf unseren fachlichen Beitrag zur räumlichen Entwicklung. Hierfür bieten die Texte eine Fülle von Anregungen, Diskussionsstoff und Antworten, die im Rahmen der Jahrestagung aufgegriffen und weitergeführt werden sollen.

Es sei erlaubt, nicht ganz ernst gemeint, aber anlassbezogen vielleicht zulässig, zu schließen: Man sieht der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung ihr hundertjähriges Bestehen nicht an!

Die hier dokumentierte inhaltliche Vorbereitung auf die Jubiläumstagung belegt Kompetenz und Leistungsfähigkeit für die Konzeption und Organisation interner Diskussionsprozesse, und sie zeigt darüber hinaus die aktive Bereitschaft zu kreativem Austausch und Kooperation, weit über den eigenen fachlichen Horizont und üblichen Tätigkeitsrahmen hinaus, in wissenschaftliche, politische und zivilgesellschaftliche Öffentlichkeiten.

## KAPITEL 2

# ABSTRACTS ZU DEN ACHT BEITRÄGEN DER LANDESGRUPPEN



# Hoffnungsthema Mobilität

## Fokus Mensch und Umwelt

Die Flächen wurden umverteilt vom motorisierten Individualverkehr hin zu mehr Platz für Lebens- und Freiraumqualität, mehr Platz für Menschen zu Fuß, und mit dem Fahrrad, Grünflächen und Orte zum Verweilen. Nicht alle Bedürfnisse können lokal bzw. in allen Relationen befriedigt werden und es gibt unterschiedliche Bedürfnisse der Menschen, abhängig von Lebensphase, Einkommen, Haushaltsgröße, Einstellung etc. Doch auch hier gab es eine Transformation im Verständnis von Mobilität, das eigene Auto spielt nur noch eine untergeordnete Rolle, wenngleich es nach wie vor die Möglichkeit gibt, mit dem Auto in die Stadt und in die Quartiere zu fahren. Der Straßenraum ist geprägt von wenigen, langsam fahrenden Autos und nicht mehr von parkenden Autos, die Menschen nutzen Car-Sharing-Angebote, öffentliche Verkehrsmittel, gehen zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad.

## Parken und Sharing

Ein wesentlicher Treiber nachhaltiger Mobilität ist die Entkoppelung des Baus von Wohn- und Nichtwohngebäuden und dem Bau von Stellplätzen bzw. dem Parken:

- Die Anzahl von Stellplätzen ist gegenüber den 2020er-Jahren deutlich reduziert: In Gebäuden passt sich der Stellplatzschlüssel dem Ersetzungsfaktor des Carsharings an, welches den Privatbesitz von Pkw ersetzt. Insbesondere in größeren Objekten kann anstatt einem Stellplatz pro Wohneinheit eine Sharing-Flotte auf 1/5 bis zu 1/10 der Plätze für dasselbe Mobilitätsangebot sorgen. Weitere Reduktionen werden durch ein optimales ÖPNV-Angebot möglich.
- Parkraumbewirtschaftung macht das Parken im öffentlichen Raum unattraktiv und kostspielig. Dies unterstützt den Trend zum Sharing oder zur Nutzung von ÖV oder Rad.
- Quartiersgaragen und Mobilitäts-Hubs dienen neben ihrer Verkehrsfunktion als Treffpunkte sowie als lokale Zentren von Versorgung, Betreuung und Lieferung. Dies führte zu einer Dezentralisierung der Nahversorgung, in der Folge zu kurzen Wegen und schließlich zu einer stärkeren Nutzung von Fuß- und Radverkehr.

## Neue Technologien / autonomes Fahren

Weil das autonome Fahren unreguliert zu massivem Mehrverkehr und einer noch größeren Fahrzeugflotte geführt hätte, werden autonome Fahrzeuge nur in Form von geteilten Fahrzeugen zugelassen. (Autonome) Ridepooling-Fahrten sind kostengünstig und zentral koordiniert, damit kann die Anzahl der gefahrenen Kilometer im Vergleich zu individuellen Autofahrten deutlich gesenkt werden.

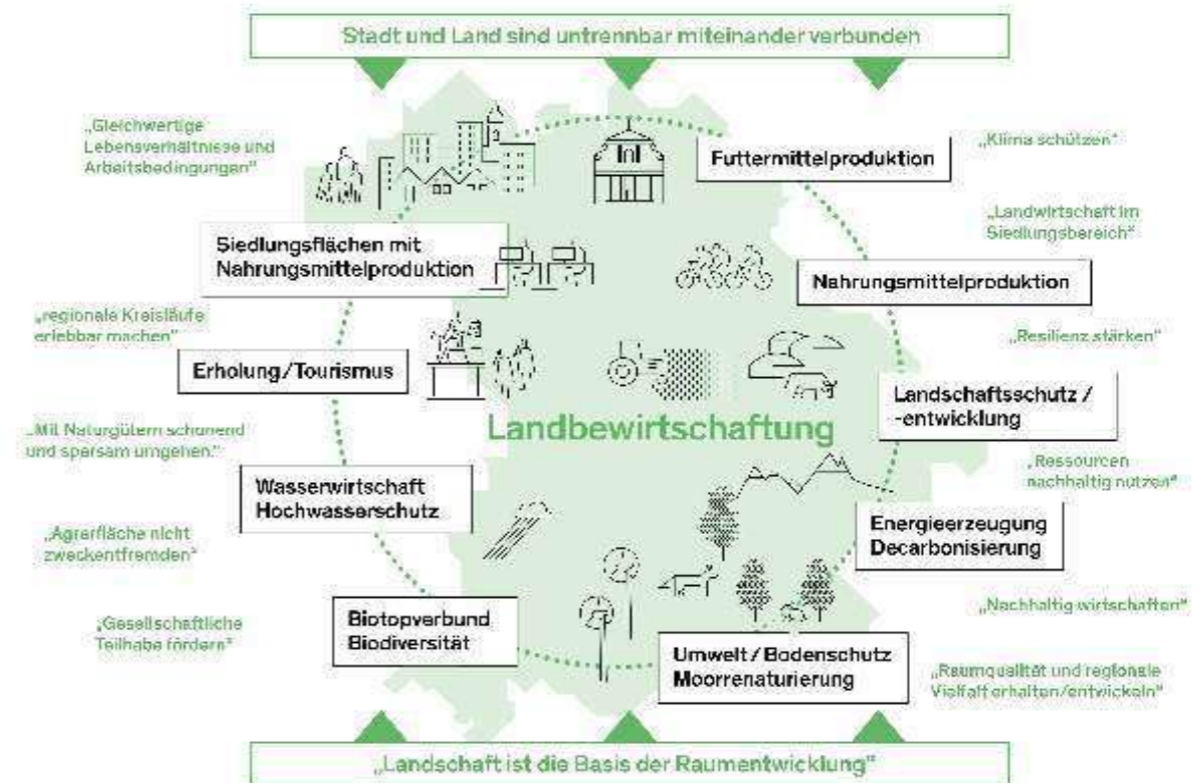
## Öffentlicher Raum

Das Straßenbild ist durch Bäume und Stadtgärten geprägt, die zu neuen Treffpunkten geworden sind. Bewusst wird der Straßenraum in Teilbereichen zur „Aneignung“ für Projekte und Initiativen freigegeben. Dem fließenden, insbesondere aber dem ruhenden Kfz-Verkehr wurde ein Großteil der Flächen entzogen. Neuer Fokus im öffentlichen Raum ist die Anpassung an den Klimawandel und an die Bedürfnisse der Bewohner:innen: Es wird auch besonders darauf geachtet, dass aus der Perspektive von Kindern und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Sitzgelegenheiten, Bewegungs- und Spielelemente und Verschattung durch Bäume und Brunnen viel Lebensqualität bieten. Große Teile des öffentlichen Raums sind entsiegelt und durch Riggel-Systeme und Mulden begrünt und nach dem Prinzip der Schwammstadt für Starkregen und Trockenperioden fit gemacht.

## Geschwindigkeiten

Die Regelgeschwindigkeit in den Städten beträgt 30 km/h auf Hauptstraßen und 20 km/h im nachgeordneten Netz bzw. Schrittgeschwindigkeit in Wohnstraßen. Dies führt neben einer höheren Aufenthaltsqualität zu einer höheren Verkehrssicherheit und einem entspannteren Miteinander von Kfz-Verkehr und nichtmotorisierten Verkehrsarten. Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad sind damit häufig schneller als mit dem Kfz. Zusammen mit dem reduzierten Parkraum für den Kfz-Verkehr führt das neue Geschwindigkeitsniveau zu einer Verschiebung des Modal Split hin zu den stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln des Umweltverbund.

# Von der Landwirtschaft zur Land(wirt)schaftskultur



Quelle: DASL, LG Bayern

Die Raumentwicklung steht an einer Zeitenwende, vergleichbar mit Industrialisierung und Urbanisierung ab der Mitte des 19. Jahrhunderts. Klimakatastrophe, Extremwetterereignisse, Artenverlust und Pandemien verlangen mit äußerster Dringlichkeit einen mehrfachen Paradigmenwechsel: Beachtung planetarer Grenzen statt Wachstumspfad, „Garten-Denken“ statt Naturbeherrschung, integrierte Strategien der Mehrfachnutzung statt ökonomisch-funktionaler Optimierung, Überwindung der getrennten Planungsregimes von Innen und Außen.

Zunehmende Flächenkonkurrenz und parallele sozio-kulturelle Umbrüche (Altersstruktur, Wanderungen, Lebensstile, Werthaltungen) erfordern einen neuen, Stadt und Land übergreifenden Gesellschaftsvertrag zur Raumentwicklung. Denn Sied-

lungsraum und Außenbereich sind durch Daseinsvorsorge, Marktfunktionen, Nahrungssicherung, Luftaustausch, Wassermanagement, Energieproduktion, etc. räumlich und funktional eng verflochten. In 8 Thesen und 6 Hoffungsprojekten werden die produktiven Schnittstellen zwischen den Akteuren und Rahmenwerken städtischer und ländlicher Raumentwicklung, Landbewirtschaftung und Landschaftskultur identifiziert und gemeinsame, integrierende und transformative Instrumente und Standards für Siedlungs- und Außenbereich zur Diskussion gestellt.

**Wie kann die raum- und naturverträgliche Transformation zu einer Land(wirt)schaftskultur im Stadt-Land aussehen?**



# Stadt und Land zusammendenken

## Ansätze zur Transformation der territorialen Beziehung

Wir haben und angewöhnt, Stadt und Land als Gegensatzpaare zu denken, in Bezug auf Lebensumstände, auf Chancen, auf Innovationskraft. Die vorherrschende Blickrichtung ist die von der Stadt auf das Land, und sie drückt auch ein Machtgefälle aus.

Was ist, wenn wir die Blickrichtung umkehren und versuchen, Stadt und Land als Partner eines wieder mehr gleichberechtigten Stoffwechsels bei Nahrung, Energie, Wasser/Luft, Grundstoffen zu verstehen? Seit der Industrialisierung unserer Lebensverhältnisse, seit der „Moderne“ ist dieser Stoffwechsel immer weiter verändert worden, wurde der Bezugsraum des Stoffwechsels bis auf die Weltmärkte ausgedehnt, um schließlich aus dem Blick zu geraten. Die fortschreitende Arbeitsteilung, der sich ausbreitende „Konsumismus“ haben schließlich auch zu einem Verlust des Verständnisses von Zusammenhängen geführt: „Der Strom kommt aus der Steckdose“. Wenn es heute die Aufgabe ist, das Verhältnis von Mensch und Natur wieder in eine bessere, im Wortsinne „nachhaltige“ Balance zu bringen, ist es nötig, auch das Verhältnis von Stadt und Land neu zu bestimmen und zu untersuchen, ob und wie Prozesse des Stoffwechsels wieder stärker regionalisiert und ins Bewusstsein gerufen werden können, welche veränderten Arrangements von Governance dafür nötig wären und welchen Beitrag räumliche Konzepte oder Leitbilder dazu leisten könnten.

Die Landesgruppe hat anhand von fünf konkreten Projekten aus der Region mögliche Lösungsansätze diskutiert,

- wie die lokalen Ressourcen Holz und Wasser regionale Stoff- und Wirtschaftskreisläufe verbessern könnten,
- wie über regionale Kulturarbeit Erfahrung von Selbstwirksamkeit vermittelt und letztlich eine wichtige Voraussetzungen für regionalpolitische Willensbildung „von unten“ geschaffen wird,
- und wie spezifische regionale Raumkonzepte Ressourcen sparen und gleichzeitig besser wechselseitig Interessenlagen von Stadt und Land berücksichtigen könnten.

Die Umsetzung eines „radikalen Perspektivwechsels“ stößt allerdings auf vielseitige Hindernisse und Barrieren, in administrativen Grenzen, vorhandenen Institutionen, dem geltenden Rechtsrahmen und nicht zuletzt der vorherrschenden Problem- und Interessenwahrnehmung. Die Frage ist offen, wieviel Wiederverknüpfung von regionalen Stoffkreisläufen im Rahmen der bestehenden Verhältnisse möglich wäre. Welche Änderungen lassen sich (angesichts der für eine wirksame Umsteuerung knapp werden Zeit) noch rechtzeitig auf den Weg bringen? Und schließlich, wieviel von den Vorschlägen lässt sich gegen die übermächtigen Marktkräfte, die auch den Stoffwechsel von Stadt und Land heute bestimmen, ohne wesentliche Korrekturen am herrschenden Kapitalismus durchsetzen?

# Das transformatorische Potenzial der Digitalisierung

## Chancen für eine klimaneutrale Entwicklung für Stadt und Land?

Parallel zur notwendigen großen Transformation in Richtung einer nachhaltigen und klimagerechten Gesellschaft vollzieht sich die digitale Transformation. Die Konsequenzen und Potenziale dieser Transformation haben sich in den letzten zwei Jahren angetrieben durch den Corona-induzierten Digitalisierungsschub quasi vor unseren Augen ‚materialisiert‘ und lassen weitere Veränderungen und Konsequenzen für die Raumentwicklung erwarten. Beide Transformationen stellen die räumliche Planung vor große Herausforderungen.

Um die erforderlichen vor allem planerischen Weichenstellungen zu identifizieren, die in der Zukunft zu einer klimagerechten Raumentwicklung führen, haben wir methodisch einen strukturierten Zielbildungs- und Entscheidungsprozess gewählt. Für drei unterschiedliche Raumtypen, die typisch für die räumlichen und planerischen Herausforderungen in der Landesgruppe Nord sind, haben wir über eine Trendanalyse Zielbilder formuliert und Handlungsoption erarbeitet: Kleinstädte, Suburbane Räume und die Metropole.

Im Ergebnis muss das transformatorische Potenzial der Digitalisierung künftig für die Planung stärker genutzt werden, um für eine nachhaltige klimaangepasste Entwicklung die erforderlichen Weichenstellungen zu ermöglichen:

- Integrierte Planungen und strategische Ausrichtungen können auf der Grundlage digitaler flächenrelevanter Umwelt- und Klimadaten raumübergreifend erfolgen. Wir benötigen flächendeckende Klimafolgenanpassungspläne.
- Der Planungsfokus muss aus den Agglomerationskernen heraus auf die Stadt-Umland-Räume weiter ausgedehnt werden und auch hier stärker gestaltend wirksam werden
- Infrastrukturförderung muss mit einer strikten Energie- und Mobilitätspolitik verbunden werden. Dabei ist die auch Vergabe von Städtebauförderungsmitteln an die relative Klimaeffektivität zu koppeln.

- Die Vermeidung des Flächenverbrauch und die Wiederverwertung von Ressourcen kann durch Digitalisierung besser gesteuert werden
- Durch Algorithmen gesteuerte öffentliche Mobilitätskonzepte können in allen räumlichen Bereichen eine Umkehr vom MIV zum ÖPNV zu fördern.
- Gemeinwohlorientierte Räume für Arbeit, Bildung und Mobilität sind der Schlüssel einer durch mehr Sharing-Konzepte digitalisierten Gesellschaft

Die Transformation durch Digitalisierung benötigt jedoch flankierende politische und planerische Weichenstellungen. So müssen die Kleinstädte finanziell und personell stärker aufgestellt sein, um ihre Rolle als Grundzentren und Anker gerade in den peripheren Räumen wahrnehmen zu können. Nur dann können die Kleinstädte die veränderte Lagegunst nutzen und neue Wohn- und Arbeitsformen aktiv zu unterstützen. Die regionalen Metropolen müssen eher über Restriktionen beim Fläscherverbrauch und MIV gesteuert werden und sollten über bodenpolitische Maßnahmen Unterstützung für die Implementierung gemeinwohlorientierter Räume erhalten. Die suburbanen Pendler- und Entlastungskommunen hingegen sollten mit einer stark gestaltenden Planung begleitet werden, um den hohen Entwicklungspotenzialen gerecht zu werden. Grundlage aller Transformation bleibt die Implementierung einer sozialen Bodenpolitik und die Nutzung der Digitalisierung für eine umfassende Kooperation verschiedener Akteurstellungen und der Bevölkerung.

**Die entscheidende Frage bleibt, wie die positiven Auswirkungen der digitalen Transformation politisch implementiert werden können und welche Rolle die Akademie hierbei einnehmen wird.**

# Bestand in Transformation

## Grundprinzipien im klimaneutralen Umgang mit dem Bestand

Die Notwendigkeit einer radikalen Transformation des Gebäudebestands, unserer Häuser, Siedlungen und Städte, hin zu umfassendem Ressourcenschutz und zur Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Ausstoss ist allgemeiner fachlicher Konsens. Diese Bestandstransformation ist maßgeblich durch eine Anpassung des Planungs-, Bau- und Bodenrechts voranzutreiben. Hinzu kommen eine eher systemische als objektbezogene Herangehensweise und die Aktivierung möglichst aller relevanten Akteure. Im Einzelnen bedeutet das: Nur konsequent systemisches Denken und Handeln wird ausreichende Effekte erzielen. Energetische Sanierung ist immer in allgemeine Aufwertung der Lebensumgebung einzubinden. Bauteile, Gebäude, Siedlungen und die Gesamtstadt sind möglichst zusammen zu betrachten. Lebenszyklus-Betrachtungen und „Cradle-to-cradle“-Konzepte müssen zum Regelvorgehen im Bauwesen werden. Eine funktionsfähige und effiziente Kreislaufwirtschaft für möglichst alle eingesetzten Ressourcen muss aktiv entwickelt werden.

Zentrale Bedeutung werden die Überarbeitung und Anpassung sowohl der gesetzlichen als auch der ökonomischen Rahmenbedingungen erhalten. Die Bauordnung wird zur Umbauordnung. Ressourcenverbrauch muss konsequent monetarisiert werden, wenn auch soweit nötig sozial abgefedert. Erfahrungsgemäß wird die Veränderung juristischer und ökonomischer Regeln viel Zeit in Anspruch nehmen. Eine Vielzahl von aktuellen „Pionierstrategien“ weist allerdings nach, dass bereits unter aktuellen Bedingungen erhebliche Erfolge möglich sind. Baukultur und qualitätvolle Gestaltung behalten auch in der Transformation ihre herausragende Bedeutung. Die kreative Weiterentwicklung zu einer neuen „Umbaukultur“ auch unter den Bedingungen des Klimawandels ist eine der Voraussetzungen für die breite Akzeptanz der notwendigen Transformation.

Die Aktivierung aller relevanter Akteure der Transformation wird entscheidend für deren Umsetzungsgeschwindigkeit und den Gesamterfolg. Passgenaue Beteiligungsverfahren, vielfältige Kommunikation und niedrigschwellige Beratungsangebote sind der Schlüssel dazu. Die Einbindung der großen Bestandshalter bietet schnelle Erfolge. Letztlich sind aber auch die Einzeleigentümer durch ihre große Anzahl wie auch die Gewerbeimmobilienbesitzer mit ihren großen Gebäudevolumina für die erfolgreiche Transformation unverzichtbar.

Für eine Vielzahl von Einzelproblemen stehen bereits zufriedenstellende technische Lösungen zur Verfügung, wenngleich auch noch viel Entwicklungsspielraum vorhanden ist. Die Einzellösungen müssen sich nun allerdings sehr schnell als Standardvorgehen durchsetzen. Dazu stellen sich die Fragen, wie kurzfristig die passenden gesetzliche und soziale Rahmenbedingungen geschaffen werden können, wie vorhandenes Wissen zu systemischen Konzepten zusammengefasst und wie es in der ganzen Breite des Bauwesens angewendet werden kann.

# Klimawandel & Gerechtigkeit

## „Klimaeffektives“ kommunales Handeln ermöglichen

Staatliche Reformen zu Stärkung gleichwertiger Lebensverhältnisse und räumlicher Gerechtigkeit müssen rechtliche, administrative und finanzielle Hindernisse für „klimaeffektives“ kommunales Handeln abbauen. Der Arbeitsalltag von Verwaltungen im ländlichen Raum und in den Strukturwandelgebieten kann so leistungsfähiger und „agiler“ werden. Immer neue thematische und finanzielle „Bypässe“ (d.h. Programme und Innovationsaufforderungen) werden kritisch gesehen. Die wechselnden Förderstrecken binden rare Ressourcen oder können nicht genutzt werden, weil in den Gemeinden erforderliche personelle und finanzielle Ressourcen nicht vorhanden sind. Deutliche Entlastung und Entschlackung im Verwaltungshandeln setzt Kapazitäten frei, mit denen auch kleine Kommunen konzentriert und kontinuierlich relevante Aufgaben/Projekte der „Großen Transformation“ verfolgen können.

## „bottom-up“ zu klimaneutraler & gerechter räumlicher Entwicklung vor Ort

Zeitnah müssen breite, insbesondere interkommunale Allianzen für integrierte räumliche Strategien und Projekte der „Großen-Transformation-Vor-Ort“ ermutigt, ermöglicht und befördert werden. Im „bottom-up Modus“ mit präziser Kenntnis der lokalen Bedarfe, Potenziale, Handlungs- und Möglichkeitsräume sollten Gemeinden und Regionen ihren Weg und Beitrag zur klimaneutralen Raumentwicklung in „Ziel- und Raumbildern“ entwerfen und umsetzen dürfen; dies auch in abgestimmten länderübergreifenden Kooperationen. Die integrierten Konzepte müssen substanzielle Zielvorgaben und Handlungskataloge aufweisen: in Form fundierter sachlich-fachlicher Aussagen für die angestrebte klimaneutrale Gebietsentwicklung und im Blick darauf, wie diese Konzepte zur räumlichen Gerechtigkeit beitragen. Schlüsselthemen sind energieeffiziente Mobilitätslösungen, flächensparende, kompakte Siedlungsentwicklung und technische wie räumlich-gestalterische Integration der erneuerbaren Energien. - In welcher Weise ein „Gegenstromprinzip“ (Bund, Länder, Kommunen) für solche Entwicklungsplanungen konstruktiv werden kann, bedarf der Klärung und Ausgestaltung.

## Hohe Kompetenzanforderungen an die Gestaltungsprofessionen

„Gute fachliche Praxis“ (d.i. wesentlich interdisziplinäre Gestaltungspraxis) muss deutlich an Gewicht gewinnen in der Debatte und Abwägung demokratischer Beteiligungs- und Entscheidungsprozesse. Es sind die gestaltenden Disziplinen, die das Gesicht der geplanten und gebauten Umwelt („HEIMAT“) maßgebend bestimmen. Diese Forderung ist gleichermaßen mit einer „Bringschuld der Professionellen“ verbunden. Sowohl anspruchsvolle interdisziplinäre Ausbildungskonzepte der Hochschulen als auch individuelle Performance und berufsethisches Selbstverständnis sind hier in neue Verantwortlichkeit gerufen.

# Neue Gemeinschaftliche Wohnformen

## innovative und experimentelle Qualitäten

Die spätmoderne Wachstumsgesellschaft gerät an ihre Grenzen. Die wachsende Verfügbarmachung der Welt führt in eine „doppelte Energiekrise“ (Hartmut Rosa) mit äußeren ökologischen und inneren kulturellen Symptomen.

Wir nehmen vor diesem Hintergrund an, dass es Brüche im Trend der Individualisierung geben wird. Individualität mit maximaler Autonomie würde dann gegenüber einer gemeinschaftlichen Einbettung an Bedeutung verlieren.

Für Städte- und Wohnungsbau lässt sich daraus als hoffnungsgebende Prämisse ableiten, dass in nachfolgenden Gesellschaftsformen zu einem gelingenden Leben gemeinschaftliche Wohnformen gehören. Gemeinschaftliches Wohnen kann als eine der wichtigen Pilotstrategien zum Gelingen der notwendigen Transformationsprozesse im Kontext des Umwelt- und Klimaschutzes betrachtet werden.

Diese Transformationen betreffen viele Faktoren in unserem Zusammenleben. In dem Prozess enthaltene Unsicherheiten und Risiken lassen sich im gemeinschaftlichen Rahmen möglicherweise besser bewältigen als in individualisierten Lebens-/Haushaltsformaten. Unter der Perspektive der sogenannten Praxistheorie können gemeinschaftliche Lebensformen und der Wohnungsbau als gelebter, institutionell organisierter und materieller Zusammenhang integriert betrachtet werden.

Die Untersuchung zeigt, dass für das Gelingen innovative Ansätze, aber auch Kompetenz und dauerhaftes Engagement auf Seiten der zukünftigen Bewohner und Interessierten erforderlich ist. Sehr wichtig sind auch strukturpolitische Rahmenbedingungen auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene, die solche Projekte, die sich gegenüber kommerziellen Projekten vor allem durch intensive Beteiligungs- und Entscheidungsprozesse im Nachteil befinden, effektiv unterstützen und fördern können.

Gemeinschaftliche Wohnformen gelingt häufig neben einer konsequenten Verfolgung ökologischer und sozial ausgleichender Zielsetzungen, die i.d.R. konstitutiver Bestandteil eines Programms sind, Formate des gemeinschaftlichen Wohnens vielfältiger ausdifferenzieren und bereichernde Ausstrahlwirkungen auf eine Quartiersumgebung zu bewirken. Nicht zu vernachlässigen sind auch potentiell positive Effekte für die Stadtgestalt.

In unserer Studie werden, ausgehend von gewählten Projektbeispielen aus dem Gebiet unserer Landesgruppe, gemeinschaftlicher Wohnprojekte und nach sozialen, räumlichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten und Chancen systematisch beschrieben und analysiert. Erkenntnisse werden thesenhaft verdichtet. Zusammen mit Text- und Abbildungen zur Darstellung der Beispiele werden so Pilotstrategien umrissen, die zur Weiterentwicklung gemeinschaftlicher Wohnformen beitragen können und in denen auch Klima- und Umweltschutz Bestandteil alltäglichen Wohnens werden können.

# Landschaft in Veränderung

## Rolle der Freiräume und Landschaft für eine klimaangepasste Stadt- und Raumentwicklung

Die Zukunft der Stadt liegt in der Landschaft und in den Freiräumen!

Grünflächen, Freiräume und urbane Landschaft tragen wesentlich zur Lebensqualität unserer Städte bei. In miteinander verbundenen Netzstrukturen aus Parkanlagen, Stadtplätzen, Kleingärten, Spiel- und Sportangeboten, Gewässern und mit Bäumen gesäumten Straßen und Wegen bieten sie Möglichkeiten für Freizeit und Erholung, durchlüften die Stadt, binden Stäube und Schadstoffe, dämpfen Lärm und puffern Witterungsextreme, wie Hitze, Kälte, extreme Trockenheit und Starkregenereignisse ab. Als Biotopverbundsystem tragen sie zur urbanen Arten- und Strukturvielfalt und damit zur Biodiversität bei. Unsere Pionierstrategie setzt sich auf der Grundlage von Modellprojekten damit auseinander, wie die vorhandenen Potentiale der Landschaft in- und außerhalb der Stadt synergistisch und kollaborativ weiterentwickelt werden können. Wie wir durch multicodiert genutzte Freiräume bei Verknappung von Flächen für die Siedlungsentwicklung trotzdem neue räumliche Qualitäten und einen Beitrag zu stadtspezifischen Ökosystemleistungen initiieren können. Durch die kompakte Bündelung von städtischen Funktionen die Lebensqualität zu halten und zu verbessern, bedeutet Arbeiten, Wohnen, Gärtnern auch für die eigene nahe Versorgung, Mobilität, Klimaanpassungsmaßnahmen und vieles andere intelligent zu verknüpfen und den Flächen Mehrfachaufgaben zuzuweisen. Bewusstsein und Sensibilität dafür zu schaffen, Kreativität zu fördern und Lust auf solche Veränderungen zu machen, ist Voraussetzung für eine erfolgreiche Transformation.

## KAPITEL 3

# INNOVATIVE STRATEGIEN UND PILOTPROJEKTE NACHHALTIGER TRANSFORMATION – DIE BEITRÄGE DER LANDESGRUPPEN



**DASL Landesgruppe Baden-Württemberg:**

Christine Baumgärtner, Klaus Elliger, Kerstin Gothe, Eva Noller, Anke Karmann-Woessner, Lisa Küchel, Anette Rudolph-Cleff, Jan Riel, Cord Soehlke und Gisela Stete

# Hoffnungsthema Mobilität

## Bestandsaufnahme: Wie wir Mobilität bisher gestalten

Es hat den Anschein, mehr ginge nicht: Mit fast 60 Millionen zugelassenen Kraftfahrzeugen hat der Bestand in Deutschland einmal mehr einen Höchststand erreicht – 1960 waren es 8 Millionen. Auch die Anzahl der gefahrenen Kilometer kennt tendenziell nur die Entwicklung nach oben. Vom Einbruch durch die Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 einmal abgesehen, geht die Tendenz alleine in Deutschland jetzt auf die Marge von 800.000.000.000 (800 Milliarden) Kfz-km jährlich zu. 85 % davon werden in Pkw zurückgelegt. Das schlägt sich auch auf die Treibhausgasemissionen nieder: Der Verkehrssektor hat es als einziger Sektor nicht geschafft, seine Emissionen zu reduzieren. Dabei erfordert der Klimawandel eine globale CO<sub>2</sub>-Neutralität innerhalb der nächsten Jahre, um das 1,5-Grad-Ziel wenigstens näherungsweise zu erreichen. 2022 liegt der Anteil des Verkehrssektors in Deutschland jedoch noch immer bei 27% der Gesamtemissionen.

E-Mobilität wird als Heilsbringer versprochen, verlagert das Problem jedoch nur vom Verkehrssektor auf den Energiesektor. ‚Herkömmliche Verkehrsprobleme‘ wie Stau oder Unfälle werden durch E-Mobilität nicht gelöst, ebenso wenig alle weiteren, mit dem Autoverkehr einhergehenden Probleme, wie die überbordende Belastung des öffentlichen Raums durch den ruhenden Verkehr und der damit einhergehende Qualitätsverlust in unserem eigenen Lebensraum. Die Einführung emissionsfreier Energieträger im Verkehrssektor ist alternativlos, eine Lösung der genannten Probleme ist jedoch nur durch eine Abkehr der heutigen, vom Kfz geprägten Mobilität möglich. Hier müssen Stadt- und Verkehrsplanung kurzfristiger und mit mehr Nachdruck steuernd eingreifen.

### Ein Rückblick aus Ende der 2030er Jahre

Das Team der Landesgruppe Baden-Württemberg macht ein Gedankenexperiment: „Wie würden sich Stadt und Land entwickeln, wenn wir Planer:innen das durchsetzen könnten, was wir wollen?“ Wir beschreiben die Situation aus der Perspektive Ende der 2030er Jahre und schildern die „Trittsteine“, die begangen wurden und die heute schon erkennbar sind. Wir skizzieren eine Zukunft, die Hoffnung macht anhand von Strategien, Beispielen und Projekten auf verschiedenen Ebenen. Die folgenden fünf Themenfelder werden behandelt:

1. Umweltverbund  
... ist Teil eines intermodalen, umweltschonenden Mobilitätssystems
2. Die „15-Minuten-Stadt“  
... ist Trittstein zu einem neuen Verkehrssystem in Paris. Vive la Transformation!
3. Neue Technologien und autonomes Fahren ... unterstützen eine multimodale Stadt und Verkehrsplanung
4. Akteure und Instrumente ... werden für mehr Akzeptanz neuer Formen der Mobilität gekoppelt
5. Integrative Gestaltung ... entwickelt die Straßen als Lebensraum und nutzt sie als Grünraum und Wasserspeicher

Die Themenfelder wurden in Diskussionen der Gesamtgruppe entwickelt. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sie sollen zum Weiterdenken anregen und sind offen für Fortsetzungen. Überschneidungen bzw. Doppelungen zwischen den Kapiteln sind teilweise unvermeidbar.

Im Fazit am Ende des Beitrags leiten wir eine planerische, gesellschaftliche und politische Vision für eine zukünftige stadtverträgliche Mobilität aus den Erkenntnissen der fünf Themenfelder ab.

## Themenfeld 1: Umweltverbund

### ... ist Teil eines intermodalen, umweltschonenden Mobilitätssystems.

Christine Baumgärtner und Eva Noller

In unserem Zukunftsbild gestaltet sich der Verkehr stadtverträglich und nachhaltig. Bürger:innen haben unterschiedliche nutzerfreundliche Angebote für ihre alltägliche Mobilität zur Verfügung. Sie bewegen sich multimodal und klimaschonend, auch kreuz und quer durch die Region, und sie verbinden Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholung bequem miteinander. Die Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbeschwerpunkte entlang des ÖPNV-Netzes fördert diese Entwicklung.

Dadurch bilden die funktionalen Verflechtungen der Städte mit dem Umland ein enges Netz. Die Mobilität wird über administrative Grenzen hinweg geplant und gestalterisch, funktional und städtebaulich gut aufeinander abgestimmt. Sie ist einfach zu bedienen. Auch das Bezahlssystem ist einheitlich, leicht verständlich und sorgt für einen bewussten Umgang mit Mobilität.

Interkommunale und integrierte Mobilitätskonzepte stellen die Erreichbarkeit von täglichen Zielen sicher und stellen alternative klimaverträgliche und bedarfsorientierte Angebote in ausreichender Kapazität und Qualität zur Verfügung. Die Lebensqualität ist sowohl in Verdichtungsräumen als auch in ländlichen Gebieten enorm gestiegen. In der Stadt macht sich die Verbesserung der Luftqualität und die Reduzierung des Lärms für die Gesundheit der Menschen bemerkbar. Im Umland sind es die vielfältigen und bezahlbaren Möglichkeiten, Mobilität zu nutzen, die die Menschen zufriedener und entspannter leben lassen. Auch die Erreichbarkeit der Notdienste hat sich erhöht und damit die Sicherheit in der Gesundheits- und Notfallversorgung. Pendlerverkehre auf den Straßen sind deutlich reduziert. In den Straßen sind lebenswerte und multifunktional nutzbare öffentliche Räume entstanden, die auch der Gestaltungsqualität der Städte dienen.

Die Planung und Umsetzung neuer, innovativer Mobilitätskonzepte benötigen einen kontinuierlichen Dialog mit allen Beteiligten wie Bürger:innen, Stadt- und Verkehrsplaner:innen, Verbänden, Verkehrsdienstleistern und Wissenschaftler:innen, aber auch zwischen den verschiedenen Planungsebenen: Kommune – Region – Land.

#### Trittsteine – was brauchen wir dafür?

Der öffentliche Verkehr wird als leistungsfähiges Rückgrat der Mobilität ausgebaut. Dabei stellt der Schienenverkehr mit einer 15-minütigen, verläss-

lichen Taktung die Basis dar. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird um neue, nachfragebasierte Angebote wie Fahrzeug-Sharing und On-Demand-Angebote ergänzt, sodass auch in ländlichen Räumen Mobilität gewährleistet wird. Dafür ist eine Neuaufteilung des Raumes und auch der finanziellen Mittel notwendig.

Die aktive Mobilität wie Fuß- und Radverkehr wird bereits bei städtebaulichen Planungen mitgedacht und dient als Basis für Quartier und Umfeld. Zusätzlich zu einem Radverkehrsnetz in Siedlungsbereichen wird ein übergeordnetes Netz für Pendler:innenverkehre unter Berücksichtigung unterschiedlicher Geschwindigkeiten (E-Bikes) erstellt. Im ländlichen Raum ersetzen Car-Sharing-Angebote den Zweit- und Drittwagen.

Als neues Aufgabenfeld der Kommunen wird die Verbesserung der Intermodalität in den Verwaltungen erkannt. Es gilt, die Wegeketten für die Bedarfe der Menschen zu verbessern. Mobilitäts-Hubs und deren Vernetzung bieten gute und bequeme Umsteigemöglichkeiten und machen damit die Wegestrecken zeiteffizient und attraktiv. Neben der Vernetzungsfunktion können die Orte als Treffpunkte gesellschaftlichen Lebens entlang des ÖPNV-Netzes sowie als lokale Zentren von Versorgung, Betreuung, Lieferung in den Quartieren dienen. Komfortable handhabbare Bedien- und Bezahlssysteme helfen die Mobilitätsangebote miteinander zu verknüpfen.

Dafür können bereits vorhandene oder noch auszubauende Knotenpunkte genutzt oder umgenutzt werden (z.B. ehemalige Bahnhofsgebäude) oder stadt- und verkehrsplanerisch bedeutsame neue Mobilitätsknotenpunkte definiert werden.

Sie bündeln unterschiedliche Mobilitätsangebote des Umweltverbunds und vereinfachen den schnellen und barrierefreien Umstieg in andere Verkehrsmittel und -formen für den Anschluss in die Fläche – zum Beispiel P+R-Parkhaus mit Parkplätzen für Fahrgemeinschaften, Fahrradinfrastruktur mit Reparaturservice, Lade- und Mietradstationen, flexible On-Demand-Angebote wie Anrufsammeltaxis, Rufbusse, Bürgerbusse oder Ridepooling, Carsharing-Angebote sowie in den Öffentlichen Nahverkehr integrierte Mitfahrangebote. Daneben bieten Mobilität-Hubs zahlreiche Alltagsfunktionen wie Nahversorgung inkl. Bank, Post- und Reparaturservice, soziale Einrichtungen für Kinder und Senioren, Gesundheit und Pflege, Bibliothek, aber auch Co-Working-Spaces.

Ergänzt wird das Angebot durch leicht handhabbare Mobilitäts-Apps, mit denen jederzeit das auf die individuellen Bedürfnisse angepasste Angebot abgerufen werden kann. Eine gute Anbindung der Hubs an Hauptradrouen und Radschnellverbindungen ist selbstverständlich.

**Das Beispiel Mobilitätspunkte in Leinfelden-Echterdingen**

Als Beispiel dienen die Mobilitätspunkte in der Kommune Leinfelden-Echterdingen, auf deren Gemarkung sich der Flughafen Stuttgart befindet. Der Gemeinderat hat 2017 ein integriertes Mobilitätskonzept beschlossen, das durch eine breit angelegte Beteiligung der Bürgerschaft und durch verkehrliche und sozialwissenschaftliche Untersuchungen und Analysen gestützt und erarbeitet wurde. Ein wesentliches Ergebnis war, dass eine Vernetzung sowohl der Verkehrsarten als auch der Stadtteile in der polyzentralen Stadt eine wesentliche Maßnahme zur Verbesserung der Mobilität im Umweltverbund darstellt.

Für die Entwicklung eines Baukastensystems für Mobilitäts-Hubs wurde ein Wettbewerb für Design- und Architekturbüros kombiniert mit Landschaftsarchitekturbüros ausgelobt. Das Ergebnis ist ein variables, je nach den Erfordernissen des Standortes zusammensetzbares System von Modulen.



Mobilitätspunkt Stadionstraße in Echterdingen © Eva Noller

Zentrales Element ist die multifunktionale, von innen beleuchtete Stele, die farblich gekennzeichnet jeweils den Service und die Mobilitätsart anzeigt, aber gleichzeitig auch die statische Funktion der Beleuchtung und Entwässerung der Haltestellen übernimmt. Durch die hochwertige und einheitliche Gestaltung der Einzelelemente und der Freiflächen entstehen attraktive Mobilitäts-Hubs, die die neue im Stadtraum sichtbar machen.



Stele als zentrales Element der Mobilitätspunkte © Eva Noller

**Mobilität funktioniert nur mit Regionalität**

Nicht nur die radialen Mobilitätsverbindungen zwischen Stadt und Umland werden in den Blick genommen, sondern auch die tangentialen Verflechtungen im Umland selbst. Für die Pendlerverkehre werden die Mobilitätsräume zwischen Stadt und Umland zügig verbessert. So helfen ÖPNV- und alternative Mobilitätsangebote zwischen Wohn- und Arbeitsorten, auch Gewerbegebieten beim Umstieg der Pendler:innen auf den Umweltverbund. Dafür ist u.a. eine starke Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen und Verkehrsträgern notwendig. Gerade Unternehmen fördern durch betriebliches Mobilitätsmanagement gezielt klimaverträgliche und gesundheitsfördernde Mobilität (z.B. betriebliche Infrastruktur für Radpendler, Diensträder, ÖPNV-Zuschuss).

**Das Beispiel regiomove in Karlsruhe**

Ziel dieses Projektes ist es, das bestehende städtische Verkehrsangebot mit der Region Mittlerer Oberrhein mithilfe einer App besser zu vernetzen und die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf eine emissionsarme Mobilität zu fördern. Mit der Mobilitäts-App können Nutzer:innen Routen, Fahrzeiten und Preise aller in das System integrierten Verkehrsmittel auf einfache Weise miteinander vergleichen, und das optimale Angebot auch buchen und bezahlen. Der Zugriff auf eine Vielzahl

von Verkehrsmitteln ermöglicht eine flexible und individuelle Routenplanung. Ergänzend zur App gibt es acht in der Region verteilte Mobilitäts-Hubs.

**Zwischenfazit**

Ein starker und zeitgemäßer ÖPNV ist essenzieller Baustein einer zukunftsfähigen Mobilität und wird es bleiben. Die neuen Technologien wie das autonome Fahren ergänzen ihn. Den Menschen im Umland von Städten oder im ländlichen Raum werden bedürfnisgerechte Alternativen zu den heutigen Auto-dominierten Mobilitätsgewboten angeboten, etwa E-Bikes, Carsharing und zukünftig vielleicht autonome Shuttles. Multimodale Hubs verknüpfen Mobilitätsangebote mit weiteren Diensten und Treffpunkten. Die regionsweite Zusammenarbeit der politischen Akteure und Verkehrsunternehmen unterstützt die Multimodalität.



Das einheitlich gestaltete Design sorgt für hohe Wiedererkennbarkeit. © netzwerkarchitekten/unit-design

Die Hubs bündeln die Mobilitätsangebote, welche die App digital miteinander vernetzt, und verfügen neben den Terminal-Anwendungen und Verkehrsmöglichkeiten über verschiedene Service-Komponenten.



Die regiomove-Ports bieten umfassende Service-Angebote. © netzwerkarchitekten/unit-design

## Themenfeld 2: „15-Minuten-Stadt“

### ... ist Trittstein zu einem neuen Verkehrssystem in Paris ist. Vive la Transformation!

Annette Rudolph-Cleff und Anke Karmann-Woessner

Dieses Themenfeld illustrieren wir mit bereits heute existierenden Trittsteinen, die den Weg in ein neues Verkehrssystem bereits entschlossen bahnen und vor allem zeigen, was möglich ist, wenn ein klarer politischer Wille vorhanden ist. Diskutiert werden auch die Grenzen dieses Modells.

#### Ziele und Handlungsfelder

Die Stadt Paris gibt mit dem Umbau der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrssystems im inneren Stadtgebiet ein erfolgreiches Beispiel für eine zukunftsfähige Transformation des Stadtraums, die neue Lebensqualität bei veränderter Mobilität verspricht.

Das Konzept der „15-Minuten-Stadt“ wurde von Prof. Carlos Moreno von der Université Paris 1 Panthéon Sorbonne entwickelt und fordert eine Stadt, in der alles, was der Mensch im täglichen Leben braucht, innerhalb von 15 Minuten vorzugsweise zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein soll, so Einzelhandel, Parks, Cafés, Sportanlagen, Gesundheitszentren, Schulen und Arbeitsplätze in der Nähe des Wohnorts verfügbar sind. Das Autofahren soll jenen vorbehalten sein, die das Auto wirklich brauchen: Logistik, Gewerbe, Personen mit eingeschränkter Mobilität. „Wir wissen, dass es für Menschen besser ist, in der Nähe ihres Wohnortes zu arbeiten. Wenn sie in der Nähe einkaufen, die Freizeit verbringen und die notwendigen Dienstleistungen verfügbar sind, können die Menschen ein ruhigeres Leben führen.“ (Carlos Moreno)

Jedes Quartier soll sechs grundlegende soziale Funktionen erfüllen: Leben, Arbeiten, Versorgen, Sorgen, Lernen und Genießen. Dabei gilt es die folgenden Prinzipien zu berücksichtigen:

- Die Bedürfnisse müssen in der Nähe erfüllt werden können, damit lange Wege vermieden werden.
- Die Angebote müssen vielfältig sein, damit möglichst alle täglichen Bedürfnisse der Bevölkerung abgedeckt werden.
- Die Dichte der Quartiere muss hoch sein, damit die Angebote von genügend Menschen wahrgenommen werden.
- Das Konzept muss allgegenwärtig sein, d.h. sich über eine gesamte Stadt erstrecken, damit die „15 Minuten-Stadt“ für jede/n verfügbar und erschwinglich ist.

Das Konzept der „15-Minuten-Stadt“ beschränkt sich nicht einfach darauf, Straßen in Radwege umzuwandeln, sondern zielt darauf städtische Nähe zu erzeugen und multifunktionale Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität für die Stadtöffentlichkeit zu schaffen: So sind Spielplätze und Fahrverbote im Umfeld von Schulen Bausteine der menschenfreundlichen Stadt. Schulen werden zu sozialen Treffpunkten in schulfreien Zeiten umfunktioniert. Die Umwandlung von Kreuzungen geht zu Gunsten von neuen grünen Plätzen und Gemeinschaftsbereichen. Parkplätze werden zu grünen Terrassen und der Verkehr wird vom Fahrrad bestimmt. Neupflanzungen und entsiegelte Flächen dienen dem Klimaschutz und der Klimaanpassung. Maßnahmen im Bereich öffentliche Sicherheit und Sauberkeit ergänzen das Konzept [1]. Auch wenn das Konzept der „15-Minuten-Stadt“ viele früheren Forderungen nach der „Stadt der kurzen Wege“ und der „Stadt auf Augenhöhe“ weiterführt, sind gerade die Zielsetzungen nach mehrdimensionalen Nutzungen und Flächen für den Klimaschutz und die Klimaanpassung ein neuer Beitrag, der auf die Forderungen der Neuen Leipzig Charta nach einer grünen, produktiven und gemeinwohlorientierten Stadt antwortet.

#### Methoden und Maßnahmen

Die Initiative aus der Wissenschaft wurde dankbar von der Politik aufgegriffen. Die Politikerin Anne Hidalgo von der der Parti Socialiste entwarf ein ehrgeiziges Programm für ihren Wahlkampf und kündigte an, die Pariser Fußgängerzonen, das Straßennetz und den Fahrrad- und Autoverleih zu erweitern und selbst die Avenue Foch in Teilen zu einem öffentlichen Park umzubauen. Sie hielt aller öffentlichen Kritik Stand und wurde 2014 trotz (oder gerade wegen) dieser Ziele zur ersten Pariser Bürgermeisterin gewählt, die in schnellen Schritten Tatsachen schaffte:

- Der Fokus liegt zunächst auf Fuß- und Radverkehr am Seineufer und der Rue de Rivoli. Die Maßnahmen werden konsequent kontrolliert und durch Programme unterstützt (400 €/E-bike). Ein umfassendes Fahrradleihsystem mit Parkstationen an 15 Metrostationen und Bahnhöfen wird aufgebaut. In das Radwegenetz werden auf der Grundlage einer ganzheitlichen Planung bis 2024 350 Mio. € investiert. Radwege werden in gesonderten Spuren auf allen Straßen angeboten und entlang von Metro-Linien ausgebaut. In den Schulen werden Fahrradkurse an-

geboten, um die Kinder aktiv für das Fahrradfahren zu gewinnen. Und nicht zuletzt die Tourist:innen sollen mit dem Radverkehr die Stadt erkunden können.

- Parallel erfolgen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im ganzen Stadtgebiet konsequent Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h. Die Zahl der Parkplätze wird auf 70.000 Stellplätze halbiert [2]. Der öffentliche Nahverkehr mit Metro und Straßenbahnen wird dagegen ausgebaut und erhält eine neue attraktive Preisgestaltung (Einzelfahrt 1,90 €, 70 € Monatskarte, kostenfrei unter 18 Jahren). Der Ausbau der verkehrsberuhigten Straßen wird über das Stadtgebiet ausgedehnt. Gesonderte Spuren werden für Busse, Taxis und umweltfreundliche Autos. Als sichtbares Zeichen gilt die Begrünung des Stadtautobahnringes Boulevard périphérique.
- Ein strenges System der Parkraumbewirtschaftung wird 2018 mit der Parkraumreform für 141.000 öffentliche PKW-Parkplätze eingeführt. Für den Einsatz neuer Technologien mit hoher Kontrolldichte und die Tarifstruktur der Bußgelder waren zwei Gesetzesänderungen im Vorfeld notwendig: Das Falschparken wird als Ordnungswidrigkeit (§63 MAPTAM) verhandelt und die Parkraumüberwachung geht von der Polizeipräfektur in die Hände der Stadtverwaltung über. Seit dem 01.01.2018 gilt eine Höchstparkdauer von 2 Stunden auf öffentlichen Parkplätzen. Es gilt ein virtuelles Parkticket, das an die Autonummer gekoppelt ist. Die Eingabe des Kennzeichens erfolgt am Parkautomat oder im Mobilphone. Es gibt darüber hinaus einen Anwohnerparkausweis, der nach Einkommen und Fahrzeugantrieb gestaffelt ist. Wird eine geforderte Nachgebühr innerhalb von 96 Stunden bezahlt, wird ein Nachlass von 30% gewährt. Bei Nichtzahlung innerhalb von 3 Monaten gibt es einen vollstreckbaren Titel. Nach einer offenen Ausschreibung wurde die Kontrolle der Stellplätze an zwei private Dienstleister (Streeteo und Moovia) gegeben. 400 vereidigte Bedienstete kontrollieren nun die Parkplätze täglich mithilfe von Scannern des niederländischen Anbieters Agendum die auf Motorrollern und Pkw montiert sind. In der Vorbeifahrt werden parkende Autos erfasst und mit der Parkschein-Datenbank abgeglichen. Die Kontrollanbieter selbst haben keinen Zugriff auf die Identität der Kfz-Halter. Nur ANTAI (Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions, Rennes) kann die Verbindung zwischen Kennzeichen und Eigentümer eines Fahrzeugs herstellen, um an diesen bei Nichtzahlung die Zahlungsaufforderung zu senden [3].

Maßnahmen zeigte sichtbare Ergebnisse und veränderte das Stadtgebiet von Paris nachhaltig.

Anne Hidalgo wurde 2022 für eine zweite Amtszeit wiedergewählt. Ihr Schulterschluss im politischen Auftritt mit Prof. Carlos Moreno verspricht weitere Schritte in dem Umbau von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssystem zu Gunsten einer lebenswerten Stadt.



Fahrradweg an der Rue de Rivoli © istock

#### Herausforderungen und Grenzen

Auf dem Bauwelt Kongress 05/2022 „Die 15-Minuten-Stadt“ wurde das Thema erweitert um die Art der Fortbewegung: Mit dem Öffentlichen Nahverkehr, mit dem Auto, mit dem Fahrrad oder zu Fuß? Die Kritik an der „15-Minuten-Stadt“ bezieht sich auf die beispielhafte Anwendung in den privilegierten Quartieren von Paris, in denen bereits zu Beginn der Umsetzungsmaßnahmen eine hohe Dichte und Durchmischung vorzufinden ist. Die Kritiker stellen daher die Frage nach der Umsetzung in den urbanen Rändern, der Peripherie, der Zwischenstadt, nach den Umsetzungsmöglichkeiten in den funktionsgeteilten Stadtquartieren aus den 60er, 70er, 80er Jahren. Hier ist die notwendige Strukturveränderung viel weitreichender, im komplexen Zusammenspiel der demographischen Entwicklung, geopolitischer Spannungen, Wirtschaftskrisen, Pandemien, technologischen Herausforderungen und dem Klimawandel.....und wird nicht zuletzt von den finanziellen Ressourcen der Gebietskörperschaften bestimmt werden.

Es ist eine große politische Leistung, Mobilität stadt-, umwelt- und sozialverträglich zu organisieren, konkrete Ziele zu verabschieden, die gemeinsam mit den Bürger:innen, Stakeholder:innenn und Gewer-

betreibenden entwickelt werden sollten. Alle Beteiligten nehmen hier eine verantwortliche und gleichwohl gestaltende Rolle ein, denn die Strategie des „push and pull“ in der Verkehrskonzeption ist unverzichtbar.

Ein partizipatorischer Planungsansatz ist hier Grundvoraussetzung, aber in vielen Verwaltungen nicht selbstverständlich. Ein projektbezogenes Verwaltungshandeln (New Public Management) in einer Matrixorganisation ist ebenfalls nicht selbstverständlich. Ein abgestimmtes, umfassendes Verwaltungshandeln, der unterschiedlichen Ämter (i.d.R. Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Verkehrs- und Ordnungsamt, Grünflächenamt) über die Zuständigkeitsbereiche hinweg, dezernatsübergreifend, kommt jedoch eine Schlüsselfunktion auf sehr unterschiedlichen Ebenen zu.

#### Herausforderungen und Grenzen

Auf dem Bauwelt Kongress 05/2022 „Die 15-Minuten-Stadt“ wurde das Thema erweitert um die Art der Fortbewegung: Mit dem Öffentlichen Nahverkehr, mit dem Auto, mit dem Fahrrad oder zu Fuß? Die Kritik an der „15-Minuten-Stadt“ bezieht sich auf die beispielhafte Anwendung in den privilegierten Quartieren von Paris, in denen bereits zu Beginn der Umsetzungsmaßnahmen eine hohe Dichte und Durchmischung vorzufinden ist. Die Kritiker stellen daher die Frage nach der Umsetzung in den urbanen Rändern, der Peripherie, der Zwischenstadt, nach den Umsetzungsmöglichkeiten in den funktionsgeteilten Stadtquartieren aus den 60er, 70er, 80er Jahren. Hier ist die notwendige Strukturveränderung viel weitreichender, im komplexen Zusammenspiel der demographischen Entwicklung, geopolitischer Spannungen, Wirtschaftskrisen, Pandemien, technologischen Herausforderungen und dem Klimawandel.....und wird nicht zuletzt von den finanziellen Ressourcen der Gebietskörperschaften bestimmt werden.

Es ist eine große politische Leistung, Mobilität stadt-, umwelt- und sozialverträglich zu organisieren, konkrete Ziele zu verabschieden, die gemeinsam mit den Bürger:innen, Stakeholder:innenn und Gewerbetreibenden entwickelt werden sollten. Alle Beteiligten nehmen hier eine verantwortliche und gleichwohl gestaltende Rolle ein, denn die Strategie des „push and pull“ in der Verkehrskonzeption ist unverzichtbar. Ein partizipatorischer Planungsansatz ist hier Grundvoraussetzung, aber in vielen Verwaltungen nicht selbstverständlich. Ein projektbezogenes Verwaltungshandeln (New Public Management) in einer Matrixorganisation ist ebenfalls nicht selbstverständlich. Ein abgestimmtes, umfassendes Verwaltungshandeln, der unterschiedlichen Ämter (i.d.R. Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Verkehrs- und Ordnungsamt, Grünflächenamt) über die Zuständigkeitsbereiche hinweg, dezernatsübergreifend, kommt jedoch eine

Schlüsselfunktion auf sehr unterschiedlichen Ebenen zu.

#### Zwischenfazit

Carlos Moreno kam als Protagonist zur rechten Zeit – mit einem Konzept für Paris, das eine hohe kulturelle und strukturelle Passfähigkeit hat. Der Zeitpunkt der Umsetzung war mit den Einschränkungen durch die Pandemie für Verkehrsversuche gut gewählt. Auch wenn die „15 Minuten-Stadt“ viele Konzepte und Überlegungen aufgreift, die an anderer Stelle schon umfassend diskutiert wurden (u.a. Jane Jacobs Living City, Walkable City, Stadt auf Augenhöhe, Stadt der kurzen Wege), so konnte er mit seinen charmanten Szenarien vorausschauende Bilder als Antizipation des Kommenden für die Fragestellung bieten, was Paris mit dem Umbau des Mobilitätssystems gewinnen kann. Er bietet mit der Umgestaltung des öffentlichen Raumes, mit der Stärkung der aktiven Mobilitätsformen und den Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung eine langfristige Perspektive und eröffnet zugleich Optionen, um kurzfristige Einzelmaßnahmen mit hoher Sichtbarkeit zu realisieren. Die Initiative aus der Wissenschaft wurde tatkräftig von der Politik aufgegriffen. Anne Hidalgo hat den Umbau der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrssystems konsequent verfolgt.

Kritische Fragen gelten der mangelnden Einbeziehung der Pariser Vororte und dem fehlenden Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Für das Projekt Grand Paris ist eine schrittweise Fertigstellung der U-Bahnverbindungen frühestens bis 2030 geplant. Zudem sind Überlegungen zu Miet- und Wohnungspreisen und zur Dezentralisierung von Arbeitsplätzen noch nicht ausreichend berücksichtigt. Und nicht zuletzt scheint die Realisierung im homogenen Kontext von Paris intramuros einfacher als an Standorten mit einer heterogenen und weniger dichten Baustruktur.

Das Beispiel der Transformation von Paris hat dennoch Vorbildfunktion für viele Städte und führt zugleich die Entwicklungen anderer Städte weiter, die bisher als Vorläufer innovativer Mobilitätskonzepte und aktiver Mobilitätsformen gelten (wie z.B. Oslo, Gent, Kopenhagen...) Möglich war dieser Umbau der Verkehrsinfrastruktur nur durch den hohen politischen Nachdruck und die Bereitschaft, Hindernisse über Zuständigkeitsbereiche hinweg aus dem Weg zu räumen. Der Mehrwert an Lebensqualität ist in den Straßen von Paris heute sichtbar und erlebbar. Das Konzept der „15-Minuten-Stadt“ und die Transformation des inneren Stadtgebiets von Paris belegen nachdrücklich das Bedürfnis nach städtischer Neukonzepten von Mobilität und öffentlichem Raum. Und zeigen nebenbei, dass uns die Pandemie neben digitalen Alternativen zur Mobilität die hohe Bedeutung städtischer Freiräume gelehrt hat.

## Themenfeld 3: Neue Technologien und Autonomes Fahren

### ... unterstützen eine multimodale Stadt- und Verkehrsplanung

*Kerstin Gothe und Jan Riel*

Mit der Entwicklung des autonomen Fahrens stehen Ende der 2030er Jahre bahnbrechende neue Optionen für die Automobilität zur Verfügung:

- Kinder, Jugendliche, Hochbetagte, Kranke – sie alle können plötzlich selbst auto-mobil sein und haben die Möglichkeit, viele ihrer Wege nicht mehr mit dem Umweltverbund (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) zurückzulegen.
- Autonome Fahrzeuge suchen selbstständig eine freie Parkmöglichkeit – Autoverfügbarkeit ist auch in Gründerzeitvierteln kein Problem mehr
- Fahrzeit kann anderweitig genutzt werden: Für Firmen ein Grund zum Jubeln, sind doch die Mitarbeiter jetzt auch im Auto produktiv. Und generell sind längere Strecken mit dem Auto jetzt weniger lästig.

Wir setzen für das Jahr 2040 die Verfügbarkeit und Verbreitung von Fahrzeugen im „autonomen Modus“ voraus, also den SAE-Levels 4 und 5. Die Fahrzeuge sind demnach in der Lage, in allen (Level 5) bzw. fast allen (Level 4) Situationen auch ohne Fahrer:in z.B. den Weg von einem Parkhaus zur Nutzer:in des Fahrzeugs zurückzulegen. Wir unterstellen, dass die rechtlichen, ethischen und technischen Fragen, sowie Fragen der Datensicherheit gelöst sind. Basierend auf den Ergebnissen des Projektes AutoRICH [5] wird weiterhin eine Marktdurchdringung autonom fahrender Fahrzeuge von 60% angenommen. Es besteht also ein Mischsystem mit heute üblichen, manuell gesteuerten Fahrzeugen.

#### Keine privaten autonomen Fahrzeuge – diese Technologie gibt's nur geteilt

Allerdings werden die autonomen Fahrzeuge nicht privat betrieben, sondern als geteilte Sharing-Fahrzeuge genutzt.

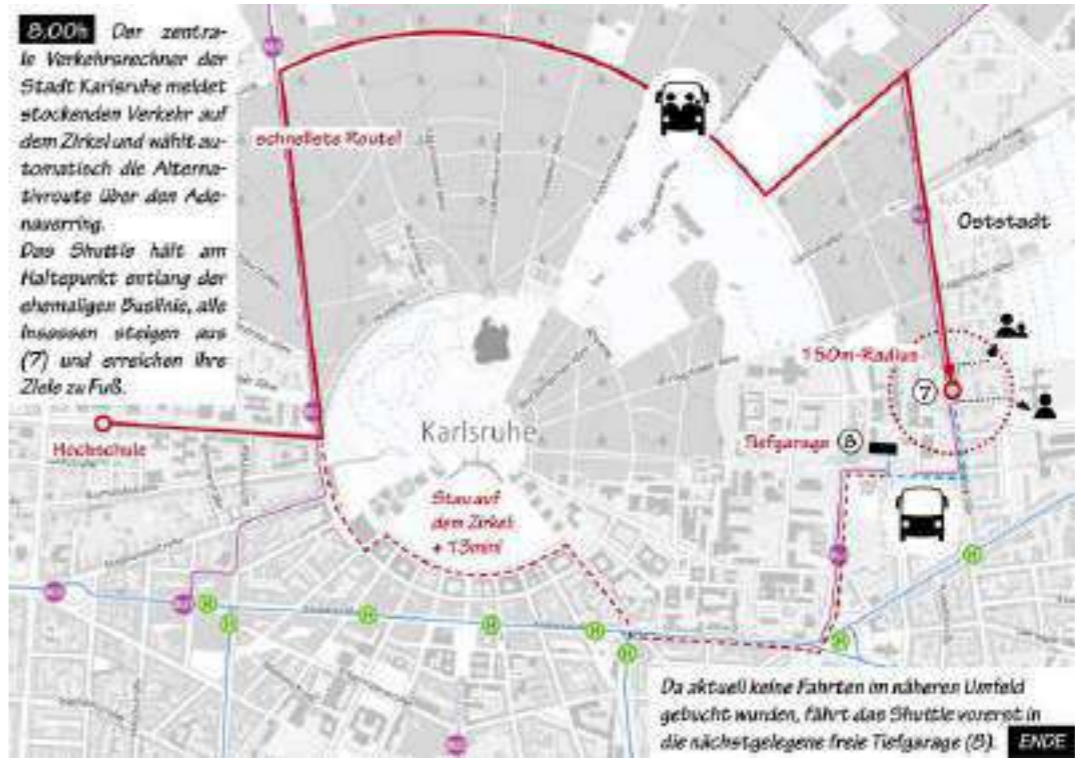
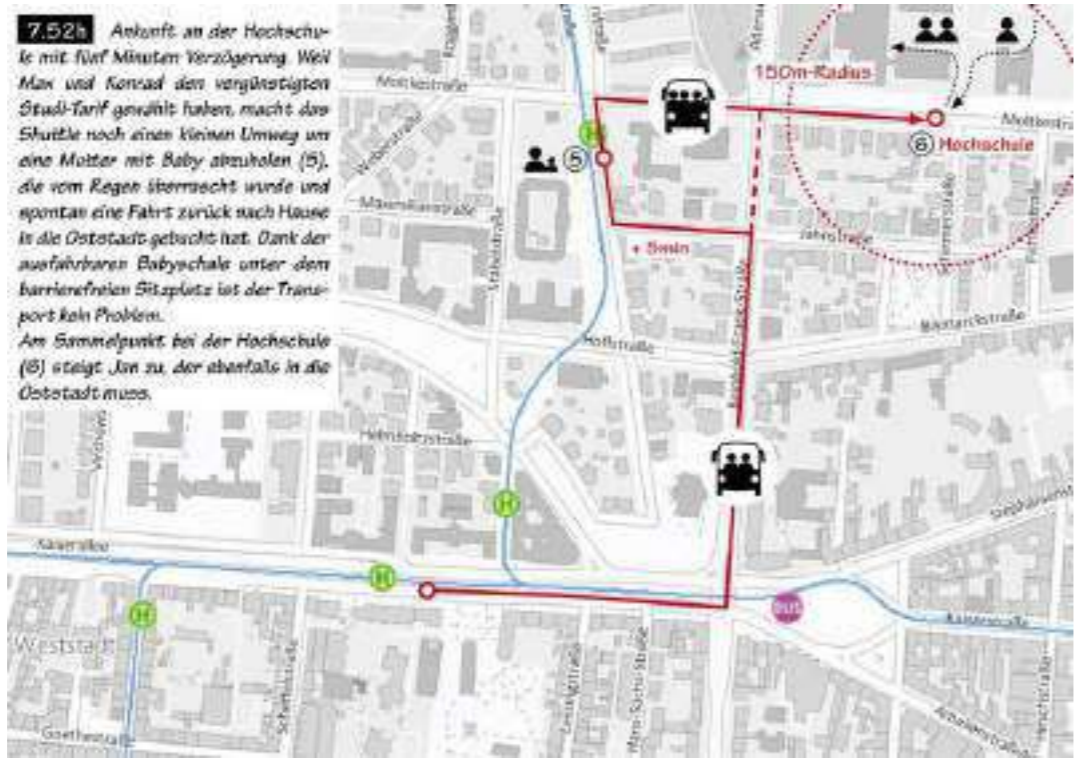
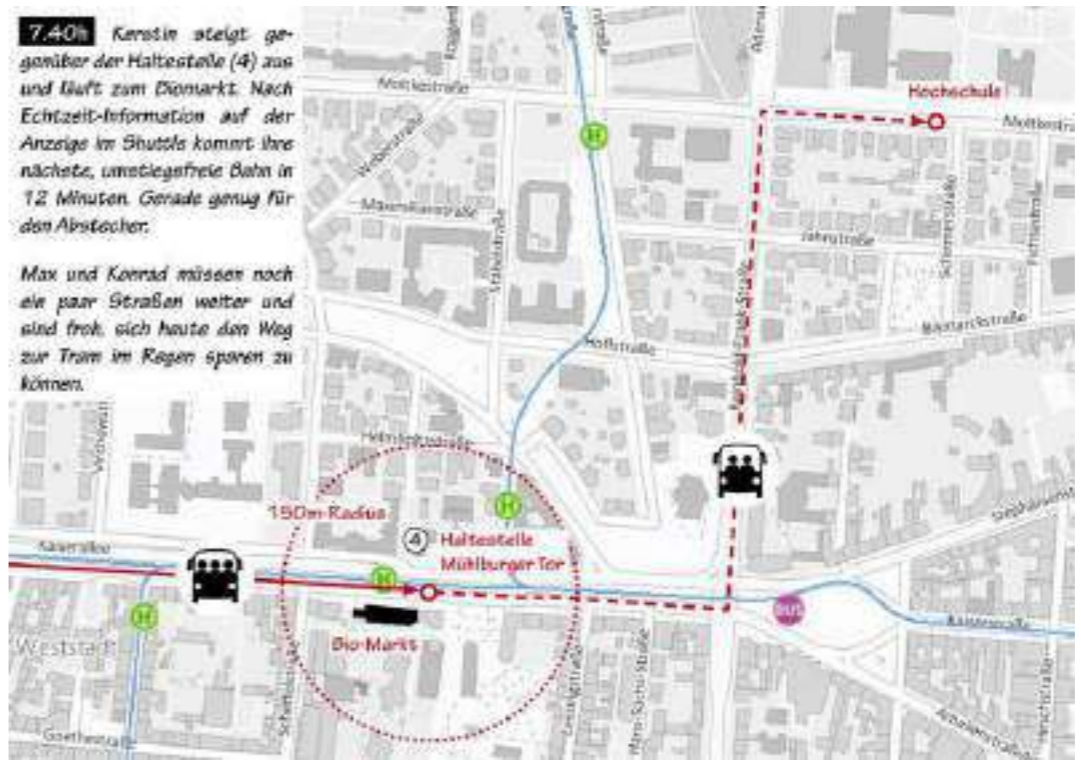
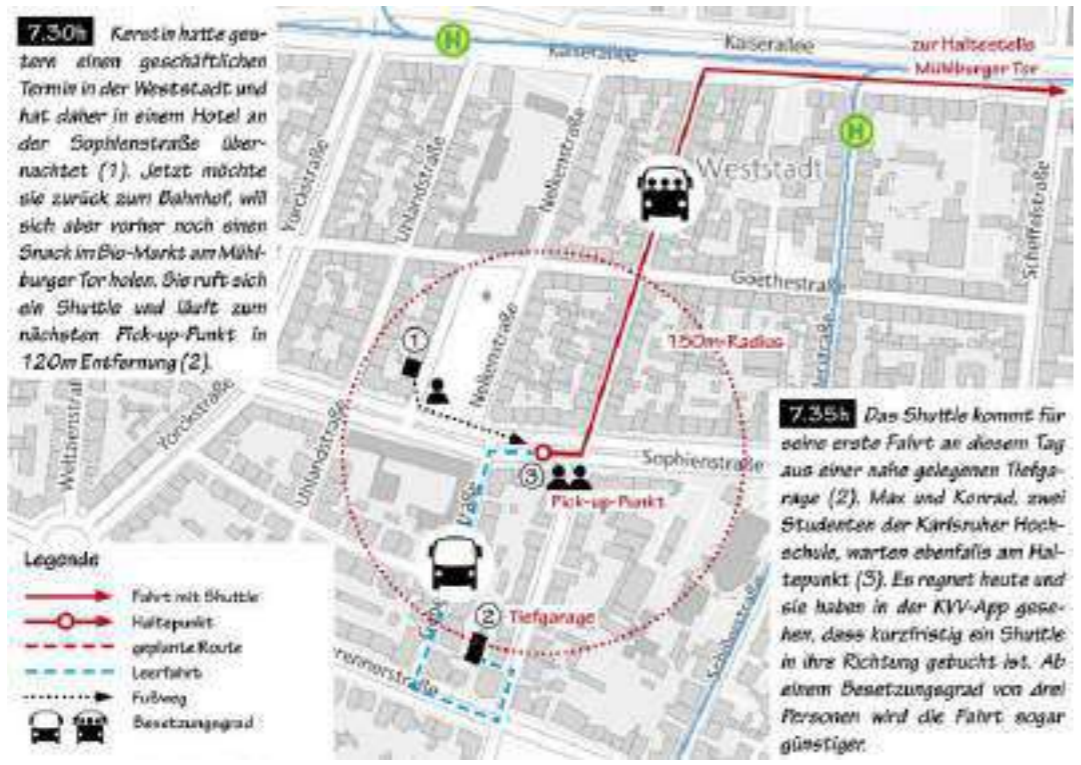
Im Projekt AutoRICH wurden die Auswirkungen des autonomen Fahrens auf Stadt und Verkehr beispielhaft anhand der Daten der Stadt Karlsruhe abgeschätzt, die Erkenntnisse lassen sich aber auch auf andere Städte übertragen.

Die 310.000 Bewohner:innen von Karlsruhe besitzen heute 140.000 Kraftfahrzeuge (Kfz). Wenn (entsprechend der Umfrage) 40 % der Bewohner:innen ihr Mobilitätsverhalten nicht ändern und weiterhin manuell gesteuerte Fahrzeuge nutzen, bleibt auch deren Fahrzeugflotte mit 56.000 Fahrzeugen bestehen.

Die autonomen Fahrzeuge stehen den Nutzer:innen grundsätzlich in zwei Nutzungsformen zur Verfügung:

- **Carsharing:**  
Das Auto kann individuell, jedoch zeitlich versetzt auch von anderen Personen genutzt werden, ähnlich wie beim heutigen Carsharing. Die Fahrzeuge kommen automatisiert zu den Nutzer:innen. Dies ist komfortabel, erhöht aber die Anzahl der gefahrenen Kilometer der Fahrzeuge, ohne dass Personen transportiert werden (Leerfahrten).
- **Ridepooling:**  
Ähnlich den Angeboten von Uber oder MOJA werden nicht nur Autos, sondern auch Fahrten mit anderen Passagieren geteilt, die zur selben Zeit ähnliche Strecken fahren wollen. Die Passagiere werden nacheinander entlang der Route eingesammelt bzw. abgesetzt. Aus Sicht der Fahrgäste entstehen dadurch gewisse Umwege, denen jedoch ein geringerer Fahrpreis entgegensteht. Durch den höheren Besetzungsgrad der Fahrzeuge kann außerdem deren Effizienz gesteigert werden. (Siehe Abb. Ridepooling Tour)



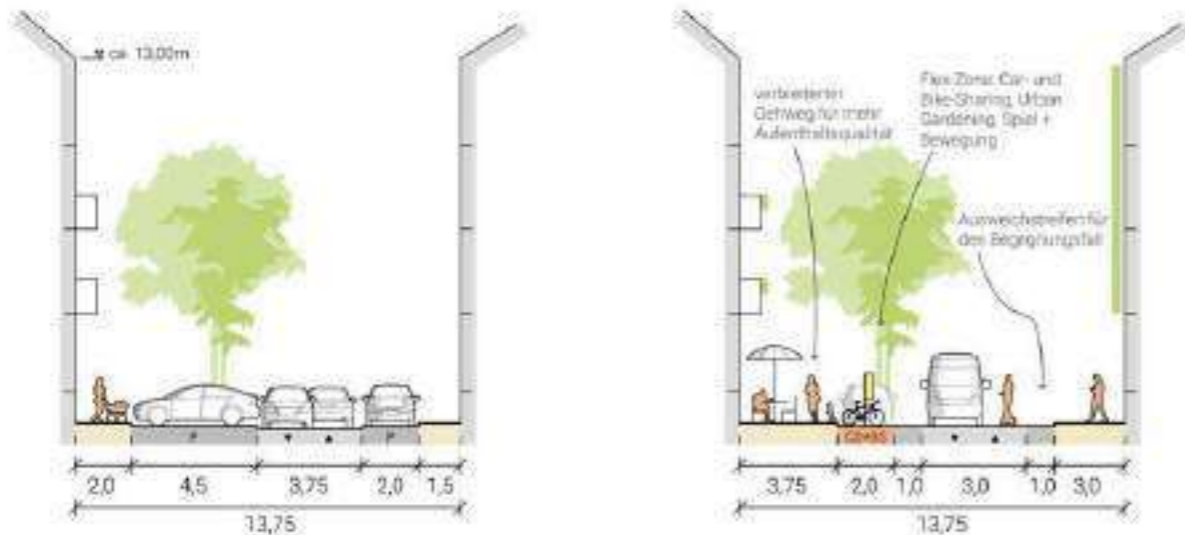


Ridepooling-Tour © Lisa Matzdorf für AutoRICH

Ridepooling-Tour © Lisa Matzdorf für AutoRICH

### Sharing als Chance für weniger Verkehrsbelastung

Das Sharing-Konzept von 2040 wurde eingebettet in die Strategien für eine Verkehrswende: Der Kfz-Verkehr war systematisch zugunsten des Umweltverbundes zurückgedrängt worden, etwa durch höhere Parkgebühren, Steuern, Kraftstoffpreise oder eine gezielte Verlangsamung des Kfz-Verkehrs. Dies hatte zu einem Rückgang der gefahrenen km um ca. 10 % auf 15,5 Mio. täglich geführt. Die gestiegenen Kosten im Kfz-Verkehr hatte aber auch die Frage nach der Leistbarkeit von Mobilität gestellt.



Klauprechtstraße Karlsruhe (Gründerzeitquartier), links: heute, rechts: im Szenario „Sharing“ © Lisa Matzdorff für AutoRICH



Klauprechtstraße Karlsruhe (Gründerzeitquartier), links: heute, rechts: im Szenario „Sharing“ © Lisa Matzdorff für AutoRICH



Entlastung des öffentlichen Raums am Beispiel einer dörflich geprägten Straße am Stadtrand © Lisa Matzdorff für AutoRICH

Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt circa acht, ein Ridepooling-Fahrzeug etwa zehn Privatwagen. Die Fahrzeugflotte der ‚autonom fahrenden‘ Bewohner:innen schrumpft daher von 84.000 auf circa 10.000 Fahrzeuge. Zusammen mit den manuell gesteuerten Fahrzeugen ergibt sich eine Flotte von insgesamt 66.000 Kfz – das ist weniger als die Hälfte der heutigen Flottengröße.

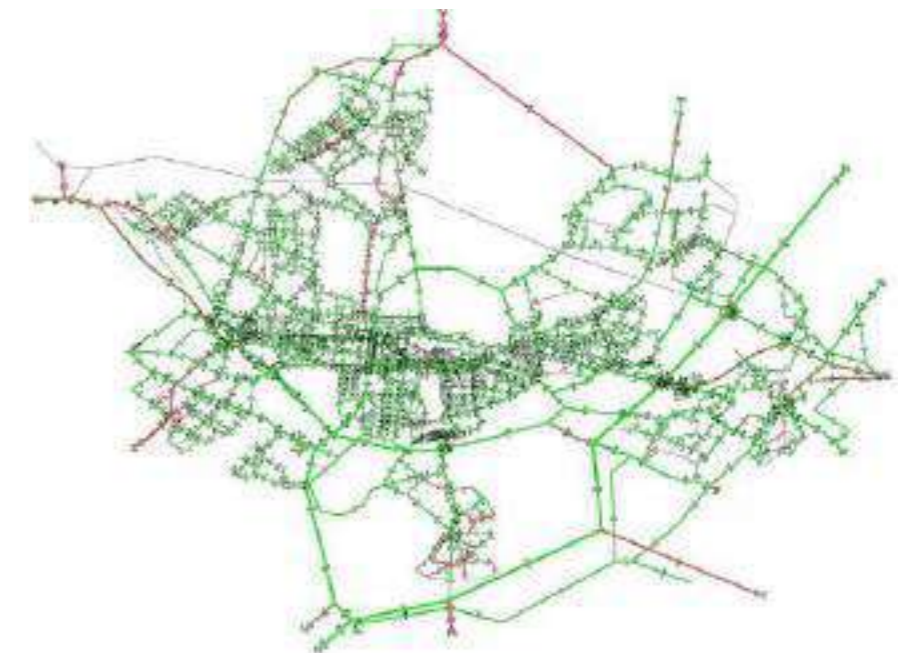
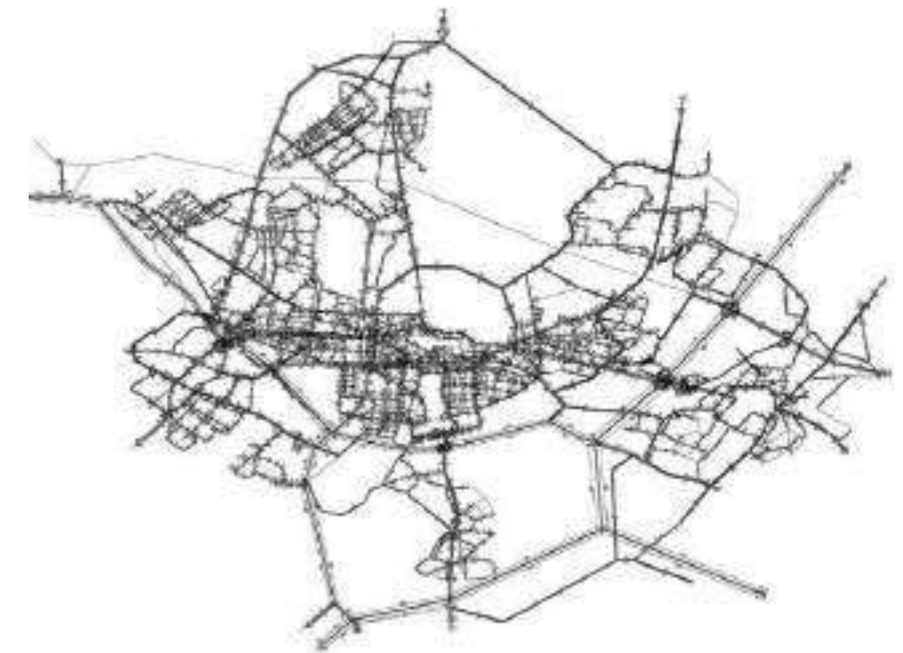
### Neue Chancen des Sharing für den öffentlichen Raum infolge einer Halbierung der Autoflotte

Die Halbierung der Fahrzeuganzahl entlastet den öffentlichen Raum in hohem Maße vom ruhenden

Verkehr und ermöglicht dessen nachhaltige Transformation: Es gibt mehr Flächen für Aufenthalt, Begrünung, Entsiegelung und Klimaanpassung und zum Fahrradparken.

Tempo 30 ist die Regelgeschwindigkeit auf den Hauptstraßen, Tempo 20 in den Quartieren – Geschwindigkeiten sind stadtverträglich. Viele vierstreifige Straßen werden außerdem zu zweistreifigen Straßen zurückgebaut, was den öffentlichen Raum zusätzlich entlastet.

Die Konsequenzen des Szenarios ‚Sharing‘ haben wir für verschiedene Straßenraumtypen dargestellt:



Sharing als Schlüssel für weniger Verkehr © Riel, J; Gothe, K.; Kunz, A.; Matzdorff, L. (2022), AutoRICH

### Intensive Kommunikation als Voraussetzung

Nur durch eine intensive Kommunikation konnte diese Lösung, die mit erheblichen Verhaltensänderungen verbunden war, umgesetzt werden. Diese war nötig, denn die Idee, ein eigenes autonomes Fahrzeug zu besitzen, war äußerst attraktiv. Im Rahmen des Projekts AutoRICH zeigte sich bereits 2021, dass die am autonomen Fahren interessierten Menschen verschiedene Nutzungsformen autonomer Fahrzeuge präferieren: Das Privatfahrzeug wünschten sie sich für gut die Hälfte der beabsichtigten Wege, aber auch Carsharing und Ridepooling konnten sie sich für jeweils fast ein Viertel der Wege vorstellen.

Die Nutzer:innen autonomer Fahrzeuge würden von den neuen Mobilitätsoptionen regen Gebrauch machen. Es würden viele neue Wege entstehen oder vom Umweltverbund verlagert werden. Auch längere Fahrten würden akzeptiert, z.B. da während der Fahrt auch anderen Tätigkeiten nachgegangen werden könnte.

	Arbeit	Dienstlich	Ausbildung	Einkauf	Private Erledigung	Freizeit	Holen Bringen
Wege	+79 %	+136 %	+345 %	+69 %	+128 %	+66 %	+116 %
km	+16 %	+18 %	+10 %	+16 %	+17 %	+11 %	+16 %

Tab. 1: Zunahme von Wegehäufigkeit und Wegelängen durch autonomes Fahren © Riel, J.; Gothe, K.; Kunz, A.; Matzdorff, L. (2022), AutoRICH

Einzelnen befragt, würden die Menschen die Optionen der neuen Technologien also ausgiebig nutzen und damit viel mehr Verkehr verursachen als heute. Bürger:innen-Dialoge in Form von moderierten Gruppendiskussionen, wie sie etwa im Rahmen von AutoRICH durchgeführt worden waren, hatten jedoch ein ganz anderes Bild gezeigt: Mit der erwartbaren Verkehrszunahme konfrontiert, erklärten die Bürger:innen diese eindeutig für unerwünscht. Im Gegenteil: Regulierung wurde gewünscht im Sinne einer besseren Zukunft für die Städte. Voraussetzung für die Akzeptanz des Sharing-Konzeptes für autonome Fahrzeuge war also, dass die Bürger:innen über die sozialen und räumlichen Konsequenzen ihrer individuellen Entscheidungen informiert wurden. Dies war bereits vor der Marktreife autonomer Fahrzeuge intensiv geschehen.

Ein weiteres Ergebnis der Bürger:innen-Dialogs: Die Regulierung soll die eigenen Mobilitätsoptionen möglichst wenig beschneiden: Reine Ridepooling-Modelle wurden abgelehnt, die Wahlfreiheit zwischen Car-Sharing und Ridepooling sollte aus Sicht der am Dialog beteiligten Bürger erhalten bleiben. Aus diesen Gründen hatte man sich in den frühen 2030er Jahren für die eben beschriebene Lösung entschieden.

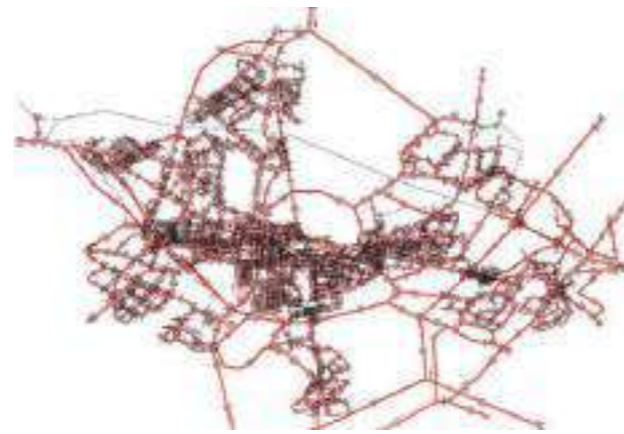
### Alternativen, die verworfen wurden:

Alternativen waren seinerzeit durchaus im Gespräch gewesen und untersucht worden, waren jedoch nicht weiterverfolgt worden:

#### Szenario ‚Trend‘:

Hierbei hätten sich autonome Fahrzeuge in Privatbesitz befunden. Da die Fahrzeuge sich wohnortfern selbstständig einen Stellplatz suchen könnten, entfielen für die Bewohner:innen die Anschaffungshürde ‚Parkraum‘ für ein Kfz. Dies hätte zu einer Angleichung der Zulassungsdichte auf das heutige Niveau an den Stadträndern geführt, die Kfz-Flotte der Nutzer:innen autonomer Fahrzeuge wäre von bisher 84.000 manuell gesteuerten auf 100.000 autonome Fahrzeuge angewachsen, bzw. inklusive der manuell gesteuerten Fahrzeuge auf insgesamt 156.000 Kfz.

Im öffentlichen Raum wären zusätzliche 16.000 Fahrzeuge nicht mehr untergekommen, selbst bei einem weiteren Zurückdrängen der Fuß- und Radverkehrs. Neue Parkbauten hätten errichtet werden müssen, die Wege zwischen diesen und den Eigentümer:innen der Fahrzeuge hätten zu mehr Leerfahrten geführt.



Massive Verkehrszunahme (Bild unten) durch unreguliertes autonomes Fahren © Riel, J.; Gothe, K.; Kunz, A.; Matzdorff, L. (2022), AutoRICH

Die tägliche Verkehrsleistung wäre von 16,8 Mio. Pkw-km täglich im Prognose-Nullfall auf 23,1 Mio. Pkw-km täglich angestiegen. Limitierender Faktor wäre dabei das Straßennetz – aufgrund dessen Kapazitätsgrenze hätten 25 % der beabsichtigten Fahrten nicht durchgeführt werden können.

#### Szenario ‚Sharing ohne Grenzen‘:

Wenn (der Umfrage entsprechend) jeweils ca. 50 % der autonomen Fahrten als Ridepooling- bzw. mit Carsharing-Fahrten durchgeführt worden wäre, wäre das Straßennetz ähnlich am Limit wie im Szenario ‚Trend‘. Allerdings hätten aufgrund des höheren Besetzungsgrades der Ridepooling-Fahrzeuge alle geplanten Fahrten durchgeführt werden können. Wegen der deutlich erhöhten Verkehrslast auf den Straßen war es jedoch verworfen worden.

#### Szenario ‚Mehr Mobilität – weniger Verkehr‘:

Weiterhin war der ausschließliche Einsatz von Ridepooling-Fahrzeugen diskutiert worden. Er hätte zu einem Rückgang der gefahrenen km um ca. 10 % auf 15,5 Mio. täglich geführt – infolge des höheren Besetzungsgrads der Pooling-Fahrzeuge. Der ‚Zwang‘ zur Nutzung eines Pooling-Fahrzeugs kann jedoch ebenso zu Akzeptanzproblemen führen, wie eine spürbare Zunahme des Verkehrs. Er war im Bürger:innen-Dialog abgelehnt worden: Sie wollten nicht mit fremden Leuten eine Fahrt teilen. Das Szenario wurde aus diesem Grund nicht weiterverfolgt.

#### Szenario ‚Mobilitätswende für Klimaschutz‘:

Als nachhaltige Mobilität wird seit Beginn der 2020er Jahre auch die Elektromobilität ‚verkauft‘. Sie ist zwar lokal emissionsfrei, reduziert die Emissionen aber nur durch ein Outsourcen der Verantwortung auf den Energiesektor. Ein eigener signifikanter Beitrag des Verkehrssektors zum Klimaschutz würde erst erreicht, wenn die Verkehrsleistung selbst massiv reduziert würde. Dies kann jedoch nur durch massive Kostensteigerungen im Kfz-Verkehr sowie ggf. den Einsatz von Steuerungsinstrumenten zum Management von Streckenkontingenten erfolgen: Nutzer:innen melden Fahrten bei einem Verkehrsrechner an, dieser überprüft (ähnlich wie heute bei der Sitzplatzreservierung der Bahn), ob noch Kapazitäten auf dem Streckennetz frei sind. Falls ja, ist die Fahrt ‚gebucht‘, falls nein, können eine andere Fahrzeit oder eine andere Route geprüft werden, ggf. muss die Fahrt mit einem anderen Verkehrsmittel durchgeführt werden. Dieses Mittel war in der Politik bis zuletzt umstritten, wird aber 2040 als reguläres Monitoring-System eingesetzt.

### Zwischenfazit

Autonomes Fahren löst nicht per se die Verkehrsprobleme, ohne Regulierung ist vielmehr sogar mit mehr Verkehr zu rechnen. Die größte Chance für die Stadt- und Verkehrsentwicklung liegt dabei im Sharing, welches im Sinne einer Transformation des öffentlichen Raums hin zu Entsiegelung, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung enorme Auswirkungen haben kann. Das autonome Fahren kann also insbesondere durch seine Potenziale im Sharing als Treiber für eine Stadt- und Verkehrswende wirken. Damit die Vision Wirklichkeit wurde, haben Stadt- und Verkehrsplanung auf folgendes hingewirkt:

- Auf Bundesebene wurde der Rahmen geschaffen, dass autonome Fahrzeuge nur als geteilte Fahrzeuge zugelassen werden.
- Auf Landesebene wurde in den Bauordnungen ein reduziertes Angebot von Stellplätzen im Wohnungs- und Gewerbebau ermöglicht. Das Parkraumangebot konnte entsprechend der lokalen Mobilitätskonzepte angepasst werden, so konnte z.B. bei der Dimensionierung von Tiefgaragen auch der Ersetzungsfaktor von Sharing-Fahrzeugen auf die Anzahl der herzustellenden Stellplätze angewendet werden.
- Auf kommunaler Ebene wurde die Transformation des öffentlichen Raums im Sinne einer Reduzierung der öffentlichen Parkstände angestoßen. Dies ging mit der konsequenten Förderung von ÖPNV (inklusive Carsharing), Rad- und Fußverkehr einher.

Eine handlungsorientierte, illustrierte Zusammenfassung des Projekts AutoRICH, in dem die in diesem Beitrag zitierten Ergebnisse erarbeitet wurden, findet sich unter dem Link <https://www.h-ka.de/ivi/projekte/autorich>

## Themenfeld 4: Instrumente und Partizipation

... werden für mehr Akzeptanz neuer Formen der Mobilität gekoppelt.

Lisa Küchel und Cord Soehlke

### Instrumente

In unserer Stadt der Zukunft sind Wohnungsbau und der Bau von Parkraum entkoppelt. Für viele Projektentwickler war dies in den 2020er und 30er-Jahren noch unvorstellbar. Die z.T. konservativen Stellplatzsatzungen und -Verordnungen der Landesbauordnungen hatten diese Sichtweise hervorgerufen. Einige Bundesländer waren aber bereits in den 2020er Jahren dazu übergegangen, die Stellplatzpflicht beim Wohnungsbau auf 0 herabzusetzen (Berlin, Hamburg), andere hatten die Entscheidung an die Kommunen weitergegeben (z.B. Hessen), noch andere hatten ein Mobilitätskonzept gefordert, mit dessen Hilfe insbesondere in innerstädtischen und gut angeschlossenen Quartieren, die Stellplatzpflicht entfiel. Solche Projekte wurden pionierhaft in den letzten Jahrzehnten an vielen Orten umgesetzt, z.B. in Tübingen mit dem Französischen Viertel, dem Loretto-Areal oder dem anderen Quartieren wie Mühlenviertel und Alte Weberei.

Alle diese Quartiere besitzen eine ähnliche „DNA“, die sie für eine andere Mobilität prädestiniert: sie sind dicht und funktional gemischt, so dass sie Wohnen, Arbeiten und Soziales in einer „Stadt der kurzen Wege“ verbinden. Die Parkierung der Autos ist vom Wohnungsbau zumindest wirtschaftlich, in der Regel aber auch räumlich entkoppelt: Wer eine Wohnung baut, muss nicht auch zwangsläufig einen Stellplatz besitzen, zum Teil sind die Quartiersgaragen sogar weiter entfernt als die Bushaltestellen. Der öffentliche Raum wird als „Wohnzimmer des Quartiers“ verstanden. Gerade in einer dichten und gemischten Stadtstruktur ist jeder Quadratmeter Aufenthaltsfläche wertvoll und wichtig. Öffentliche Parkplätze kann es daher nur sehr eingeschränkt geben: für Menschen mit Behinderung, für Kurzzeitparker und für Car-Sharing, das auf diese Weise sichtbar und auf kurzen Wegen über die Quartiere verteilt ist.

Ergänzt wird diese alternative Mobilität durch eine starke Fokussierung auf das Fahrrad und den ÖPNV – trotz seiner Randlage im Stadtgebiet fährt z.B. aus dem Französischen Viertel alle zehn Minuten ein Bus Richtung Innenstadt, durch die hohe Dichte und geringe Autoaffinität der Bewohner:innen ist dies auch wirtschaftlich machbar.

Keines dieser Viertel ist autofrei – aber alle sind, in unterschiedlichem Umfang, autoreduziert. Warum? Weil das Parken nicht in der Gesamtentwicklung



Beispiel Mobilitätskonzept zur Reduktion des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau © Stadt Tübingen

en passant „mitfinanziert“ ist, sondern separat und transparent Geld kostet. Weil die Alternativen wie Car-Sharing und Bus sichtbar und einfach verfügbar sind. Weil das eigene Auto oft weiter entfernt ist, als das Rad oder die Haltestelle. Und weil eine Stadt der kurzen Wege andere Mobilitätsbedürfnisse erzeugt als der klassische funktionsgetrennte Städtebau. Gerade bei diesen Quartieren zeigt sich die enge Verbindung von Stadtentwicklung und Verkehrspolitik: sie sind keine unabhängigen Systeme, sondern kommunizierende Röhren. Je dichter, gemischter und vielfältiger wir unsere Städte konzipieren, um so einfacher gelingt auch Verkehrswende.

### Reduzierter Stellplatzschlüssel im Möckernkiez Berlin und Uferwerk in Werder, Havel

Die genossenschaftlichen Wohnprojekte Möckernkiez Berlin und Uferwerk, Werder (Havel) sind mit reduzierten Stellplatzschlüsseln entstanden (0,2 Stellplätze / WE im Möckernkiez und 0,5 Uferwerk). Während sich der Möckernkiez zentral in dichter, innerstädtischer Lage in Kreuzberg befindet, von U- und S-Bahn und Bus erschlossen wird, liegt das Uferwerk in einer Kleinstadt im „Speckgürtel“ von Berlin in Brandenburg. Die Hauptstadt ist in 30 min mit dem Zug erreichbar. Beide Quartiere sind autofrei, Kinder spielen im öffentlichen Raum, Fahrräder fahren Schrittempo oder werden geschoben. Zur Anlieferung (Getränke, Pakete, Handwerker und Taxis für bewegungseingeschränkte Personen bzw. Food-Coop) werden die Schranken geöffnet. Eine Tiefgarage im Möckernkiez und ein ebenerdiger Parkplatz im Uferwerk decken den Bedarf der Bewohner:innen. Im Uferwerk haben sich die Bewohner:innen gemeinsam ein Auto angeschafft, das über eine App geteilt wird, auch drei Lastenräder werden so geteilt. Im Möckernkiez wird das direkt neben dem Quartier liegende Carsharing-Angebot Cambio der Stadt Berlin genutzt. Die umliegenden Bestandsquartiere in Kreuzberg ziehen nach: In so genannten Kiez-Blocks wird jede zweite Straße für den Durchgangsverkehr gesperrt und Tempo 30 eingerichtet. Eine Parkraumbewirtschaftung trägt dazu bei, dass auch das Abstellen von Pkws unattraktiv ist. [6]

Mit solchen guten Beispielen und viel Überzeugungsarbeit, ist es gelungen, dass tatsächlich nur so viele Stellplätze gebaut werden, wie benötigt werden. Es wird längst nicht mehr automatisch einer Wohnung



Uferwerk, Werder (oben) und Möckernkiez, Berlin (unten)  
© Weeber+Partner

ein Stellplatz zugeordnet, sondern die Stellplätze in Quartiersgaragen werden bedarfsgerecht vergeben. Dazu hat auch beigetragen, ein Besteuerungs- und Belohnungssystemen anzusetzen, dass den ÖPNV subventioniert.

So war es ab 2021 endlich möglich, dass Kommunen die Preise für das Bewohnerparken selbst festlegen – vorher galt eine bundeseinheitliche Regelung von 30,- € pro Jahr. Viele Kommunen haben sofort reagiert und deutlich höhere Gebühren beschlossen, oft gekoppelt mit anderen strategischen Zielen.

### Das Beispiel der Tübinger Parkraumbewirtschaftung

In Tübingen wird beispielsweise seit 2022 ein Paket aus vier Bausteinen umgesetzt:

- Bewohnerparken kostet statt 30,- € jetzt 180,- € pro Jahr.
- Für kleinere Fahrzeuge kann der Preis auf 120,- € reduziert werden, das Abstellen von größeren Fahrzeugen über 1800 kg ist also teurer.
- Bewirtschaftet wird nicht wie bisher nur der zentrale Bereich der Stadt, sondern in drei Schritten das gesamte Stadtgebiet. Damit wird der Preis für die Parkierung nicht nur angehoben, in den meisten Bereichen der Stadt findet überhaupt zum ersten Mal eine „Bepreisung des öffentlichen Parkraums“ statt.
- Die Mehreinnahmen werden für eine Taktverdichtung im ÖPNV, neue Linien und die dauerhafte Finanzierung des „TüBus umsonst“ genutzt: bereits seit 2018 ist der Busverkehr an Samstagen kostenlos, mittelfristig ist auch ein komplett kostenloser ÖPNV denkbar.

Die neue Regelung eröffnet damit gleich mehrere strategische Fenster für Stadtentwicklung und Verkehrswende:

- Perspektivisch wird der individuelle Autobesitz zurückgehen, wenn die Kosten fürs Parken steigen. Und damit steigt erfahrungsgemäß auch die Bereitschaft, auf Fahrrad, Bus oder die eigenen Füße umzusteigen.
- Je mehr Umsteiger es gibt, umso attraktiver und dezentraler sind wiederum die Angebote. So bauen die Stadtwerke parallel ein neues Car-Sharing-Netz mit knapp 100 Elektrofahrzeugen auf.
- Die Querfinanzierung des ÖPNV durch die höheren Parkgebühren ist sowohl sozial als auch ökonomisch und ökologisch sinnvoll.
- Nicht zuletzt entstehen neue „Spielräume“: wo Straßen und Plätze nicht mehr so stark durch Parkierung genutzt werden, können sie zu Aufenthaltsbereichen und grünen Orten umgewandelt werden.



Beispiel Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet in Tübingen  
© Stadt Tübingen, Cord Soehlke

### Das Beispiel Temporeduzierung einer Stadteinfahrt in Tübingen

Ein weiteres frühes Beispiel für die Umgestaltung von öffentlichen Räumen war das Tübinger Zinserdreieck: Bis 2014 war die südliche Innenstadt massiv vom MIV dominiert. Dann wurde sie mit einem starken Fokus auf ÖPNV-Beschleunigung und Stärkung des Rad- und Fußverkehrs umgebaut. Schaut man sich alleine die Zahlen an, eine auch quantitativ sehr richtige Prioritätensetzung: während in dem Bereich täglich 10.000 bis 12.000 Menschen im Auto unterwegs waren, waren es weit über 60.000, die ihn mit dem Rad, dem Bus oder zu Fuß durchquert haben. Durch den Umbau ist ein stadtverträgliches Nebeneinander entstanden, durch die Temporeduzierung des MIV ist der Bereich um ein Vielfaches sicherer geworden. ÖPNV und Radverkehr haben an den zentralen Stellen Vorfahrt, die Geschwindigkeit liegt in den meisten Bereichen bei 20, maximal 30 km/h. Am zentralen Punkt, an dem alle Verkehrsarten zusammenkommen, liegt sie sogar weit drunter: obwohl die Friedrichstraße die zentrale Einfahrt in die Stadt von Süden ist, ist hier auf 30 Metern Länge eine Spielstraße eingerichtet. Die Autos werden auf 5 – 10 km/h abgebremst, zehntausende Fußgänger:innen kreuzen täglich tausende Autos ohne Zebrastreifen oder Ampel, auf der zentralen Kreuzung stehen Sitzbänke. Interessanter Nebeneffekt: die Verkehrswelt ist hier nicht gefährlicher, sondern sicherer geworden, da ohne gegenseitige Rücksichtnahme ein solches Verkehrskonzept nicht funktionieren könnte.



Beispiel Zinser-Dreieck in Tübingen  
© Cord Soehlke

### Das Beispiel „Platz für mehr“ in Karlsruhe: Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt (ÖRMI)

Beim Projekt Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt Karlsruhe (ÖRMI) haben Verwaltung, Politik, Interessensgruppen und die breite Stadtgesellschaft mit Unterstützung von Gehl, Weeber+Partner und Argus ein neues Konzept für die öffentlichen Räume und die Mobilität in der Innenstadt Karlsruhes entwickelt. Unter dem Slogan „Platz für mehr“ fanden verschiedene Teilnehmungsformate online und in Präsenz statt, um die Innenstadt Karlsruhes autoarm und damit noch lebenswerter für die Menschen zu gestalten und von Anfang eine breite Akzeptanz für die Verkehrsreduzierung zu erreichen.



Beteiligungskonzept ÖRMI, Platz für Mehr, Karlsruhe, © Weeber+Partner



ÖRMI Auftaktveranstaltung, digitale Zukunftswerkstatt  
© Weeber+Partner

Beim ÖRMI-Reallabor Passagehof wurden weitestgehend alle Kfz-Stellplätze zugunsten von Aufenthaltsbereichen aufgegeben. Stattdessen gibt es nun Platz zum Sitzen, mehr Raum für die lokale Gastronomie, eine Freilichtbühne, neue Grünbeete, mobile Bäume, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, ein Reallabor-Büro. Die verbleibenden Stellplätze werden bewirtschaftet. Die Menschen nehmen das neue Angebot gerne an und verbringen ihre Mittagspausen, Nachmittage und Abende an diesem nun ruhigen, grünen und einladenden Ort.



Passagehof Karlsruhe 2022 und während des Reallabors  
© Weeber+Partner

© Weeber+Partner

## Themenfeld 5: Integrative Gestaltung

### ... entwickelt die Straßen als Lebensraum und nutzt sie als Grünraum und Wasserspeicher.

*Gisela Stete und Klaus Elliger*

#### Zwischenfazit

Freie Fahrt für freie Bürger – dieses Grundmotiv vieler verkehrspolitischer Diskussionen aus den 90er und 00er Jahren ist inzwischen längst passé. In den kommunalen Partizipationsprozessen fordern auch die lokalen Akteure immer stärker die Verkehrswende vor Ort. VCD, ADFC, aber auch Senioren- und Behindertenvertretungen, Eltern und viele andere Akteure aus der Zivilgesellschaft bringen ihr Interesse an einer weniger autoorientierten Stadt aktiv in die Planungen ein. Dennoch zieht sich ein nachvollziehbares Muster durch die meisten Partizipationen: Neue Angebote für ÖPNV, Rad-, Fußverkehr oder Car-Sharing bekommen breiteste Mehrheiten, über die ebenfalls notwendigen Einschränkungen für den MIV wird intensiver gestritten. Vor allem die Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Raum, die höhere Bepreisung des Anwohnerparkens oder die Sperrung von Bereichen für den MIV braucht eine ausführliche Beteiligung. Hilfreich ist hier in der Regel, jede Einschränkung direkt mit einem öffentlichen Mehrwert zu verbinden. Wo Stellplätze reduziert werden, entstehen neue Aufenthaltsbereiche. Wenn das Parken mehr kostet, entstehen Einnahmen für alternative Mobilitätslösungen. Und wo Straßen für den MIV gesperrt werden, entstehen mehr Potentiale für eine neue Radinfrastruktur und Fußgängerquerungen. Wie bei allen Partizipationsprozessen gilt auch gerade beim Verkehr: Varianten entwickeln, Zusammenhänge diskutieren, gemeinsame und transparente Abwägungen ermöglichen

Straßen und Plätze haben eine hohe Bedeutung für urbanes Leben und das Miteinander im Verkehr. Dieser Bedeutung stehen beträchtliche negative Einflüsse entgegen, die den urbanen Lebensraum beeinträchtigen: hohe Kfz-Verkehrsbelastungen verbunden mit Lärm, Abgasen, Feinstaub, Flächeninanspruchnahme für Verkehrsinfrastruktur, Barrierewirkung und Gefährdungen unterschiedlichster Art. Die Dominanz des Kfz-Verkehrs untergräbt die vielfältigen Funktionen von Straßenräumen, die Sozial- und Aufenthaltsfunktion gerät im wahrsten Sinne des Wortes „unter die Räder“

Der Ursprung dieser Probleme liegt in der Idee der funktionsgetrennten Stadt und dem Planungsparadigma der autogerechten Stadt, das den Reisekomfort für Kfz in den Mittelpunkt stellte und die Trennung aller Verkehrsteilnehmenden propagierte. Im Ergebnis bildeten sich Straßenräume heraus, die in erster Linie der ungestörten Abwicklung des Kfz-Verkehres dienen sollten, dabei aber häufig ihre Verknüpfung mit den angrenzenden Stadträumen verloren. Diese autogerechten Planungen machten Städte unattraktiver und führten zu strukturell getrennten Fragmenten auf Quartiersebene. Zerschnittene Nachbarschaften und Netzwerke waren die Folge.

Heute befinden wir uns in einem tiefgreifenden Transformationsprozess. Nicht nur stellt uns der Klimawandel vor Herausforderungen, auch der Strukturwandel verändert die Ansprüche an die Stadt und die Räume, in denen wir leben.

#### Integrierte Planung als Voraussetzung

Ende der 2030er Jahre werden innerstädtische Straßen in einem integrierten Planungs- und Beteiligungsprozess überplant, der die Verkehrs-, Stadt- und Freiraumplanung sowie sozialräumliche und programmatische Belange miteinander vereint. Die Verkehrsplanung ist dabei nur eine Ebene in der Transformation. Die Gestaltung des Straßenraums spiegelt die Multifunktionalität der Straßen für Wohnen und andere Randnutzungen, für Aufenthalt im Straßenraum, für Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad, für die Erschließung, für ÖPNV und auch für den Kfz-Verkehr wider. Straßenräume werden nicht auf die Aufgabe reduziert, Menschen von A nach B zu befördern. Diese integrative Gestaltung erweitert die Perspektive. Hier kommen Aspekte wie Orientierung, Identität, soziale Brauchbarkeit, sinnliche Anregung, Identifikation und – last but not least – Schönheit ins Spiel.

Dabei begegnen sich die verschiedenen Fachdisziplinen auf Augenhöhe. Jede beteiligte Disziplin legt die aus ihrer Sicht erforderlichen Bedarfe und Anforderungen dar: Was braucht es für einen gelungenen Städtebau, für einen attraktiven Freiraum oder eine robuste Verkehrsinfrastruktur? Entscheidend für die Umsetzung ist die Frage, welche Flächen und Ressourcen konkret zur Verfügung stehen. Dabei zeigt sich oft, dass die verfügbaren Flächen einerseits und der erforderliche Raum andererseits weit auseinanderklaffen und ein „business as usual“ nicht länger die heutigen Ansprüche erfüllt. Es bedarf also eines Abwägungsprozesses, der die Anforderungen der Disziplinen unter Berücksichtigung von Dringlichkeitsaspekten gegenüberstellt.

Der Rückgang des Kfz-Verkehrs um die Hälfte (siehe Themenfeld 3) bot hier große Gestaltungspotenziale und führte dazu, dass auch innerstädtischen Bundesstraßen zurückgebaut und in lebenswerte Stadträume transformiert wurden. Dies haben beispielsweise die Städte Stuttgart (B 14), Ulm (B 10) und Reutlingen (B 28) auf den Weg gebracht. Alle drei Straßen waren Verkehrsschneisen im stadträumlichen Gefüge, mit hoher Barrierewirkung und einer Flächenaufteilung, die allein den Kfz-Verkehr begünstigte. Im Rahmen von Wettbewerben und Kooperativen Planungsverfahren wurden in den 2020er Jahren Lösungen entwickelt, wie diese „Unorte“ zu lebendigen Stadträumen entwickelt werden können. Daran haben sich viele Städte ein Beispiel genommen und haben ihre Hauptverkehrsstraßen integriert umgestaltet.

#### Straßen als Lebensraum und als Grünraum

Bei der Betrachtung historischer Straßenbilder ist ersichtlich, dass Straßen immer mehr waren als Verkehrsräume. Sie waren Orte des Flanierens, des Handels, der Begegnung und des Spiels, kurzum Sozial- und Lebensräume. Diese vielfach verlorenen Qualitäten werden wieder erreicht, indem die Vernetzungsfunktion nicht nur entlang der Straßen, sondern auch in Querrichtung über die Straße hinweg sichergestellt wird, um die Quartiere miteinander zu verbinden. Weiterhin wird Aufenthalt und Begegnung gezielt gefördert, ohne dass die Mobilitäts-

bedürfnisse der Menschen eingeschränkt werden. Daraus ergeben sich vielfältige Interaktionen, die verträglich miteinander geregelt werden. Straßen werden zu stadträumlich attraktiven Orten mit entsprechender Gestaltung und Programmierung der Freiräume und der baulichen Ränder, die den Menschen die Möglichkeit und Gründe zum Aufenthalt geben. Störende Einflüsse wie Luftverschmutzung und Lärm oder klimatische Probleme wie Überhitzung und Überschwemmungen werden als zu vermeiden in die Planung einbezogen.

Denn angesichts des Klimawandels wird Aspekten wie Grün/ Verschattung in der Stadt und dem Umgang mit Starkregenereignissen sowie der Sammlung von Oberflächenwasser in den Straßen mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Der öffentliche Raum wird so gestaltet, dass er große Mengen Regenwasser temporär aufnehmen kann und erst langsam wieder abgibt. Diese Flächen werden so ausgebildet, dass sie im Normalfall als Spiel- und Begegnungszonen zur Verfügung stehen.



Straße in Kopenhagen als Begegnungsort © Klaus Elliger



Wettbewerb B14 in Stuttgart – Beispiel für integrierte Planung zur Transformation einer Hauptverkehrsstraße © Dietz, et.al.



Spielplatz als Becken in Kopenhagen © Klaus Elliger

Des Weiteren gilt, dass Straßen als Grünräume gesichert und vernetzt werden, mit Angeboten wie Trinkbrunnen, schattigen Sitzbänken und weggehendem Spiel. Angesichts der Erwärmung unserer Siedlungsflächen wird jetzt jeder Bereich in Straßen und auf Plätzen daraufhin untersucht, ob nicht doch ein schattenspendender Baum gepflanzt werden könnte. Beispielsweise werden an Stellen, wo Fußgänger:innen und Radfahrer:innen warten – wie an Kreuzungen und Einmündungen – Baumstandorte gezielt geprüft. Straßenflächen wie ehemalige straßenparallele Parkierungstreifen werden entsiegelt und für die Versickerung vorgehalten, gegliedert durch neue Bäume entlang des Straßenverlaufs in Abständen von maximal 12 m Abstand. Damit können 100% des Oberflächenwassers aus dem Straßenraum in den Untergrund eingeleitet und in entsprechenden Infrastrukturen gespeichert werden (Prinzip „Schwammstadt“).



Beispiel für Entsiegelung, Begrünung und Beschattung an einer Straßenquerung in Kopenhagen © Jan Riel

Straßen haben in aller Regel auch eine unsichtbare Funktion: die Aufnahme von Leitungen der Ver- und Entsorgung. Dabei drängen neben den „klassischen“ Leitungsträgern zunehmend weitere Anbieter von Datennetzen darauf, ihre Kabel im öffentlichen Raum unterzubringen. Die Herausforderung besteht darin, die Funktion von Straßen als (verbindende) Grünräume und die Anforderungen der Leitungsträger in Einklang zu bringen.

In den meisten Städten haben sich Systeme durchgesetzt, die die Müllentsorgung ohne raumgreifende Beanspruchung des öffentlichen Straßenraums ermöglichen. Denn mehr Umweltschutz und Recycling heißt mehr und größere „Behältnisse“ zum Sammeln von Glas, Grünschnitt, Altkleidern, Schuhen Batterien etc., Diese werden nun stadtvertraglich in größeren unterirdischen Behältern untergebracht, die deutlich seltener entsorgt werden müssen, was ebenfalls zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens beiträgt.

### Der ruhende Verkehr als Schlüssel

Es hat sich gezeigt, dass die Frage der Bereitstellung von Parkraum zentralen Einfluss auf die nachhaltige Verkehrsentwicklung eines Quartiers auf die Funktion von Straßen als Aufenthaltsräumen hat. Die Frage des Parkens bzw. des Umfangs mit dem Parkraumangebot wird nun neu geregelt und alle Möglichkeiten gezielt genutzt, hier steuernd einzugreifen. So konnten über das Bauordnungsrecht (z.B. B-Pläne, Stellplatzsatzungen), das Straßenverkehrsrecht (z.B. Geschwindigkeitsfestsetzungen mit der Folge von einer geänderten Flächenaufteilung im Straßenraum) und das Vertragsrecht (z.B. Gestattungsverträge für sog. Parklets, städtebauliche Verträge mit entsprechenden Vereinbarungen, z.B. zur Bereitstellung von Stellplätzen) Vorgaben gemacht werden, die die Dominanz des ruhenden Verkehrs im Straßenraum unterbinden. Diese Möglichkeiten haben die meisten Städte konsequent genutzt.

Dies bedeutet zum einen die Reduzierung des Stellplatzschlüssels für Kfz Wohnnutzung und Nicht-Wohnnutzung gleichermaßen (Näheres hierzu siehe Themenfeld 4), zum anderen die Bündelung der Stellplätze in Parkierungsanlagen.

Zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs wurden in der Vergangenheit oft Tiefgaragen gebaut, die nicht nur leer stehen, sondern auch in der Herstellung alles andere als nachhaltig sind. Der Bau von Tiefgaragen wurde daher fast vollständig aufgegeben und das Parkraumangebot stattdessen in Quartiersgaragen gebündelt. Quartiersgaragen erfüllen dabei (ebenso wie die Multimodalen Hubs) neben dem Stellplatzangebot für Bewohner:innen, Beschäftigte und Besucher:innen auch weitere Funktionen: Als Car- und Bike-Sharing-Standort, als Paket-Station oder Micro-Depot mit ergänzendem Lastenradstandort, temporäre Veranstaltungstätte, etc. Die Funktion und die Gestaltung von Quartiersgaragen werden ebenfalls als integrative Aufgabe begriffen.



Beispiel für Quartiersgarage in Aspern © www.aspern-seestadt.at

Quartiersgaragen werden auch in Bestandsquartieren als steuernde Maßnahmen eingesetzt. Freiliegende und freiwerdende Flächen werden vorrangig für den Bau von – gut ins Umfeld integrierten – Garagen verwendet und der öffentliche Straßenraum sukzessive vom ruhenden Verkehr befreit, wie dies die Stadt Zürich bereits seit den 1990er Jahren praktiziert („Zürcher Kompromiss“).

Ein weiterer wirksamer Ansatz ist die Entkopplung von Wohnen und Parken. Das bedeutet, dass Parkplätze nicht mehr automatisch Wohnungen zugeordnet werden (Näheres hierzu siehe Themenfeld 4). Diese in Städten nun fast durchgängig praktizierte Entkopplung von Wohnen und Parken wird über ein Mobilitätsmanagement gesteuert, das verschiedene Aufgaben integriert. Bereits 2015 wurde mit der Lincoln-Siedlung in Darmstadt ein entsprechendes Projekt auf den Weg gebracht. Das in Quartiersgaragen gebündelte Stellplatzangebot für Privatfahrzeuge wird durch eine im Quartier angesiedelte Mobilitätszentrale verwaltet und die Stellplätze nach einem festgelegten Verfahren vergeben. Alle Plätze sind kostenpflichtig und nur wer einen Stellplatz benötigt, muss dafür bezahlen. Der gesamte öffentliche Raum – nur für Besucherparken vorgesehen – ist bewirtschaftet.



Stellplatzvergabe Lincoln-Siedlung in Darmstadt © www.quartiermobil-darmstadt.de

### Entschleunigung als Strategie

Bereits 1984 (Topp) wurde mit dem Kompensatorischen Ansatz nachgewiesen, dass die Dominanz der Kfz-Verkehrs über gute Gestaltung und einem geringen Geschwindigkeitsniveau auch bei unveränderten Verkehrsbelastungen gemildert werden kann.

Mit der Transformation des öffentlichen Straßenraums verbunden sein muss die Transformation eines Verständnisses von Mobilitätskultur weg vom „Schneller, weiter, mehr“ hin zu „langsamer, näher, weniger (Kfz-Verkehr)“. Dies erfordern auch die klimaschutzrelevanten Aspekte wie Luftreinhaltung und Lärminderung. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts gilt in den 2030er Jahren auch für Hauptverkehrsstraßen. Die 2021 gegründete Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“ hat damit ihr Ziel erreicht, die rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, dass Kommunen das Geschwindigkeitsniveau auch auf Hauptverkehrsstraßen im Sinne von Stadt- und Umweltverträglichkeit selbst bestimmen dürfen.

Neben der Umsetzung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind im nachgeordneten Netz Begegnungszonen eingerichtet, wie dies unsere Europäischen Nachbarn fast durchgehend bereits in der 2010er Jahren angeordnet hatten. In ihnen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km / h. Dies hat den öffentlichen Straßenraum für alle Nutzergruppen attraktiv gemacht und seine Funktion als Aufenthaltsraum gestärkt



Begegnungszonen © Jan Riel

In Wohnstraßen gilt weitgehend die in Verkehrsberuhigten Zonen einzuhaltende Schrittgeschwindigkeit. Dabei müssen diese „Spielstraßen“ nicht mehr niveaugleich ausgebaut werden – was in Bestandgebieten umfangreiche und teure Umbaumaßnahmen erforderlich gemacht hätte – sondern es werden auf Antrag der Bewohner:innen auch in Straßen mit getrennten Verkehrsflächen (Fahrbahn und Gehweg) Verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet, wie es die Stadt Freiburg seit den 2000 Jahren bereits praktiziert. Spielgeräte, Bemalung etc. dominieren heute das Erscheinungsbild des Straßenraums.

Noch immer gilt: „Der Grad der Freiheit und Ungestörtheit, mit dem Menschen zu Fuß gehen und in die Gegend schauen können, bietet einen guten Maßstab zur Beurteilung der zivilisatorischen Eigenschaften eines Stadtgebiets“ (Sir Colin Buchanan, Traffic in Towns, 1963)

## Zwischenfazit

Im Straßenraum prallen die Nutzungskonflikte in besonderem Maße aufeinander. Die klassischen drei Funktionen von Straßen (Verbindung, Erschließung und Aufenthalt) haben nach wie vor ihre Berechtigung, aber die Priorisierung wird fundamental geändert:

- Verbindung orientiert sich an den Belangen des „Langsamverkehrs“ bzw. des Fuß- und Radverkehrs. Die Regelgeschwindigkeit in Städten wird von Tempo 50 auf Tempo 30 reduziert, in Quartieren auf Tempo 20 bzw. Schrittgeschwindigkeit in Wohnstraßen. Niedrige Geschwindigkeiten und eine rad- und fußverkehrsfreundliche Infrastruktur sind ein wesentliches Qualitätsmerkmal für die Koexistenz mit dem Kfz-Verkehr. Die Gestaltung der Straßenräume unterstützt dies.
- Erschließung wird neu definiert: Die Verantwortung für das Bereitstellen von Parkraum für den ruhenden Verkehr wird zurückgegeben auf den privaten Grund, vorzugsweise konzentriert in Quartiersgaragen. Im öffentlichen Raum wird statt der Funktion Parken Begrünung bzw. Versickerung und Beschattung bereitgestellt. Erschließung wird im Sinne der Klimaanpassung und der „Schwammstadt“ gedacht.
- Die Aufenthaltsfunktion wird gestärkt. Mobilier mit (beschatteten) Sitzgelegenheiten und Ruhezonen, z.B. in Parklets, wirken im Zusammenspiel mit einem stadtverträglichen, langsameren und leiseren Verkehr. Der Verkehrsraum als Transitraum wird zu einem sozialen Raum.

Die Planung und Umgestaltung von Straßen erfolgt grundsätzlich integrativ, wo die Planungsdisziplinen Verkehr, Städtebau und Freiraum auf Augenhöhe gemeinsam nach Lösungen suchen.

## Themenfeld 6: Vision

### ... wie wir die Mobilität stadtverträglich und nachhaltig gestalten

Die Mobilität der Zukunft ist stadt-, umwelt- und sozialverträglich organisiert. Dafür gibt es klare politische Vorgaben. Die Flächen wurden umverteilt vom motorisierten Individualverkehr hin zu mehr Platz für Lebens- und Freiraumqualität, mehr Platz für Menschen zu Fuß, und mit dem Fahrrad, Grünflächen und Orte zum Verweilen. Nicht alle Bedürfnisse können lokal bzw. in allen Relationen befriedigt werden und es gibt unterschiedliche Bedürfnisse der Menschen, abhängig von Lebensphase, Einkommen, Haushaltsgröße, Einstellung etc. Doch auch hier gab es eine Transformation im Verständnis von Mobilität, das eigene Auto spielt nur noch eine untergeordnete Rolle, wenngleich es nach wie vor die Möglichkeit gibt, mit dem Auto in die Stadt und in die Quartiere zu fahren. Der Straßenraum ist geprägt von wenigen, langsam fahrenden Autos und nicht mehr von parkenden Autos, die Menschen nutzen Car-Sharing-Angebote, öffentliche Verkehrsmittel, gehen zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad.

### Parken und Sharing

Ein wesentlicher Treiber nachhaltiger Mobilität ist die Entkoppelung des Baus von Wohn- und Nichtwohngebäuden und dem Bau von Stellplätzen bzw. dem Parken:

- Die Anzahl von Stellplätzen ist gegenüber den 2020er-Jahren deutlich reduziert: In Gebäuden passt sich der Stellplatzschlüssel dem Ersetzungsfaktor des Carsharings an, welches den Privatbesitz von Pkw ersetzt. Insbesondere in größeren Objekten kann anstatt einem Stellplatz pro Wohneinheit eine Sharing-Flotte auf 1/5 bis zu 1/10 der Plätze für dasselbe Mobilitätsangebot sorgen. Weitere Reduktionen werden durch ein optimales ÖPNV-Angebot möglich.
- Parkraumbewirtschaftung macht das Parken im öffentlichen Raum unattraktiv und kostspielig. Dies unterstützt den Trend zum Sharing oder zur Nutzung von ÖV oder Rad.
- Quartiersgaragen und Mobilitäts-Hubs dienen neben ihrer Verkehrsfunktion als Treffpunkte sowie als lokale Zentren von Versorgung, Betreuung und Lieferung. Dies führte zu einer Dezentralisierung der Nahversorgung, in der Folge zu kurzen Wegen und schließlich zu einer stärkeren Nutzung von Fuß- und Radverkehr.

### Neue Technologien / autonomes Fahren

Weil das autonome Fahren unreguliert zu massivem Mehrverkehr und einer noch größeren Fahrzeugflotte geführt hätte, werden autonome Fahrzeuge nur

in Form von geteilten Fahrzeugen zugelassen. (Autonome) Ridepooling-Fahrten sind kostengünstig und zentral koordiniert, damit kann die Anzahl der gefahrenen Kilometer im Vergleich zu individuellen Autofahrten deutlich gesenkt werden.

### Öffentlicher Raum

Das Straßenbild ist durch Bäume und Stadtgärten geprägt, die zu neuen Treffpunkten geworden sind. Bewusst wird der Straßenraum in Teilbereichen zur „Aneignung“ für Projekte und Initiativen freigegeben. Dem fließenden, insbesondere aber dem ruhenden Kfz-Verkehr wurde ein Großteil der Flächen entzogen. Neuer Fokus im öffentlichen Raum ist die Anpassung an den Klimawandel und an die Bedürfnisse der Bewohner:innen: Es wird auch besonders darauf geachtet, dass aus der Perspektive von Kindern und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Sitzgelegenheiten, Bewegungs- und Spielelemente und Verschattung durch Bäume und Brunnen viel Lebensqualität bieten. Große Teile des öffentlichen Raums sind entsiegelt und durch Rigolen-Systeme und Mulden begrünt und nach dem Prinzip der Schwammstadt für Starkregen und Trockenperioden fit gemacht.

### Geschwindigkeiten

Die Regelgeschwindigkeit in den Städten beträgt 30 km/h auf Hauptstraßen und 20 km/h im nachgeordneten Netz bzw. Schrittgeschwindigkeit in Wohnstraßen. Dies führt neben einer höheren Aufenthaltsqualität zu einer höheren Verkehrssicherheit und einem entspannteren Miteinander von Kfz-Verkehr und nichtmotorisierten Verkehrsarten. Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad sind damit häufig schneller als mit dem Kfz. Zusammen mit dem reduzierten Parkraum für den Kfz-Verkehr führt das neue Geschwindigkeitsniveau zu einer Verschiebung des Modal Split hin zu den stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln des Umweltverbund.



Vision für innerstädtische Quartiersstraße © Lisa Matzdorff für AutoRICH

## Quellen

- [1] Dossier de Presse: Le Paris du quart d'heure, Anne Hidalgo, Paris en commun 21.01.2020
- [2] Schindler (2020) Für die 15-MinutenStadt.Paris hebt 70'000 Parkplätze auf. Infosperber
- [3] <https://www.zukunft-mobilitaet.net/168157/analyse/paris-parkgebuehren-fps-bezahlen-parkraumbewirtschaftung-parkraumueberwachung-scan-streeteo-moovia>, eingesehen am 14.01.22
- [4] <https://www.goethe.de/ins/fr/de/kul/dos/nhk/22079262.html>, eingesehen am 14.01.22
- [5] Riel, J; Gothe, K.; Kunz, A.; Matzdorff, L. (2022) Autonomes Fahren – Risiken und Chancen. Karlsruhe, <https://www.h-ka.de/ivi/projekte/autorich>
- [6] Weeber+Partner, Riel, J. u.a.: Vgl. Mobilität in Wohnquartieren. Die Wirkung von zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten, Zukunft Bau Forschungsprojekt, laufend
- [7] Dietz, R.; Stete, G.; Weismann, M.; Zech, Mario (2022): Innerstädtische Bundesstraßen – Transformationsräume zur Stärkung der Nähe, Planeten 4/ 2022
- [8] Topp, H.H. (1984): Umfeldverträgliche Verkehrsbelastbarkeit städtischer Straßen – ein kompensatorischer Ansatz; Straße und Autobahn 35, Nr. 11
- [9] <https://www.quartiermobil-darmstadt.de/quartiermobil-1/>



**DASL Landesgruppe Bayern:**

Andrea Gebhard, Ulrike Klar, Birgit Kröniger, Mark Michaeli, Robert Neuberger, Stephan Reiß-Schmidt, Christine Schimpfermann, Sören Schöbel-Rutschmann, Margarete Spiecker, Christiane Thalgot, Mario Tvrtkovic

„Am Gelingen dieser Natur-Kultur-Symbiose wird sich unsere Verantwortung für das Leben bewähren müssen. Das uns allen wohlvertraute hahhaSymbol und Beispiel solcher Symbiose ist der Garten als eine Form der Landnutzung, die mehr ist als ertragsmaximierende Biotechnologie. [...] Garten-Denken heißt, aus dem Land mehr als nur das Letzte herauszuholen.“

Hubert Markl<sup>1</sup>

# Von der Landwirtschaft zur Land(wirt)schaftskultur

## Transformation und Integration der Planungskulturen im StadtLand

### A. Hintergrund

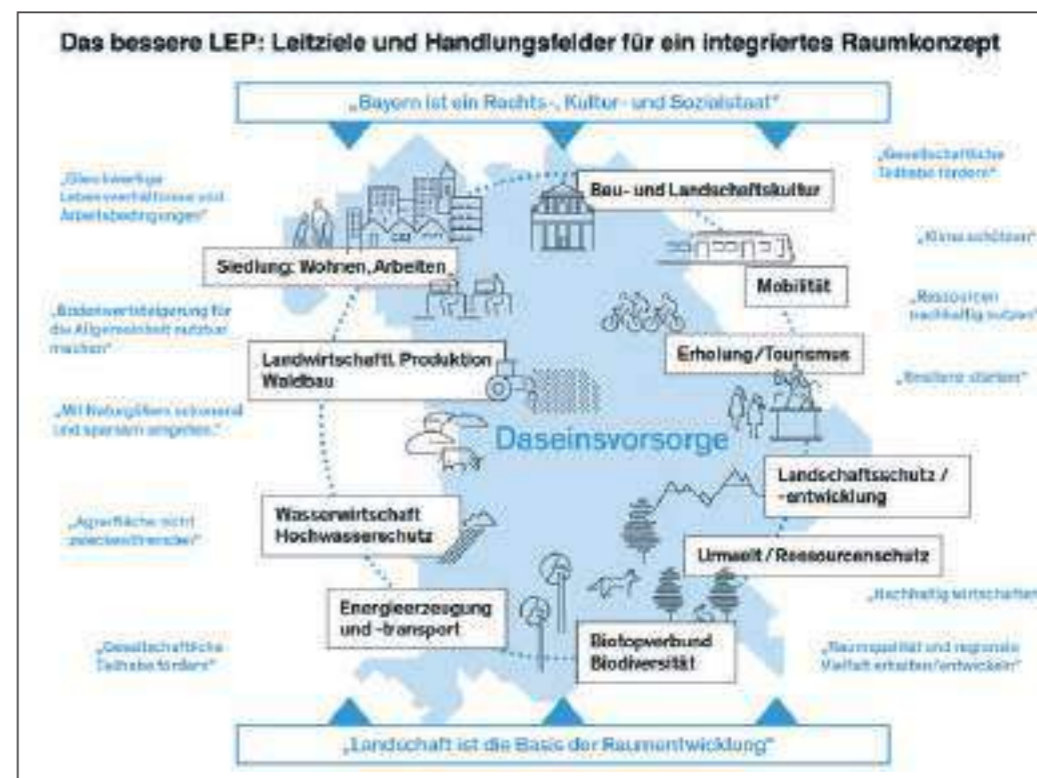
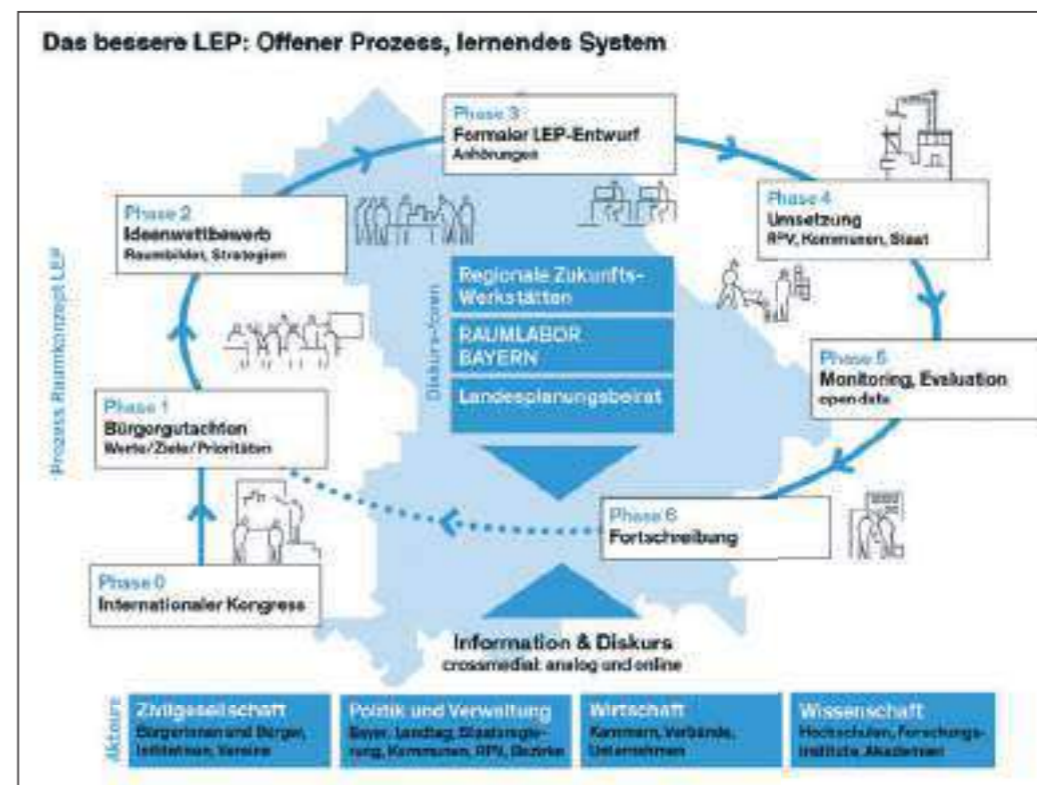
Die Landesgruppe Bayern hat sich in den vergangenen Jahren intensiv für eine Reform der Landes- und Regionalplanung in Bayern zu einer gestalten- den, transformativen Planungskultur engagiert. Auf Basis eines gemeinsamen Planungsverständnisses und einer langjährigen Kooperation haben sich 2018 Raumakademien, Kammern und Verbände aus Architektur, Stadt- und Landschaftsplanung, Natur- und Umweltschutz und ländliche Entwicklung zur Initiative „Wege zum besseren Landesentwicklungsprogramm für Bayern“ zusammengeschlossen (<https://www.besseres-lep-bayern.de/>). In einem Memorandum skizziert die Initiative eine von der bayerischen Kulturlandschaft ausgehende neue Planungskultur der überörtlichen Planung und einen demokratischen, wissensbasierten und lernenden Planungsprozess anstelle formalisierter, wenig transparenter Verfahren.

In ihrem „Plädoyer für einen Neustart“ anlässlich des Entwurfs zur Teilfortschreibung des bayerischen LEP 2022 fasst die Initiative ihre Position so zusammen: „Die Klimakrise, die Energiewende, Ressourcenknappheiten und gesellschaftliche Veränderungsprozesse stellen die Landesentwicklung vor massive und drängende Herausforderungen – gerade auch vor dem Hintergrund der sich verändernden welt-

politischen Lage und ihrer vielfältigen räumlichen Auswirkungen. Wir stellen fest, dass das Landesentwicklungsprogramm (LEP) mitsamt der nun vorliegenden zweiten Teilfortschreibung trotz durchaus positiver Ansätze immer noch weit hinter den damit einhergehenden Erfordernissen einer zukunfts-festen, d.h. zielführenden, klimaneutralen und gerechten Landesentwicklung zurückbleibt.

Deshalb fordern wir ein deutlich höheres Ambitionsniveau und mehr Verbindlichkeit der Ziele der Raumordnung bereits in dieser Teilfortschreibung. Parallel fordern wir einen grundlegenden, systemischen Neustart der Landes- und Regionalplanung in Bayern ein. In einem offenen, partizipativen Prozess müssen die Leitlinien eines zukünftigen LEP ausgehend von der regionalen Ebene konkretisiert und in einem zukunftsorientierten Raumbild für Bayern integriert werden. Nur so kann das LEP im Zusammenwirken mit dem Bayerischen Klimaschutzgesetz zu einem wesentlichen Gestaltungsinstrument für eine klimagerechte und gleichwertige Entwicklung in Stadt und Land werden. Dabei hat die Stärkung der Regionalplanung und ihrer Umsetzung eine strategische Bedeutung.“

Die Eckpunkte einer transformatorischen „Landesplanung neuen Typs“ werden in dem Papier entlang der vier Dimensionen des Konzeptes der Räumlichen



© DASL, LG Bayern

Gerechtigkeit (Verteilungsgerechtigkeit, Chancengerechtigkeit, Verfahrensgerechtigkeit, Generationengerechtigkeit) und innerhalb der unverrückbaren Leitplanken des Schutzes der Biosphäre, einer schadstofffreien Umwelt und der Eindämmung der Klimakrise entfaltet.

Landesfläche umfassen sollen. In diesen multicodierten Räumen soll ein synergetisches Miteinander von Raumnutzungen im Sinne von „Mehrgewinnstrategien“ (WBGU 2020) ermöglicht und eingefordert werden: Regeneration und Restabilisierung der Biosphäre und der Artenvielfalt, die Anpassung an den Klimawandel (Agroforstsysteme, Permakultur, vielfältig strukturierte Landschaften, ...), den Klimaschutz (Ausbau EE, Agri-PV, Windräder, Wiedervernässung von Mooren, Bewaldung), die Nutzung für eine gesunde,

<sup>1</sup> Hubert Markl, Die Verantwortung für den Bestand des Lebens – Evolution und ökologische Krise. Vortrag auf der DASL-Jahrestagung Goslar, 1983. In Auszügen neu veröffentlicht und kommentiert in Becker, H., Jessen, J. (Hg.) (2021): Stadt und Planung. Ein Lesebuch mit Texten aus 100 Jahren Städtebau. Berlin, S. 249 ff.

naturverträgliche und gemeinschaftsgestützte, regionalisierte Nahrungsmittelproduktion, die sanfte Nutzung als naturnaher Erholungsraum etc.

Der vorliegende Impuls der DASL-Landesgruppe Bayern zur Jahrestagung 2022 basiert auf der konzeptionellen Arbeit an einem „besseren LEP“ und ist im Gegenstromverfahren zur Erarbeitung der Eckpunkte einer transformatorischen Landes- und Regionalplanung entstanden. Damit werden die produktiven Schnittstellen zwischen den Akteuren und Rahmenwerken städtischer und ländlicher Raumentwicklung, Landbewirtschaftung und Landschaftskultur identifiziert und gemeinsame, integrierende und transformative Instrumente und Standards für Siedlungs- und Außenbereich zur Diskussion gestellt. Es geht um weit mehr als um eine raum- und naturverträglichere Form der Landwirtschaft.

## B. Einordnung

### Landwende im Anthropozän: Von der Konkurrenz zur Integration

Interview mit Frau Prof. Dr. jur. Sabine Schlacke  
Prof. Dr. Sabine Schlacke ist Professorin für Öffentliches Recht, insbesondere Verwaltungs- und Umweltrecht an der Universität Greifswald sowie Co-Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) und des Lenkungskreises der Wissenschaftsplattform Klimaschutz der Bundesregierung. Weitere Informationen s. [www.wbgu.de](http://www.wbgu.de) und <https://www.wissenschaftsplattform-klimaschutz.de/>. Das Interview führte Rechtsanwältin Dr. Margarete Spiecker für die Landesgruppe Bayern der DASL.

**Frau Prof. Schlacke, in Ihren Untersuchungen im Rahmen des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung „Globale Umweltveränderungen“ haben Sie mit Ihren Kolleg\*innen gezeigt, dass der Umgang mit Land grundlegend geändert werden muss. Sie verfolgen dabei drei wichtige Ziele: Klimaschutz, Erhalt der Artenvielfalt und globale Ernährungssicherheit. Was verstehen Sie in diesem Zusammenhang unter dem Trilemma der Landnutzung?**

In Bezug auf die Landnutzung haben wir es vornehmlich mit drei globalen Krisen zu tun, die bewältigt werden müssen. Die Klimakrise macht es erforderlich, dass die Weltwirtschaft dekarbonisiert wird und dass Landflächen verstärkt genutzt werden, um der Atmosphäre Kohlendioxid zu entziehen. Die Biodiversität erlebt eine Krise durch ein dramatisches, durch Menschen verursachtes Artensterben. Das globale Ernährungssystem ist in der Krise, weil die Ernährungssicherheit für ein Viertel der Menschheit gefährdet ist und ein weiteres Viertel an gesundheitsschädlichem Über- oder Fehlkonsum leidet. Gleichzeitig bedroht die industrielle Landwirtschaft die natürlichen Lebensgrundlagen. Die Nutzungs-

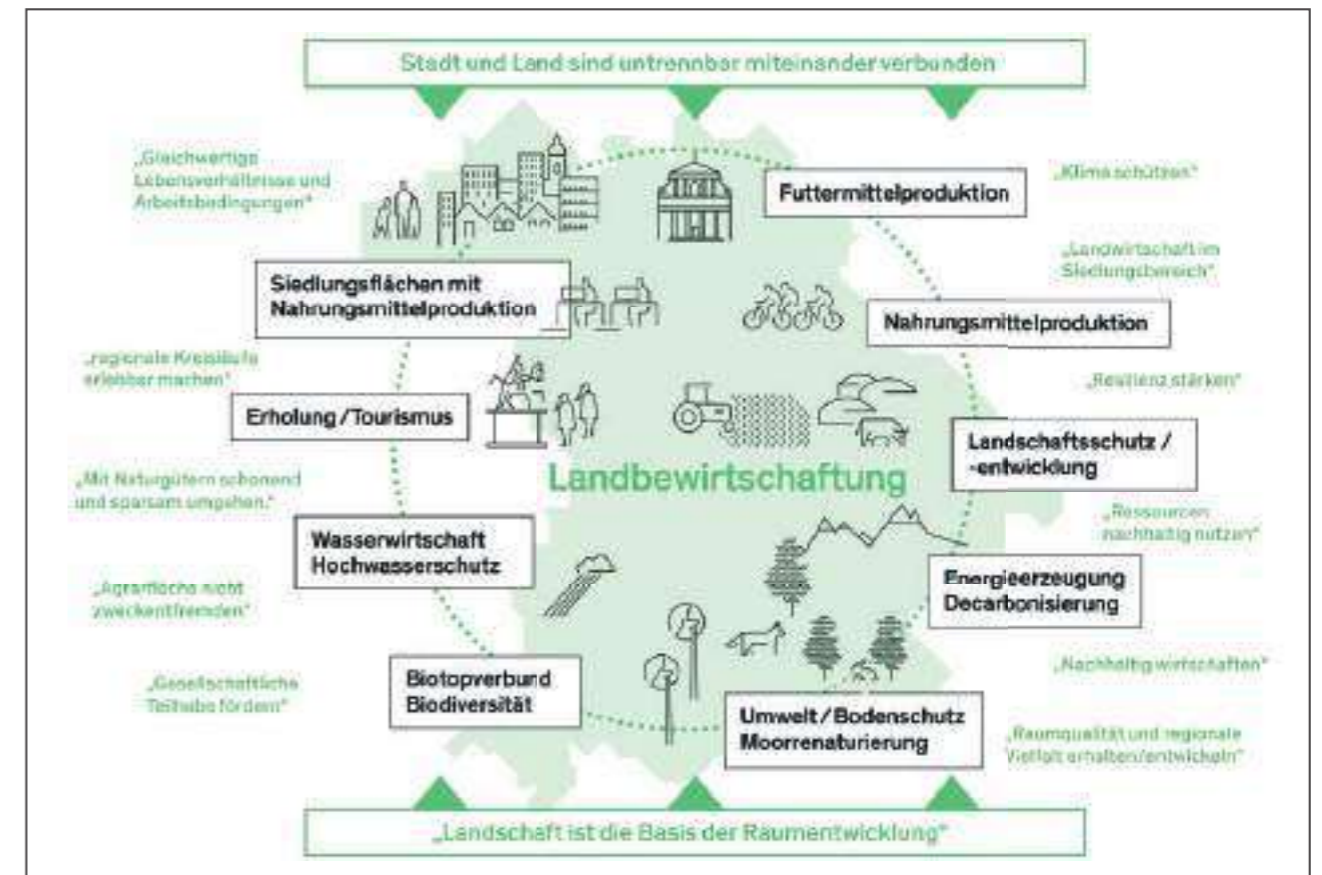
und Schutzansprüche an Land für Klimaschutz, Artenschutz und Ernährungssicherung sind vielfältig und stehen teilweise in Konkurrenz zueinander. Diesen Konflikt bezeichnen wir als Trilemma der Landnutzung. Der Konflikt wird besonders deutlich, wenn anstelle einer Mehrfachfunktion nur eine Nutzung oder nur ein Schutzzweck für eine Fläche vorgesehen ist, wie dies in Deutschland üblich ist. Dann werden die Konkurrenzen nicht adäquat aufgelöst.

**Sie wollen beim Umgang mit Land die Konkurrenz von Nutzungsansprüchen überwinden und Mehrgewinnstrategien verfolgen. Was bedeutet das konkret?**

Unser Lösungsansatz und großer Hebel sind Mehrgewinnstrategien bei der Landnutzung, die möglichst zwei oder sogar drei der genannten Krisen gleichzeitig entgegenwirken. Wir haben fünf Maßnahmestrategien entwickelt. Erstens sind nature based solutions zu nennen. Diese verbinden zum Beispiel die Renaturierung zur landbasierten Kohlendioxidentfernung mit dem Erhalt der Artenvielfalt. Auch die Wiedervernässung und Renaturierung von Mooren und Feuchtgebieten oder die Wiederaufforstung entwaldeter Flächen sind solche kombinierten Maßnahmen. Agroforstsysteme können sogar zusätzlich zur menschlichen Ernährung dienen. Zweitens sollten Schutzgebiete weiter ausgewiesen werden, die sowohl dem Artenschutz als auch der CO<sub>2</sub>-Speicherung dienen. Drittens sollte die Landwirtschaft von der nur monofunktionalen Nutzung zur ökologischen, diversifizierten Produktion umgestaltet werden, um der Ernährungssicherheit und dem Artenschutz zu dienen. Blühstreifen sind da nur die kleinste Option. Die Anbauarten müssen mit dem Biodiversitätsschutz kompatibel sein. Viertens müssen die individuellen Ernährungsstile weltweit geändert werden, so dass vor allem weniger tierische Produkte verzehrt werden. Als fünfte Maßnahmestrategie sollte der Rohstoff Holz als Biomasse stärker genutzt werden und nachhaltiger gewonnen werden.

**Ein weiteres Beispiel für die multiplen Nutzungen von Land ist Agrophotovoltaik. Hierbei wird unterhalb und neben den Freiflächen-Photovoltaikanlagen auch Landwirtschaft zeitgleich betrieben. Welche anderen multifunktionalen Flächennutzungen gibt es, die förderlich sind?**

Paludi-Kulturen zur Röhrichtnutzung verbinden CO<sub>2</sub>-Reduktion mit Artenschutz und der Produktion ökologischer Baustoffe. Die Kollegen Joosten und Tanneberger an der Universität Greifswald forschen hierzu. Zu nennen sind weiter beispielsweise Aquaponik, bei der Gemüse und Fisch gleichzeitig gezogen werden. Insgesamt gibt es einen hohen Forschungsbedarf. Es gibt sehr viele weitere kleine Projekte für multiple Landnutzungen. Solche Pioniere des Wandels fungieren gewissermaßen als



© DASL, LG Bayern

Startups im Bereich der Mehrgewinnstrategien. Es geht gerade auch darum, dass nicht nur Schutz, sondern Schutz und Nutzung zu kommerziellen Zwecken vereinbart werden.

**Sie stellen fest, dass die deutsche Planungspraxis auf multifunktionale Flächennutzungen noch zu wenig ausgerichtet sei und nennen als Handlungsfeld das Raumordnungsrecht. Warum ist gerade das Raumordnungsrecht so wichtig für einen integrierten Landschaftsansatz?**

Das Raumordnungsrecht verinnerlicht schon den integrierten überörtlichen Ansatz. Die Raumordnung hat gerade die Funktion, die verschiedenen konfligierenden Schutz- und Nutzungsbelange zu koordinieren. Leider werden die Möglichkeiten der Raumordnung zu wenig im Sinne der Mehrgewinnstrategien in der Planungspraxis genutzt. Die Träger der Raumordnung müssen dem Biodiversitätsgedanken mehr Rechnung tragen. Das ist ein Thema des politischen Willens und der Planungsphilosophie. Da ist ein Umdenken notwendig.

**Welche Entwicklungen des Planungs- und Umweltrechts wünschen Sie sich besonders für die nähere Zukunft im Hinblick auf eine gemeinwohlorientierte integrierte Landnutzung?**

Stadt und Land sind zu stark getrennt. Es ist wichtiger, in Regionen zu denken, in denen Stadt und Land verbunden sind. Die Bauleitplanung, insbesondere die Flächennutzungsplanung, und die Raumordnung sollten in der Praxis stärker verzahnt werden. Grundlegende Änderungen des Planungssystems sind meines Erachtens aber nicht angezeigt. Es geht eher um einzelne Korrekturen. Die Landschaftsplanung sollte zum Beispiel aufgewertet werden, indem deren Bindungswirkung auch gegenüber der Raumordnung gestärkt wird. Außerdem sollte der integrierte Landschaftsansatz im Bundesnaturschutzgesetz als Grundsatz ausdrücklich aufgenommen werden.

Das Raumordnungsrecht arbeitet ja mit Gebietsfestlegungen wie z.B. Vorrang- und Vorbehaltsgebieten und basiert auf der Idee, dass Nutzungen und Funktionen des Raums, aber auch Zwischen- und Folgenutzungen festgelegt werden können. Man könnte im Raumordnungsgesetz oder in den Landesplanungsgesetzen klarstellend die Möglichkeit der multifunktionalen Flächennutzungen ausdrücklich erwähnen und die Begriffe der Begleitnutzung oder Kombinationsnutzung einführen. Eine solche Regelung würde wahrscheinlich Bewegung in die Planungspraxis bringen.



## D. Beispiele / Hoffungsprojekte

Entlang der formulierten Thesen werden nachfolgend ausgewählte Hoffungsprojekte als konkrete Umsetzungsbeispiele vorgestellt:

### Hoffungsprojekt 1

**Scottish Land Reform Act  
Land Rights and Responsibilities Statement – Land  
Commission**

Gemeinwohlorientierte und nachhaltige Bodenpolitik: Ein „Gesellschaftsvertrag“ für den Umgang mit Grund und Boden in Stadt und Land

#### PROJEKTDATEN

##### Lage

Schottland / UK

##### Eckdaten

Verordnung, Politische Erklärung und Regierungskommission in gesetzlichem Auftrag

##### Status

2017 Statement und Kommissionsgründung, 2021 Fortschreibung

##### AG / Finanzierung

Scottish Government / Öffentliche Mittel

##### Beteiligte

Regierung, Kommission (SLC), Kommunen, Eigentümer, Landnutzer, Verbände, Bürgerinitiativen, Öffentlichkeit

##### Quelle / Kontakt

[www.landcommission.gov.scot](http://www.landcommission.gov.scot)



© [www.landcommission.gov.scot](http://www.landcommission.gov.scot)



© [www.landcommission.gov.scot](http://www.landcommission.gov.scot)

#### PROJEKTDESCHEIBUNG

*„Land ist das Herzstück der schottischen Identität, Wirtschaft und Gemeinden. Die schottische Landkommission treibt ein Programm zur Landreform voran, das sowohl städtische als auch ländliche Flächen umfasst, um ein Schottland zu schaffen, in dem Landbesitz und Nutzung fair, verantwortungsvoll und produktiv sind.“ [www.landcommission.gov.scot](http://www.landcommission.gov.scot) (Übersetzt mit DeepL)*

Das Schottische Landreformgesetz (Land Reform Act) von 2016 hat mit der „Erklärung zu Landrechten und Landverantwortungen“ (Scottish Land Rights and Responsibilities Statement) und der Einsetzung der „Landkommission“ (Scottish Land Commissioners SLC) eine weltweit einzigartige gemeinwohlorientierte Bodenreform eingeleitet. Die SLC befasst sich mit guter Praxis und berät die Politik in den Aufgabenbereichen „Reform der Landrechte, Verankerung von verantwortungsvollem Landbesitz und verantwortungsvoller Landnutzung und Reform der Landmärkte.“

Boden wird umfassend, integriert und strategisch als Gemeingut behandelt. Dabei wird eine enge Beziehung zu den Menschenrechten und zu Werten wie Gerechtigkeit, Inklusion, Gleichberechtigung, körperliche Unversehrtheit u. a. hergestellt. Landnutzung und Bewirtschaftung, Siedlungsentwicklung, Land- und Forstwirtschaft, Klimaschutz, Biodiversität und Naturschutz, Naturerlebnis und Bildung, Erholung und Tourismus und andere Landnutzungen werden in einer „360 Grad Perspektive“ betrachtet.

Das Statement erklärt neben der Vision und den Prinzipien die bestehenden oder geplanten Rechts- und Förderinstrumente für die Umsetzung sowie Fallstudien zu Bodeninitiativen, Landnutzungen und Gemeinschaftseigentum. Durch das mit breiter Betei-

ligung von Stakeholdern und Öffentlichkeit erarbeitete Reformkonzept und durch die Kommission SLC als fachliche Forschungs-, Beratungs-, Kommunikations- und Umsetzungsagentur ist Bodenpolitik als gesellschafts- und auch europapolitisches Querschnittsthema umfassend aufbereitet worden.

**Das Projekt macht Hoffnung, weil es im Statement die Transformation der Landnutzung in einen neuen Gesellschaftsvertrag einbindet, in Empfehlungen zum Umgang mit verlassenen Bauland und Pachtland Baukultur und Land(wirt)schaftskultur verbindet, in einer Landreform Boden als Schlüssel und eine neue Allmende betrachtet, mit der Kommissionsarbeit neue Instrumente und Akteure, lernende Prozesse schafft – und mit „Land Rights and Responsibilities“ ein neues, gemeinwohlorientiertes Narrativ für den ländlichen Raum.**

## Hoffungsprojekt 2

A.ckerwert – Verpachten für Mensch und Natur  
Interessenausgleich von Eigentümern, Landnutzern  
und Naturschutz durch direkte Vereinbarungen und  
faire Pachtpreise

### PROJEKTDATEN

#### Lage

Bayern / D

#### Eckdaten

derzeit ca. 100 ha

#### Status

laufend

#### AG / Finanzierung

private und öffentliche Mittel

#### Beteiligte

Eigentümer, Landnutzer, Verbände, Bürgerinitiativen,  
Regierung, Öffentlichkeit

#### Quelle / Kontakt

[www.ackerwert.de](http://www.ackerwert.de)

### PROJEKTBECHREIBUNG

**„Nachhaltige Landwirtschaft ist für uns Menschen überlebenswichtig. Doch unsere landwirtschaftliche Nutzfläche wird jedes Jahr weniger, wertvolle Böden werden überbaut, Wiesen und Weiden aufgegeben oder zu Lasten der Artenvielfalt, der Bodengesundheit usw. intensiviert. Agrarpolitik, die Subventionen vor allem an die Flächengröße koppeln, gibt kleinen Bauernhöfen kaum eine Überlebenschance. Intensiv wirtschaftende Betriebe (z.B. Biogas- oder große Tiermastbetriebe) treiben zudem die Pachtpreise in die Höhe und verschärfen den Konkurrenzkampf zu Lasten der kleineren und weniger intensiv wirtschaftenden Betriebe.“**

Auf dem Pachtmarkt findet ein gesellschaftlicher Umbruch statt. Viele Menschen der Erbgeneration sind plötzlich Grundbesitzer und haben weder einen Bezug zum Land noch zu den Landbewirtschaftern. Eine Entfremdung von Besitz und Verantwortung ist

die Folge. Gleichzeitig ist diese Generation häufig an ökologischen Verbesserungen interessiert, ohne allerdings zu wissen, wie sie diese auf ihren eigenen Flächen umsetzen kann oder über was sie eigentlich mit den Bewirtschaftern verhandeln könnte.

Rund 50% der landwirtschaftlichen Flächen in Bayern müssen durch die Landwirtschaft zugepachtet werden – ein gigantisches Potenzial, um Veränderungsprozesse in der Landnutzung zu initiieren. Das Projekt A.ckerwert will bewusst machen, dass Landverpächter eine Mitverantwortung für die Bewirtschaftungsweise ihrer Flächen haben. Sie können dem Landwirt durch einen fairen Pachtpreis finanziellen Spielraum verschaffen, um neue Wege der Bewirtschaftung zu gehen, die sowohl Flächen als auch Natur schonen. Das Projekt will Landverpächtern Hilfestellung geben, um diese Verantwortung wahrnehmen zu können. Im Mittelpunkt steht hierbei der

# Ackerbau und Artenschutz

## Geht das zusammen?



© [www.ackerwert.de](http://www.ackerwert.de)

Konsens und die enge Zusammenarbeit mit dem Landwirt, um eine Realisierung und eine Akzeptanz der Maßnahmen zu erzielen. A.ckerwert will eine Plattform sein, um Menschen zusammenzubringen, Erfahrungen auszutauschen und Unterstützung bei der Realisierung der vereinbarten Ziele zu geben.

Die jüngste Vergangenheit zeigt deutlich, dass es zwischen Landwirtschaft auf der einen und Umweltschutz auf der anderen Seite auch ein Kommunikationsproblem gibt. Das Projekt A.ckerwert will ganz ausdrücklich diesen Weg nicht weiter gehen und ganz offensiv und bewusst den Austausch und Dialog zwischen Belangen von Natur- und Umweltschutz und Interessen des einzelnen Landwirts suchen. Echtes Interesse an den Anliegen des Gegenübers, Ehrlichkeit und Offenheit für neue Wege und verantwortliches Handeln sind die Grundpfeiler, auf die wir bauen.“ (Quelle: [www.ackerwert.de](http://www.ackerwert.de))

**Das Projekt macht Hoffnung, weil es eine unbürokratische Brücke zwischen Landbesitzern und Landnutzern baut und damit lokale, direkte Veränderungsprozesse in der Landnutzung ermöglicht. 50% der landwirtschaftlichen Flächen in Bayern müssen durch die Landwirtschaft zugepachtet werden. Durch direkte, lokal angepasste Vereinbarungen zwischen Landwirten und Landbesitzern unter Berücksichtigung von Natur und Umweltschutz und den Interessen des einzelnen Landwirts entstehen lokale, kleinteilige Beziehungen zum Vorteil aller Parteien – Grundbesitzer, Landwirte und Umwelt. Zudem wirkt das Konzept der Bodenspekulation entgegen.**

## Hoffungsprojekt 3

### Öko-Modellregionen Regensburg und Nürnberg

Regionale Kreisläufe, Kooperation Stadt und Land: Siedlungsnah ökologische Land-wirtschaft führt zu einer höheren Wertschätzung der landwirtschaftlichen Produkte

#### PROJEKTDATEN

##### Lage

Regensburg (Stadt und Landkreis)  
Nürnberg (Stadt und Landkreis), Stadt Roth

##### Eckdaten

initiiert vom Bayerischen Staatsministerium für Ernährung, Land-wirtschaft und Forsten

##### Status

in Umsetzung

##### AG / Finanzierung

Regensburg, Nürnberg (Stadt und Landkreis), Stadt Roth,  
Bayerischen Staatsministerium für Ernährung, Land-wirtschaft und Forsten Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

##### Beteiligte

Regierung, Landkreis, Kommunen, Eigentümer, Landwirte, Genos-senschaften, Bürgerinitiativen, Öffentlichkei

##### Quelle / Kontakt

[www.oekomodellregionen.bayern/region-regensburg/infos](http://www.oekomodellregionen.bayern/region-regensburg/infos)

#### PROJEKTBECHREIBUNG

**„Bio-Gemüse, am besten vom Bio-Bauern aus der nächsten Umgebung, das wünschen sich immer mehr Verbraucher. Aber auch auf politischer Ebene tut sich was. Der Ministerratsbeschluss der bayerischen Staatsregierung vom 13.01.2020 besagt Folgendes: Spätestens bis zum Jahre 2025 soll in allen staatlichen Kantinen ein Warenanteil von 50 Prozent aus regionaler oder biologischer Erzeugung angeboten werden.“**

[www.oekomodellregionen.bayern/projekte/regionales-bio-gemuese-fuer-aus-stadt-und-landkreis-regensburg.de](http://www.oekomodellregionen.bayern/projekte/regionales-bio-gemuese-fuer-aus-stadt-und-landkreis-regensburg.de)

Eine Zusammenarbeit zwischen Stadt und Umland bei der Vermarktung der landwirtschaftlichen (Bio-) Produkte stärkt die Verbindungen zwischen Landwirtschaft, Nahrungsmittelerzeugung und Konsumenten. Die regionale Erzeugung kann Transportkosten reduzieren und Verkehrsbewegungen vermeiden. Wichtige Bausteine vor Ort sind Erzeugergemeinschaften und regionale Nahversorgungsmodelle. Dabei steht die ökologische Landwirtschaft in den Öko-Modellregionen immer im Vordergrund.



Zwinnit pro Woche steht Mirjam Zwick im Bio-Laden der Genossenschaft hinter der Theke.

FOTUS MICHAEL SCHNEIDER

## Ihr Ziel: Mehr Bio auf die Tische

© Mittelbayerische Zeitung, 24.2.2022

#### Einsatz bioregionaler Lebensmittel in Kantinen u. ä.

Der vermehrte Einsatz bioregionaler Lebensmittel in der sogenannten Gemeinschaftsverpflegung ist ein Schwerpunkt in der Öko-Modellregion Regensburg. Hierzu werden Kontakte im Hinblick auf regionale Wertschöpfungsketten zwischen den Betreibern von Schulkantinen, Kindertageseinrichtungen und Betrieben sowie Caterern, die diese Einrichtungen beliefern, und den Landwirten geknüpft.

#### BioRegioGenossenschaft: Radis&Bona

Ein Projekt aus der solidarischen Landwirtschaft (SoLaWi) ist die Mitte 2021 neu gegründete BioRegioGenossenschaft Radis&Bona. Durch die genossenschaftliche Organisationsform werden einerseits regionale landwirtschaftliche Erzeuger und Verarbeiter unterstützt, indem ihnen faire Preise und klar kalkulierbare Abnahmekonditionen garantiert werden. Andererseits erhalten die Verbraucher über die Genossenschaft nachhaltig produzierte und verarbeitete Lebensmittel aus ihnen bekannten regionalen Betrieben. Die Waren werden darüber hinaus in einem Ladengeschäft mit Hofladen-Charme verkauft.

#### Solidarische Landwirtschaft SoLaWi

Die Projekte der Solidarischen Landwirtschaft (kurz SoLaWi) bringen Verbraucher mit den Erzeugern

landwirtschaftlicher Produkte aus der Region zusammen. Ziel sind durchschaubare Wirtschaftskreisläufe; die Art der Produktion wird gemeinsam beschlossen. Verbraucher und Produzenten bilden eine Gemeinschaft, in der die Kosten der Landwirtschaft gemeinsam getragen werden. D. h. die Verbraucher tragen auch die Risiken des Landwirtes mit, Ernteausfälle zu erleiden.

In der Ökomodellregion Nürnberg, Nürnberger Land und Roth gibt es mittlerweile drei So-LaWis:

1. Stadt, Land, ... Beides! (Nürnberg): [www.stadt-land-beides.de](http://www.stadt-land-beides.de)
2. Erntegemeinschaft Vorderhaslach (Landkreis Nürnberger Land): <http://www.vorderhaslach.de/ernte>
3. Solawi am Biolandhof Dollinger (Landkreis Roth): <https://solawi-dollinger.de>

**Die Projekte machen Hoffnung, weil die die Kreislaufwirtschaft vor Ort nachvollziehbar ist und ökologische Produkte gefördert werden. Transportkosten werden reduziert und Verkehrswege vermieden. Erzeugergemeinschaften und regionale Nahversorgungsmodelle beeinflussen die durch Politik und Gesellschaft gesetzten Rahmenbedingungen der Landwirtschaft, so dass der nationale oder internationale Preisdruck nicht länger das wesentliche Kriterium für die Lebensmittelproduktion darstellt.**

## Hoffungsprojekt 4

### Gut & Bösel – Beyond Farming

Regenerative, digitalisierte Land- und Forstwirtschaft  
– Bodengesundheit als Schlüssel

#### PROJEKTDATEN

##### Lage

Alt-Madlitz, Brandenburg

##### Eckdaten

Gutshof mit 1.000 ha Ackerland, 2.000 ha Forst

##### Status

Unternehmen seit 2018 im Aufbau

##### AG / Finanzierung

Gründer und Geschäftsführer Benedikt Bösel, Eigenwirtschaftlich, z.Zt. der Gründung keine geeigneten Förderprogramme

##### Beteiligte

Unternehmer/Gründer, Beschäftigte, Kund\*innen, Begleitforschung: u.a. GeoForschungsZentrum Potsdam; Innovations- und Dialog-partner\*innen (Startups, wissenschaftlichen Einrichtungen, Pioniere und Vereine)

##### Quelle / Kontakt

[www.gutundboesel.org](http://www.gutundboesel.org)

#### PROJEKTBECHREIBUNG

**„Unsere beste Chance den nachfolgenden Generationen eine lebenswerte Welt zu hinterlassen ist dort, wo sich der Erhalt des Lebens entscheidet: bei der Produktion von Lebensmitteln. Aber in Zeiten, in denen die Herstellung von Lebensmitteln durch Einsatz von synthetischen Düngern, Pflanzenschutz und Monokulturen stark auf Kosten der Umwelt geht, leidet die Natur und damit die Qualität der Nahrungsmittel immer weiter unter den Eingriffen des Menschen. Um diese Abwärtsspirale zu durchbrechen, muss in der Landwirtschaft ein Umdenken stattfinden.“**

Das ist einer der Leitsätze des beispielgebenden Projektes. Außerdem setzt es auf folgende Grundsätze: „Beyond Farming ist eine Vision. Im Zentrum steht der Boden. Denn damit steht und fällt alles. Wir

suchen ständig neue Lösungen, die über die ökologische Landwirtschaft hinausgehen. Dabei arbeiten wir mit Experten und Pionieren aus der ganzen Welt zusammen. Beyond sustainability Wir wollen das Land, das wir bewirtschaften, durch unsere Nutzung verbessern: Wir wollen Humus aufbauen und so aktiv CO<sub>2</sub> im Boden speichern. Wir orientieren uns unter anderem an den Prinzipien der regenerativen Landwirtschaft, um den Status der Äcker nicht nur zu erhalten, sondern ihr natürliches Potenzial immer weiter zu fördern. Beyond farm business Wir wollen das Businessmodell der Landwirtschaft erweitern: Der ländliche Raum ist in unseren Augen die Zukunft. Hier ist der Raum, wo neue Ideen entstehen können. Deshalb stehen WissenschaftlerInnen, StartUps, FreidenkerInnen und allen anderen klugen Köpfen die Tore unseres Hofes jederzeit weit offen.



© www.gutundboesel.org

**„DER LANDWIRT WILL EINFACHE LÖSUNGEN“**

(...) Beyond food Wir wollen die Wertschätzung von Nahrung wieder fördern. Bei Eltern wie bei Kindern. Denn gutes Essen beschränkt sich nicht nur auf den Geschmack und die Nährstoffe, sondern auch auf die Herstellung und unter welchen Bedingungen diese stattfindet. Regenerative Landwirtschaft (...) Multifunktionale Landnutzungskonzepte zeigten dabei eine Vielzahl von Vorteilen und erhebliche Möglichkeiten, insbesondere für benachteiligte Gebiete wie Ostbrandenburg. (...)Bei dem ganzheitlichen Weidemanagement werden Kühe auf der Weide oder Ackerfläche mit Untersaaten oder Zwischenfrüchten eng zusammen gestellt und jeden Tag weiterbewegt (Modell Bisonherde) (...) Agroforst umschreibt eine Nutzung von Landwirtschaftsfläche, bei der Ackerbau mit einer weiteren Nutzung durch Baumstreifen kombiniert wird. (...) Studien haben gezeigt, dass trotz dieser Reduzierung der Fläche der Ertrag gehalten oder sogar erhöht wird. (...) Die syntropische Landwirtschaft beschreibt ein innovatives System der Landwirtschaft, welches dem Prinzip der Sukzession folgt, d.h. der Rückkehr der natürlichen Abfolge von Pflanzengemeinschaften an einem Standort, folgt.“ ([www.gutundboesel.org](http://www.gutundboesel.org))

**Das Unternehmen „Gut&Bösel“ macht Hoffnung, weil es durch multifunktionale Landnutzung und regenerative Landwirtschaft die Erzeugung hochwertiger Nahrungsmittel mit Klima und Artenschutz verknüpft. Der Gründer Benedikt Bösel versteht sich als technologieorientierter, systemischer Innovator,**

**der nicht nur negative Auswirkungen der Landwirtschaft mildern, sondern ein ökonomisch und ökologisch gleichermaßen tragfähiges neues System der Landnutzung und –bewirtschaftung etablieren will. Damit wird das Konzept der Mehrgewinnstrategie unter Praxisbedingungen und mit einem technologieorientierten unternehmerischen Geschäftsmodell umgesetzt. Die klima- und artenschutzbezogenen Wirkungen innovativer Bewirtschaftungsformen (Agroforst, standortangepasste Pflanzen, Weidemanagement mit Rinderhaltung in Kombination mit Hühnerhaltung etc.) werden wissenschaftlich evaluiert.**

**Benedikt Bösel ist sehr öffentlichkeits- und dialogorientiert. Er bindet vielfältige wissenschaftliche, unternehmerische und zivilgesellschaftliche Akteure sowie die interessierte Öffentlichkeit ein, um für sein Konzept zu werben. Kooperations- und Kokreations-Konzepte werden offensiv angeboten und mit unterschiedlichen Partner\*innen erprobt. Gesucht wird dabei auch nach Investor\*innen für transformative Konzepte der Landnutzung Eine Skalierbarkeit des Unternehmenskonzeptes, das derzeit eine innovative Nische der multifunktionalen Landnutzung besetzt, ist noch nicht absehbar.**

## Hoffungsprojekt 5

Biodiv-Solarpark Mooshof, Agri-PV Demeterhof Heggelbach und Agri-PV-Anlage Bio-Obsthof Nachtwey  
Integrierte Mehrgewinnstrategien – Erzeugung erneuerbarer Energie: Photovoltaik in Kombination mit Biodiversitätsförderung bzw. Ackerbau

### PROJEKTDATEN

#### Lage

Heggelbach, Tettang, Baden-Württemberg  
Gelsdorf, Rheinland-Pfalz  
Mooshof, bei Bodman-Ludwigshafen (Bodensee)

### PROJEKTBE SCHREIBUNG

„**Agri-Photovoltaik (Agri-PV)** bezeichnet ein Verfahren zur gleichzeitigen Nutzung von Flächen für die landwirtschaftliche Pflanzenproduktion und die PV-Stromproduktion (Photovoltaik).... Dieses Spektrum reicht vom Anbau von Sonderkulturen und intensiven Ackerkulturen mit speziellen PV-Montagesystemen bis zu extensiver Beweidung mit marginalen Anpassungen auf der PV-Seite. Damit steigert Agri-PV die Flächeneffizienz und ermöglicht den Ausbau der PV-Leistung bei gleichzeitigem Erhalt fruchtbarer Ackerflächen für die Landwirtschaft oder in Verbindung mit der Schaffung artenreicher Biotope.“ [www.ise.fraunhofer.de/de/leitthemen/integrierte-photovoltaik/agri-photovoltaik-agri-pv](http://www.ise.fraunhofer.de/de/leitthemen/integrierte-photovoltaik/agri-photovoltaik-agri-pv)

Nutzungskonkurrenzen entstehen auch in der freien Landschaft, z. B. durch Flächen, auf denen erneuerbare Energien statt Nahrungsmittel erzeugt werden. Hier sollten mehr Synergien genutzt werden z. B. durch Agri-Photovoltaik. Die förderrechtlichen Hürden hierzu wurden in der EU und auf nationaler Ebene in jüngster Zeit abgebaut. So erhalten ab 2023 u. a. die sog. „Agri-PV-Anlagen“ eine dauerhafte Förderperspektive.



© Fraunhofer ISE

Bisher bestand für die Landwirte außerdem für duale Flächennutzungen kein Anspruch auf EU-Agrarsubventionen. Ab 2023 sollen 85 % der landwirtschaftlichen Fläche auch mit Agri-PV förderfähig sein.

Um die Anerkennung dieser Techniken zu fördern, wurden z. B. in Deutschland einige Forschungsprojekte aufgelegt, die Aufschluss über die standardisierte Anwendung geben sollen. Das Fraunhofer Institut für Solare Energiesysteme ISE sieht auf den landwirtschaftlichen Flächen ein großes Flächenpotential.



© Fraunhofer ISE

### Agri-PV Demeterhof Heggelbach

Die PV-Paneele sind in 6 Meter Höhe aufgeständert; sie bieten den darunterliegenden landwirtschaftlichen Flächen Regen-, Frost- und Hagelschutz. Gemäß Forschungsergebnissen des Fraunhofer Instituts für solare Energiesysteme ISE liegen die Mindererträge bei Getreide oder Gemüse bei ca. 10 - 20%.

**Lage** Heggelbach, Tettang, Baden-Württemberg

**Eckdaten** APV-Forschungsanlage mit 2.500 m<sup>2</sup> Fläche; Leistung von 194,4 kWp kann jährlich 62 Haushalte (à 4 Personen, ca. 4.000 kWh Stromverbrauch) versorgen; bifaziale PV-Module

**Status** Forschungsanlage, realisiert

**AG / Finanzierung** Bundesministerium für Bildung und Forschung, FONA – Forschung für nachhaltige Entwicklung; Finanzierung: Eigenmittel und Fördermittel

**Beteiligte** Universität Hohenheim, Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse des KIT, Hofgemeinschaft Heggelbach, BayWa r.e. renewable energy GmbH, EWS Vertriebs GmbH, Fraunhofer Institut für Solare Energiesysteme ISE

**Quelle** <https://www.ise.fraunhofer.de/de/leitthemen/integrierte-photovoltaik/agri-photovoltaik-agri-pv.html>  
[www.hofgemeinschaft-heggelbach.de/energie#apv](http://www.hofgemeinschaft-heggelbach.de/energie#apv)

### Agri-PV- Anlage Bio-Obsthof Nachtwey, Gelsdorf

Der Obstbau in Deutschland ist bereits heute von den Folgen des Klimawandels betroffen: steigende Temperaturen, veränderte Niederschlagsverteilung und immer häufiger eintretende extreme Wetterereignisse wie Hagel und Starkregen. Im Rahmen des Projekts „APV-Obstbau“ wird untersucht, ob die Agri-Photovoltaik (Agri-PV) eine Schutzfunktion im Apfelanbau übernehmen kann und in welcher Art sich die Agri-PV-Anlage auf die Ernteerträge auswirkt. Darüber hinaus soll die Überdachung durch die Agri-PV-Anlage die im Obstbau herkömmliche Schutzkonstruktionen, wie Hagelschutznetze und Folienüberdachung, ersetzen. Die generierte elektrische Energie soll in der Apfelproduktion genutzt werden.

**Lage** Gelsdorf, Rheinland-Pfalz

**Eckdaten** fixe Agri-PV-Anlage und fixe bzw. nachgeführte Agri-PV-Anlage

**Status** Forschungsanlage, 2021 realisiert

**AG / Finanzierung** Bundesministerium für Bildung und Forschung, Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz

**Beteiligte** Bio-Obsthof Nachtwey; BayWa r.e. Solar Projects GmbH; Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Rheinpfalz (DLR); Elektrizitätswerke Schönau EWS, Vertriebs GmbH; AGCO GmbH

**Quelle** [www.ise.fraunhofer.de/de/forschungsprojekte/apv-obstbau](http://www.ise.fraunhofer.de/de/forschungsprojekte/apv-obstbau)

**Die Projekte machen Hoffnung, weil Mehrfachnutzungen zur Solarenergieerzeugung und zur Biodiversitäts- bzw. Nahrungsmittelsicherung ein Teil der Lösung für die sich überlagernden Flächenansprüche in der Landwirtschaft sein können. Solarparks sind wesentlich flächeneffizienter als der Anbau von Energiepflanzen zur Biogas- oder Bio-ethanol-Produktion (Faktor 30 - 80). Da sowohl die PV-Stromerzeugung vor allem in den windschwachen „Südländern“ erheblich gesteigert als auch der Biotopverbund und der Anteil an Naturschutzflächen in den nächsten Jahren erheblich erhöht werden müssen, erscheinen insbesondere Biodiv-Solarparks als zukunftsfähiges und skalierbares Konzept (abhängig von CO<sub>2</sub>-Preis, Einspeisevergütung bzw. Förderung). Die bestehenden 100 Biodiv-Solarparks müssten mittelfristig jedoch auf eine Fläche von ca. 2 Mio. ha mit einer Solarleistung von 2.000 GW erweitert werden, damit der solare Stromanteil einen merklichen Anteil für den Gesamtbedarf beisteuern kann.**



## Hoffungsprojekt 6

**Prinz-Eugen-Park – größte Holzbausiedlung in Deutschland Holzbaubeschlüsse der Stadt München 2020 und 2022**

Förderung einer nachhaltigen Waldbewirtschaftung

### PROJEKTDATEN

#### Lage

München

#### Eckdaten

566 Wohnungen

#### Status

Fertigstellung 2021

#### AG / Finanzierung

Landeshauptstadt München, staatliche und städtische Fördermittel

#### Beteiligte

Städtische Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften, Baugemeinschaften

#### Quelle / Kontakt

<https://www.stadt.muenchen.de/infos/prinz-eugen-park.html>

### PROJEKTBECHREIBUNG

**„Das entstandene Quartier ist nicht nur beispielgebend für einen konsequenten Einsatz nachwachsender Rohstoffe, sondern auch für eine heute geforderte Quartiersvernetzung mit einem Quartiersmanagement zur Nachbarschaftsentwicklung.“**

... so die Würdigung des Bundespreises Umwelt & Bauen. Um Städte und Landkreise bis 2035 klimaneutral aufstellen zu können, müssen bei den Baustoffen energieintensive Materialien ersetzt und CO<sub>2</sub> dauerhaft gebunden werden. Die Baustoffe müssen nachhaltig, ökologisch und recyclebar sein. Neben einer nachhaltigen Waldbewirtschaftung sind hierzu auch bessere Förderanreize für den Holzbau und für nachwachsende Rohstoffe notwendig. Dabei müssen staatliche Förderungen und auch kommunale Zusatzprogramme aufgelegt werden. Außerdem

sind die Einführung des Kriteriums „Holzbau“ bei Grundstücksvergaben und Vorgaben für Baustoffe notwendig. In Kooperation mit der TU München und der Ruhr-Universität-Bochum wurde die Einheit „nawaros“ (nachwachsende Rohstoffe) eingeführt mit der die Nachhaltigkeit und die Einsparung von CO<sub>2</sub> gemessen wird. Je mehr nawaros verbaut sind, umso höher ist die Förderung. Außerdem durfte das Holz maximal 400 km von der Ökologischen Musteriedlung entfernt geschlagen werden oder alternativ durften nur heimische Hölzer mit FSC-, PEFC- oder Naturland Zertifizierung verbaut werden. Darüber hinaus mussten die Bauherr:innen auch die Vorgaben des in der Stadt München geltenden Ökologischen Kriterienkataloges einhalten.



© GeodatenService München, 2020

Die nachhaltige Waldbewirtschaftung und die Verwendung des Baustoffes Holz und weiterer ressourcenschonender Baustoffe ist für den Klimaschutz immens wichtig. Da das Bauen mit Holz immer noch teurer ist, als herkömmliche Bauweisen ist eine zusätzliche Förderung notwendig. Außerdem kann eine Gemeinde das ökologische Bauen und damit die Holzbewirtschaftung durch Vorgaben bei den Baustoffen und bei den Grundstücksausschreibungen unterstützen. Mit der ökologischen Musteriedlung im Prinz-Eugen-Park hat die Stadt München die größte Holzbausiedlung in Deutschland fertiggestellt. Damit hat sie einen beispielhaften Beitrag für das nachhaltige und ressourcenschonende Bauen in Deutschland aufgezeigt. Für die Siedlung wurde 2015 ein Förderprogramm aufgelegt und jede Wohnung wurde mit durchschnittlich 19.500 € zusätzlich zu den üblichen Darlehen und Zuschüssen für den geförderten Wohnungsbau unterstützt. In der Holzbausiedlung Prinz-Eugen-Park sind 13.000 Tonnen CO<sub>2</sub> gespeichert.

Die Holzbausiedlung Prinz-Eugen-Park hat bereits drei Preise und Anerkennungen erhalten und wird national und international als praktisches Beispiel

nachgefragt. Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Erfindung des nawaros, der Förderung des Holzbaus, der nachwachsenden Baustoffe und der Zufriedenheit der Bewohner\*innen sind in der Stadt München weitere Holzbausiedlungen in Bau und in Planung.

**Das Projekt macht Hoffnung, weil es zeigt, wie die Verwendung und Weiterentwicklung des ressourcenschonenden, umweltfreundlichen und nachhaltigen Baustoffes Holz gefördert wird und damit Baukultur und Forst(wirt)schaftskultur verbunden werden. So entstehen regionale Materialkreisläufe, neue Instrumente und lernende Prozesse. Mit Architekt:innen, Bauträgern und Hausbewohner:innen werden neue Akteur:innen der Transformation aktiviert, ein Stadt-Land-Forst Gesellschaftsvertrag begründet und ein neues urbanes Narrativ entworfen.**

**Anhang:****SHORTLIST HOFFNUNGSPROJEKTE  
(MIT PROJEKTBECHREIBUNG)**

1. **SCOTTISH LAND RIGHTS AND RESPONSABILITIES STATEMENT:** Ein „Gesellschaftsvertrag“ für den Umgang mit Grund und Boden in Stadt und Land | <https://www.landcommission.gov.scot/>
2. **A.CKERWERT – VERPACHTEN FÜR MENSCH UND NATUR:** Nachhaltige Transformation der Landwirtschaft – Sicherung bezahlbarer Pachtflächen | [www.ackerwert.de](http://www.ackerwert.de)
3. **ÖKO-MODELLREGIONEN REGENSBURG UND NÜRNBERG:** Stadt-Land-Kooperation, Wertschätzung der Landwirtschaft | <https://www.oekomodellregionen.bayern/region-regensburg/kontakt>
4. **„GUT & BÖSEL“ – BEYOND FARMING:** „AgTech“: Regenerative, digitalisierte Land- und Forstwirtschaft – Bodengesundheit als Schlüssel | <https://www.gutundboesel.org/>
5. **AGRI-PHOTOVOLTAIK - BIODIV-SOLARPARK MOOSHOF, DEMETERHOF HEGGEL-BACH, BIO-OBSTHOF NACHTWEY, GELSDORF:** Mehrfachnutzung im Außenbereich | <https://www.ise.fraunhofer.de/de/leitthemen/integrierte-photovoltaik/agri-photovoltaik-agri-pv.html> | <https://www.photovoltaik-bw.de/pv-netzwerk/best-practice/der-mooshof/>
6. **HOLZBAUSIEDLUNG PRINZ-EUGEN-PARK / HOLZBAUBESCHLUSS DER LH MÜNCHEN:** Förderung nachhaltiger Waldbewirtschaftung | <https://www.stadt.muenchen.de/infos/prinz-eugen-park.html>

**LOGLIST HOFFNUNGSPROJEKTE  
(OHNE PROJEKTBECHREIBUNG)**

7. **BIO BODEN eG – ACKERLAND IN BÜRGERHAND:** Sicherung bezahlbarer Pachtflächen für Bio-Landwirtschaft | <https://bioboden.de/startseite/>
8. **QUARTIERE IM KREISLAUF ZWISCHEN TAUNUS UND FRANKFURT AM MAIN:** Schnittstelle Stadt/Landschaft – Urbane Landwirtschaft | <https://www.cityfoerster.net/index.php?page=14&id=403&lng=1>
9. **FR.A.N.Z: Für Ressourcen, Agrarwirtschaft und Naturschutz mit Zukunft:** Biodiversitätsgerechte Landwirtschaft | <https://www.franz-projekt.de/>
10. **VERTICAL FARMING CARLSPLATZ, DÜSSELDORF:** Urbane Landwirtschaft
11. **KARTOFFELKOMBINAT EG** Gemeinwohlorientierte und selbstverwaltete regionale Gemüseproduktion | <https://www.kartoffelkombinat.de/>
12. **VERKNÜPFUNG VON VORRANG- UND VORBEHALTSGEBIETEN MIT FESTLEGUNGEN ZUR KLIMARESILIENTEN ODER ÖKOLOGISCHEN LANDWIRTSCHAFTSNUTZUNG:** Schutz von Ackerböden vor anderweitiger Flächeninanspruchnahme
13. **STÄRKUNG DER BEGLEITNUTZUNG DAUERGRÜNLAND:** Integrierte Landschaftsnutzung – Planungsinstrumente

**DASL Landesgruppe Berlin / Brandenburg / AG StadtLand:**

Kenneth Anders, Klaus J. Beckmann, Harald Bodenschatz, Nina Gribat, Burkhard Horn, Manfred Kühne, Friedemann Kunst, Urs Kohlbrenner, Juliane Ribbeck-Lampel, Jürgen Peters, Silke Weidner

# Stadt und Land zusammendenken

## Ansätze zur Transformation der territorialen Beziehung

### I Die Herausforderungen im Stadt-Land-Verhältnis

#### 1. Historische Entwicklung und aktuelle Befunde

Hintergrund und Anlass der Bearbeitung des Themas ist der Klimawandel (und weitere damit verbundene Krisenphänomene) sowie regional bedeutsame Konsequenzen des „Kohle-Kompromisses“, die Transformationsprozesse erforderlich machen, um die Gefährdungen des Erdsystems zu begrenzen und den regionalen Strukturwandel zukunftsfähig zu gestalten.

Die **Ausgangsthese** lautet, dass räumliche Entwicklungen in den großen Städten und auf dem (mehr oder minder dünn besiedelten) Land zum Beispiel durch Stoffkreisläufe in einem engen Zusammenhang stehen. Die Bevölkerungsverluste peripherer Regionen sind ein Beispiel für sich selbst verstärkende Dynamiken, die einer notwendigen Transformation häufig im Wege stehen. Voraussetzung einer besseren/angemessenen Sicht auf diese Negativdynamik sind ein vertieftes Verständnis der Dynamiken, sowie ein Perspektivwechsel, um neue angemessene Handlungsoptionen zu entwickeln.

**Exkurs: Vom Zerfall des Zusammenhanges von Stadt, Dorf und Landschaft und der Notwendigkeit einer neuen Systemqualität** (Kenneth Anders):

Wenn Stadt und Land ihr Verhältnis im Sinne der Regionalentwicklung als territoriale Beziehung umgestalten wollen, müssen sie eine neue handlungsräumliche Agenda entwickeln. Diese Herausforderung trifft allerdings auf historisch gewachsene Hindernisse. Denn der Zusammenhang von Stadt, Dorf und Landschaft zerfällt seit dem Beginn des fossilen Zeitalters.

*Die Städte haben sich zu großen Teilen aus ihrer räumlichen Bindung gelöst, ihr Wachstum wird durch die weitgehende „Enträumlichung“ von Energie und durch eine erhöhte Mobilität möglich. Während sie in der Industrialisierung zunächst einen starken Aufschwung erlebten und damit eine starke Bindung an den eigenen Landschaftsraum und seine Bodenschätze oder bestimmte naturräumliche Strukturen eingingen, lockert sich dieser Raumzusammenhang im postindustriellen Zeitalter, um sich schließlich weitgehend aufzulösen.*

*Die Dörfer verlieren in diesem Prozess schrittweise ihre Systemqualität. Während sie einst die menschliche Arbeit in der primären Naturaneignung (Land- und Forstwirtschaft) und in der Verarbeitung und Veredlung neben Alltagskultur und Wohnen ausdifferenzierten, werden sie nun schrittweise zu Wohngebieten. Die ökonomischen oder kulturellen Funktionen erschaffen, wandern an die Ränder ab oder konzentrieren sich in den Städten. Dies betrifft, nach einer Phase des Ausbaus am Ende des 19. und Beginn des 20. Jahrhunderts, auch die staatliche Infrastruktur des Landes (Schulen, Bahnverbindungen, medizinische Versorgung), die im postindustriellen Zeitalter mit enormer Beschleunigung wieder abgebaut wird.*

*Vor diesem Hintergrund nimmt es nicht Wunder, dass die Bemühungen um handlungsräumliche Impulse gegenwärtig in der Regel von den Städten ausgehen. Da die erforderliche Transformation im Hinblick auf eine neue regionale Systemqualität unseres Lebens im Raum jedoch vom Ressourcenprinzip ausgehen muss, ist die historische und aktuelle Erfahrung der Landnutzung, also der Land- und Forstwirtschaft und des gesamten ländlichen Metabolismus unverzichtbar. Kommen die Dörfer und die Landnutzung in diesem Prozess nicht zum Zug, entfaltet sich der Handlungsraum wiederum als Suburbanisierung. Ziel muss es deshalb sein, Regionen nicht nur unter*

*Mitwirkung von Dörfern, sondern von ihnen ausgehend bzw. mindestens auf Augenhöhe mit den Städten als kulturlandschaftliche Einheiten mit einem eigenen räumlichen Selbstbewusstsein zu gestalten.*

Was wird im Folgenden unter „Stadt“ und unter „Land“ verstanden? Die Überlegungen beziehen sich exemplarisch auf die Hauptstadtregion (Berlin und Brandenburg), in der drei große Raumtypen mit jeweils sehr unterschiedlichen Problemen zu unterscheiden sind: der Agglomerationsraum der Metropole Berlin, bestehend aus dem Kern der Stadt Berlin (deren Außenbezirke strukturell Teil des suburbanen Raumes sind) und dem durch radiale Siedlungsachsen und keilförmige Freiräume geprägten suburbanen Raum außerhalb der Stadtgrenzen (der gesamte Agglomerationsraum umfasst weniger als 1/10 der Gesamtfläche der Hauptstadtregion) sowie dem ländlich geprägten, oft dünn besiedelten weiteren Raum Brandenburgs mit einem historischen Netz von Dörfern, Klein- und Mittelstädten und wenigen größeren Städten (mehr als 9/10 der Gesamtfläche).



Raumkategorien in der Hauptstadtregion  
© Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg

Im Zuge der Diskussion der Dynamik und der Herausforderungen des Stadt-Land-Zusammenhanges wurden drei miteinander systemisch verbundene Problemkreise unterschieden, die skizzenhaft und pointiert wie folgt zu beschreiben sind:

#### a)

Die Realität erheblicher vorhandener und sich tendenziell noch verstärkender Disparitäten der Entwicklung und der Lebensverhältnisse insbesondere zwischen Kern und peripheren Räumen: Sie äußert sich in sehr großen Teilen des weiteren Raumes Brandenburgs in ausgedünnter Ausstattung mit sozialer und technischer Infrastruktur (von Mobilitätsangeboten bis zur digitalen Infrastruktur) und

einem (quantitativ und/oder qualitativ) reduzierten Angebot privater und öffentlicher Dienstleistungen sowie kultureller Angebote. Die Folgen sind eine ausgeprägte räumliche Ungleichverteilung v.a. individueller Entwicklungschancen und (wegen der sehr großen Unterschiede der Wirtschaftskraft) auch sehr unterschiedliche Chancen der Generierung guter Einkommen.

Im Gegensatz zum dünn besiedelten weiteren Raum in Brandenburg ist der suburbane Raum Berlins in Zuge der räumlichen Ausdifferenzierung der Metropole seit 1990 gewachsen, an Einwohnern wie an Arbeitsplätzen. Der Ausbau sozialer, verkehrlicher und stadtechnischer Infrastruktur konnte mit diesem Wachstum aber nicht überall Schritt halten.

Zwischen Peripherie und Kern besteht eine negative Entwicklungs-Dynamik durch Sog-Effekte der Metropole (und der größeren Städte) und „push-Effekte“ der nach Ende der DDR „transformierten“ Wirtschaftsstruktur, folglich begrenzter Möglichkeiten der Wertschöpfung vor Ort/In der Region und der fortgeschrittenen Industrialisierung der Landwirtschaft (mit vielen Dörfern ohne Landwirte). Durch die Strukturbrüche im Rahmen der Energiewende (Ausstieg aus der Braunkohle, „Kohle-Kompromiss“) droht eine weitere Verschlechterung „räumlicher Gerechtigkeit“

#### b)

Mentale und kulturelle Differenzen in den sehr unterschiedlichen Lebenswelten: Vorverständnisse der jeweils anderen Lebensrealitäten sind idealisiert, pauschalisiert oder schlicht von Unkenntnis getrübt und entsprechen nicht den Realitäten in „der Stadt“ oder „der Provinz“. In der Stadt werden weder die Systemleistungen des Landes für die Stadt (Wasser, Luft, Energie, Baustoffe, Nahrungsmittel...) noch der beträchtliche „ökologische Fußabdruck“ der Stadt oder auch die vielfältigen räumlichen und kulturellen Qualitäten auf dem Land ausreichend wahrgenommen bzw. verstanden. Im suburbanen Raum werden die Ansprüche der Stadt (von der Baulandnachfrage über die Ausbreitung regenerativer Energieproduktion, Logistik- und Entsorgungsflächen bis zu Freizeiteinrichtungen) oft als Zumutung wahrgenommen und folglich eher abgewehrt, anstatt gemeinsame Interessen zu identifizieren und Konzepte zu entwickeln. Einer häufig stadt-zentrierten Denkweise, die auch in der Ausgestaltung von Normen, Regeln, Konzepten... ihren Ausdruck findet, wird auf dem Land als Überheblichkeit empfunden und mit Misstrauen begegnet. Der Verdacht mangelnder Problemwahrnehmung und die Empfindung fehlender Wertschätzung äußern sich dort in Resignation oder auch in Widerstand.

Mit der Erfahrung der tiefgreifenden Transformation der Lebensverhältnisse nach dem Ende der DDR wird die Aussicht auf eine weitere notwendige „Nachhaltigkeits-Transformation“ vor allem in der Peripherie (Land- und Forstwirtschaft, Energiewirtschaft ...) weithin als Zumutung empfunden.

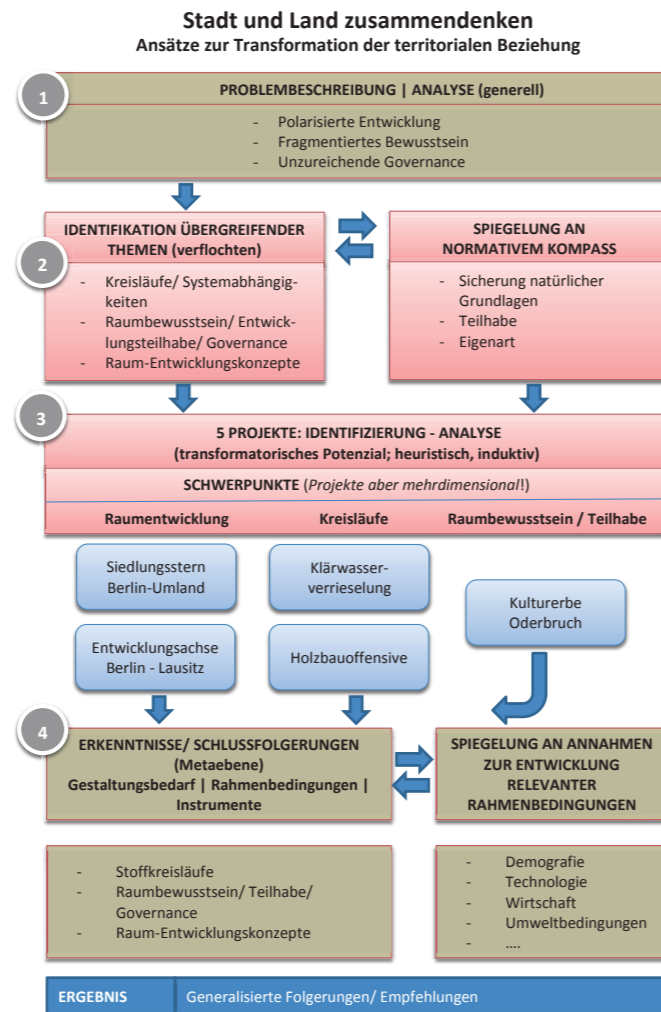
c)

Die vorgenannten Aspekte bilden den Vordergrund einer nicht ausreichend funktionierenden Governance: Wohl gibt es etliche gemeinsame Institutionen der beiden Länder Berlin und Brandenburg, aber die Meinungsbildung (für Raumpolitik und entsprechende Konzepte) erfolgt zu oft zu stark „top down“; die Akteure sind über die Landesgrenzen hinweg zu wenig vernetzt, um Zusammenhänge gemeinsam zu denken und zu entwickeln. Es fehlen faire Aushandlungs- und Ausgleichsprozesse und entsprechende Anreize. Vorgaben und Regeln aus den Zentren behindern oft lokale Eigeninitiative und Selbstorganisation und damit die Grundlage für die Entwicklung auch übergeordneter Perspektiven in gemeinsamer Verantwortung. Insbesondere im Agglomerationsraum behindern administrative Grenzen integrierte Planung für funktional verflochtene Räume. Den bestehenden Kooperationen mangelt es an Verbindlichkeit (rechtlich, finanziell, organisatorisch), vorausschauendem Austausch (z.B. in gemeinsamen Zukunftsszenarien) und an Umsetzungsmöglichkeiten.

## 2. Projekt-konzept und Verfahren der Bearbeitung

Ausgehend von den beschriebenen Problemkreisen wurden die folgenden übergeordneten und übergreifenden Themen identifiziert, die als Grundlage und Ausgangspunkt für die Suche nach innovativen Lösungsansätzen („Projekten“ unterschiedlicher Art) in der Region dienen:

- Systemzusammenhänge und Kreisläufe; Leistungen, die die Teilräume miteinander verbinden (natürliche Ressourcen Wasser, Luft, Baustoffe, Nahrung/Landwirtschaft, Erholung/Landschaft, Energie...)
- Bedingungen von Raumwahrnehmung und -verständnis, Meinungsbildung und Entwicklungs-Teilhabe, (Selbst-)Organisation und Netzwerkbildung (Governance-Aspekte)
- Konkrete, die zuvor genannten Themen aufgreifende räumliche Entwicklungskonzepte (hier für den suburbanen Raum und für die peripheren Räume)



Projektstruktur und Arbeitsschritte © Friedemann Kunst

Die „Projekte“ wurden im Erfahrungsbereich der an der Arbeitsgruppe teilnehmenden Mitglieder der Akademie-Landesgruppe gesucht. Zwei der fünf Projekte werden von den Mitgliedern der AG selbst verantwortet. Sie beleuchten eines oder in einzelnen Aspekten auch zwei oder alle drei der genannten übergeordneten Themenfelder.

## Aspekte der Transformation

Teil-Projekte	Aspekte der Transformation				
	Regionale Stoffkreisläufe	Raumbewusstsein   Teilhabe	Akteursnetze   Kooperation	Nachhaltige Siedlungsstruktur	Nachhaltige Entwicklungskonzeption
"Holzbauoffensive"	●	●	●	●	●
Abwasser als Ressource	●	●	●	●	●
Kulturerbe Oderbruch			●	●	●
Raumentwicklung Lausitz-Achse			●	●	●
Siedlungsstern			●	●	●
Agglomerationsraum Berlin			●	●	●

Aspekte der Transformation der Teilprojekte © Friedemann Kunst

Der Aufgabenstellung entsprechend mussten sie das Versprechen glaubhaft machen, Lösungsansätze zu enthalten, die über das unter den gegebenen Rahmenbedingungen Übliche mit Blick auf den Transformationsbedarf hinausgehen. Projekte, die lediglich eine „gute Praxis“ abbildeten, genügten diesem Kriterium also nicht.

Folgende fünf Projekte (Teile des Gesamtprojekts) wurden nach einem Auswahlprozess ausführlich besprochen und mit der Formulierung konzeptioneller Empfehlungen abgeschlossen:

- „Holzbauoffensive“ Berlin Brandenburg (Kooperationsprojekt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen mit Partnern in Berlin und Brandenburg)
- Abwasser als Ressource: die Wieder-Vernässung der Rieselfelder in Hobrechtsfelde (Abgeschlossenes Forschungsprojekt)
- Bewerbung um das Europäische Kulturerbe-Siegel für das Oderbruch (Kooperationsprojekt eines kommunalen Netzwerks)
- Raumentwicklung an der (regionalen) Siedlungs- und Verkehrsachse Berlin-Cottbus-Forst (Forschungsprojekt an der Universität Cottbus-Senftenberg)
- Siedlungsstern im Agglomerationsraum Berlin (verbindliches Leitbild der Gemeinsamen Landesplanung).

Die Diskussion erfolgte unter Beachtung zweier **Orientierungs-Leitplanken**, die als solche ebenfalls Gegenstand ausführlicher Erörterung waren:

- einem „**normativen Kompass**“, der durch das Zusammenwirken und die Balance von folgenden drei „Ziel-Dimensionen“ (WBGU 2016) erreicht wird: ‚Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen‘, ‚Teilhabe‘ und ‚Eigenart‘. Diese Ziel-dimensionen schienen als Orientierungsrahmen für die Diskussion der ausgewählten Projekte geeignet und wurden mit konkreten, auf die regionale Situation bezogenen zentralen Handlungszielen untersetzt (Anhang 1);
- **Trendanalysen** von solchen (umweltseitigen, gesellschaftlichen und technologischen) Rahmenbedingungen, die für die betrachteten Projekte und die Region Berlin-Brandenburg Relevanz zu besitzen versprochen (Anhang 2). Durch Diskussion und Offenlegung der Annahmen zur Trendentwicklung wurde die Diskussion möglich, ob ein Trend zur Unterstützung zielgemäßer Entwicklung der Planung dem Trend voraussichtlich erfolgreich entgegengewirkt werden kann.

## II Konkrete Projekte mit Transformationspotential

### A) Holzbau-Offensive Berlin Brandenburg (Manfred Kühne)

Die Verkürzung von Lieferketten auch im Bauwesen, die Rückbesinnung auf regional verfügbare und idealerweise ohne fossile Energie gewinnbare Baustoffe sowie die Wiederverwendung von Baumaterialien gewinnen immer mehr an Bedeutung. Kooperationsbeziehungen zwischen regionalen Baustofflieferanten, Verarbeitungsbetrieben und lokalen Bauproduzenten können Potentiale eröffnen, dem zunehmenden Preisdruck insbesondere beim kostensensiblen mietpreisgebundenen Wohnungsneubau entgegenzuwirken. Bei voraussichtlich anhaltendem Neubaubedarf in der Hauptstadtregion erscheinen Initiativen gerechtfertigt, Kooperationsnetzwerke aufzubauen und Modellprojekte durchzuführen. Große Waldbestände in Berlin und Brandenburg, die zur Anpassung an den Klimawandel gerade eine Phase des weitreichenden Waldumbaus erleben, machen einen solchen Ansatz im Bereich der Holzwirtschaft und des Holzbaus besonders plausibel.



© Senat für Stadtentwicklung, Berliner Forsten  
Grafik: Tagesspiegel / Rita Böttcher | Quelle: Angabe | Stand: Feb. 2020

Mit dem „Berliner Holzbaupreis 2019“ wurde ein wesentlicher Anstoß gegeben, das Thema Holzbau in den Bereichen Forschung, Produktentwicklung und Baupraxis auch zu einem Schwerpunktthema bei der Entwicklung des Technologie-, Forschungs- und Industrieparks „UrbanTech Republic“ sowie des Wohngebiets „Schumacher Quartier“ auf dem ehemaligen Flughafen-landeTegel zu machen.

Im Jahr 2021 wurde dazu in einer gemeinsamen Kabinettssitzung die „Holzbau-Offensive Berlin Brandenburg“ beschlossen. In der Startphase sind aktuell in Berlin und Brandenburg alle für die Stadtentwicklung, die Infrastruktur, die Wirtschaft, das Klima und die Umwelt zuständigen Ressorts vertreten, darüber hinaus auch die Berliner Forsten und die Tegel Projekt GmbH.

Tegel Projekt strebt gemeinsam mit den Berliner Forsten sowie mit landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften und Holzverarbeitungsbetrieben der Region zeitnah eine integrierte, transportreduzierende und kostensenkende regionale Produktions- und Lieferkette für Bauelemente aus Kiefernholz zum Einsatz im Schumacher Quartier an. Als Prinzip soll gelten: die Forsten liefern an Industrie, Verrechnung erfolgt mit Elementkosten, die an Wohnungsbaugesellschaften gehen.

Zugleich werden bei den Themen Holz / Wald Aspekte adressiert, die – wie wohl nur wenige andere – Geschichte, Selbstbilder und Alltagserfahrungen vieler Menschen und Milieus in der „Hauptstadtregion“ / „Mark Brandenburg“ berühren:

- Den landschaftsprägenden Waldreichtum der Region,
- die „märkische Kiefer“ als inoffizielles Emblem Brandenburgs in Hymne, Kunst (Fontane, Leistikow, etc.) und in deren touristischer Wahrnehmung, die lange Tradition der Forstwirtschaft und –Forschung (Eberswalde, etc.).

Die anwendungs- und gemeinwohlorientierte Ausrichtung der Kernprojekte „Bauhütte Lab“ (Demonstrations- und Netzwerkprojekt) und „kostengünstiger Wohnungsbau im Schumacher Quartier“ lassen Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft in der Region erwarten. Der Netzwerkcharakter des Projekts verspricht Skalierbarkeit, Anschlussfähigkeit und Sichtbarkeit auf lokaler, regionaler und internationaler Ebene. Kernprojekte und Netzwerk eignen sich damit gut zur Aufnahme in eine aktuell diskutierte Bauausstellung Berlin Brandenburg.

### Projektbezogene Erkenntnisse und Empfehlungen

Holz aus regionaler Produktion ist als Teil einer größeren Anstrengung zur Substitution von Zement und Stahl (Beton) im Bauwesen zu empfehlen. (Der Umfang nachhaltiger Extraktion aus regionalen Wäldern ist im Zusammenhang mit dem „Waldumbau“ aber zu klären).

Zu empfehlen ist auch, eine möglichst geschlossene regionale Wertschöpfungskette aufzubauen (von der Extraktion, über Verarbeitung/Veredelung, Bau bis zur Wiederverwertung und Entsorgung).

Dazu muss eine regionale Akteurs - Kooperation organisiert und verstetigt werden (von Forschung, Verarbeitung bis Vermarktung...).

Ob es Möglichkeiten gibt, bezahlbare Holzpreise zu sichern, den Holzbau (ggf. teilweise) vom Weltmarkt zu entkoppeln (Gemeinwohlaspekt) und unter welchen rechtlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen dieses ggf. geschehen könnte, ist noch weiter klärungsbedürftig.

### B) Abwasser als Ressource (Jürgen Peters, Klaus J. Beckmann)

Die Klimaszenarien lassen für die nächsten 50 Jahre zunehmende Witterungsextreme für Brandenburg und Berlin erwarten. Die Sommermonate werden noch trockener und heißer werden. Die Grundwasserspiegel sinken, ehemalige Feuchtgebiete fallen trocken, die Vegetation in den Wäldern und auf landwirtschaftlichen Flächen gerät zunehmend unter Stress.

Die zukünftig zu erwartenden Bilanzen der Grundwasserneubildung, der Verdunstung und der saisonalen Verteilung des Abflusses von Niederschlagswasser über die Flusssysteme von Spree und Havel sind zwar noch mit einigen Unsicherheiten verbunden (SenUMVK 2021). Tatsache ist aber, dass der regionale Grundwasserspiegel seit Jahren sinkt und dass das aufgrund der eiszeitlichen Geländemorphologie zwar gewässerreiche, aber niederschlagsarme Bundesland Brandenburg verstärkt von Sommer-trockenheit bedroht ist. Dies hat Auswirkungen auf die Ökosysteme, auf die Bedingungen der Landwirtschaft und auf die Erholungsqualität der Landschaft. Als Folge ist die Vegetation gefährdet, und die Risiken hinsichtlich Wald- und Graslandbränden steigen stark an.

Gleichzeitig werden große Mengen an Abwasser aus Siedlungen und Gewerbe/Industrie abgeleitet. Berlin hat einen Bedarf an Trink- und Brauchwasser von 212 Mio m<sup>3</sup> pro Jahr (statista 2021, DWD), das dem Grundwasser und als Uferfiltrat den Gewässersystemen von Havel und Spree entnommen wird. Die verbrauchte Jahreswassermenge beträgt damit knapp die Hälfte des Volumens, das auf dem Gebiet der Stadt als Niederschlagswasser fällt (statista 2021, DWD). Diese Wassermengen werden nach Gebrauch den Klärwerken zugeführt und von dort in die nächstgelegenen Vorfluter (Flusssysteme Spree und Havel) eingeleitet.

Das war nicht immer so. Berlin, als Anfang des 20. Jahrhunderts drittgrößte Stadt der Welt, war damals im Umgang mit seinem Abwasser hochinnovativ und wurde zum Vorbild, dem viele andere Städte wie in Deutschland beispielsweise Münster und Braunschweig folgten. Die von James Hobrecht Ende des 19. Jahrhunderts konzipierten Rieselfeldtafeln waren ringförmig um Berlin an der Schnittstelle zwischen Stadt und Umland angelegt.



Rieselfelder in und um Berlin (in heutigen Grenzen)  
© Wikipedia CC-BY-SA2.0 licensed

Die Idee, das hygienisch problematische Abwasser der wachsenden Millionenstadt über ein radiales Rohrsystem von Gefälle- oder Druckleitungen an den Rand zu befördern und es über landwirtschaftlich genutzte Rieselfeldtafeln biologisch zu reinigen, war bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts äußerst effektiv. Die Rieselfeldbewirtschaftung stellt ein auch aus heutiger Sicht vorbildliches System des Wasser- und Ressourcenmanagements dar. Mit den Abwässern wurde der Landschaftswasserhaushalt stabili-

siert. Die im Abwasser enthaltenen Nährstoffe (v.a. Stickstoff, Phosphor und Kalium) gelangten über die auf den Rieselfeldtafeln produzierten landwirtschaftlichen Produkte (Gemüse und Obst) zurück in den Nahrungskreislauf.

Dieser Stadt-Land-Austausch kam ab Mitte der 1960er zum Erliegen, als die Schadstoffbelastungen durch Haushaltschemikalien und Industrieabwasser zunahm und sich die natürlich-biologische Klärung für die Ausfällung von Schwermetallen als ungeeignet erwies. Seitdem ist sowohl der Wasser- als auch der Nährstoffkreislauf im Austauschgefüge Stadt-Land unterbrochen.

Das heutige Verständnis der Nachhaltigkeit legt eine Re-Installation der Rieselfelder bzw. der Rieselfeldbewirtschaftung nahe. Die Klärwerkstechnik hat heute einen Stand erreicht, der es ermöglicht, sowohl organische Schadstoffe als auch Schwermetalle, polychlorierte Kohlenwasserstoffe aus dem Abwasser nahezu vollständig zu eliminieren.

Unter diesen Voraussetzungen ist eine Re-Transformation des Systems „Rieselfeldbewirtschaftung“ grundsätzlich realisierbar. Mit einer Wiedervernässung lassen sich auch trocken gefallene ehemalige Feuchtgebiete renaturieren. Die Systemleistung des Umlandes für die Kernstadt umfasst in einem multifunktionalen und integrativen Sinne neben der Versorgung mit frischen und regionalen Nahrungsmitteln ebenso die Naherholungsfunktion, den Luftaustausch, die Verringerung von Klimaextrema im Mikro- und Meso-Bereich, die Erhöhung der Biodiversität und den abiotischen Naturschutz.

Die Rieselfelder bei Hobrechtsfelde (Landkreis Barnim) dienen heute als Landschaftslabor<sup>2</sup>, um die Machbarkeit einer Transformation des Abwassermanagements unter realen Bedingungen zu erproben. Im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungs-Vorhabens ELaN (Entwicklung eines integrierten Landmanagements durch nachhaltige Wasser- und Stoffnutzung in Nordostdeutschland) wurden die Grundlagen für ein Pilotprojekt gelegt, welches auf den Hobrechtsfelder Rieselfeldern bei Schönau die Reaktivierung der Rieselfelder unter heutigen Bedingungen zum Ziel hatte. Bemerkenswert ist hierbei, dass es gelungen ist, alle relevanten Akteure und Disziplinen (Berliner Forsten, Berliner Wasserbetriebe, Naturpark Barnim und diverse Wissenschaftseinrichtungen, wie die Technische und die Humboldt-Universität in Berlin, die Hochschule für Nachhaltige Entwicklung in Eberswalde, das Leibniz-Zentrum für Agrarlandschaftsforschung u.v.a.) zu einer koordinierten Zusammenarbeit zu bringen.

Das Beispiel der Braunschweiger Rieselfelder zeigt, dass sich die Abwasserströme aus Städten und Dörfern gewinnbringend für neue Landnutzungssysteme und für den Naturschutz eignen. Das Braunschweiger Rieselfeldsystem ist in seiner Kontinuität (seit 1894 ununterbrochener Betrieb) bundesweit einmalig.

Das Prinzip der Verrieselung und/oder Verregnung von Kläranlagen-Abwasser bietet sich im unmittelbaren Umland der Städte überall dort an, wo die geomorphologischen und hydrologischen Bedingungen geeignet sind und die klimatischen Bedingungen dies erforderlich erscheinen lassen. Betrachtet man die gesamten Wassermengen in Deutschland, die industriell-gewerblich oder als Trinkwasser in Haushalten/Büros konsumiert, im Regelfall über die Klärwerke in die nächstgelegenen Vorfluter abgeleitet werden und damit dem Landschaftshaushalt verloren gehen, ergibt sich eine Menge von 9 Mrd. m<sup>3</sup> pro Jahr (Statistisches Bundesamt 2022). Das entspricht ca. 3% der gesamten Niederschlagsmenge Deutschlands. Dies ist ein sehr großes, bisher nicht genutztes Potenzial, um das Umland der Städte mit Wasser zu versorgen.

#### Empfehlungen und Konsequenzen für die konzeptionelle Planung

Es wird empfohlen, in Berlin und Brandenburg noch fehlende Grundlagen zu Quantitäten und Qualitäten, zu Verwendungsmöglichkeiten der häuslichen und gewerblichen Siedlungsabwässer, aber auch zum Management von Niederschlägen sowie von Siedlungsabwässern zu erarbeiten.

Dazu sind landes- und kommunalgrenzen übergreifende Strategien, Handlungsansätze/Instrumente und Prozesse sowie Organisationsformen zu erarbeiten und zu verabreden.

Landschaftsplanung, Regionales Wassermanagement und Landwirtschaft sind über die Ländergrenzen hinweg integrativ als konsistentes Gesamtsystem zu entwickeln. Der „Masterplan Wasser“ für Berlin bietet gute Ansätze. Er sollte regional, d.h. landesgrenzen-überschreitend weiterentwickelt und durch Strategien, Handlungsansätze und entsprechende personelle, finanzielle und operative Ausstattungen umgesetzt werden.

Das Rieselfeld-Prinzip verbindet sich hervorragend mit dem innerstädtischen Schwamm-Stadt-Prinzip. Die Reste der historischen Rieselfelder sollten auch aus kulturhistorischen Gründen in ihren geomorphologischen und hydrologischen Strukturen erhalten und hinsichtlich einer Wiederinbetriebnahme als Rieselflächen unter heutigen Bedingungen überprüft werden. Hierbei kann die Vorbelastung der Flächen

durch die Verrieselung industriell-gewerblicher Abwässer in den 1960-1970er Jahren ein Hemmnis darstellen. Eine vergleichende Untersuchung geeigneter Flächen, auch über die historischen Rieselfeldtafeln hinaus, ist daher geboten. Es bedarf auch einer Überprüfung der Quantitäten, Qualitäten sowie der notwendigen Anlagen zum Transport, zur Speicherung und Verrieselung der Wassermengen.

Eine entscheidende Voraussetzung für die Verbesserung des Landschaftswasserhaushaltes im Sinne der beschriebenen Verrieselung von Siedlungswasser am Rand der Stadt ist der Schutz der multifunktionalen Freiflächen vor einer weiteren Zersiedlung. Das **Stemmodell Berlins** mit den tief in die Stadtfigur hinein reichenden Freiflächen, bietet hierfür die besten Voraussetzungen.

#### C) Das Oderbruch – Menschen machen Landschaft (Kenneth Anders)

Das Oderbruch ist als größter besiedelter Flusspolder Europas eine sowohl ländliche, aufgrund der preußischen Melioration aber zugleich auch moderne Agrarlandschaft. Städte finden sich in dieser Region nur an den als Siedlungsplätze begünstigten Rändern. Die Dörfer sind immer noch vom Selbstbewusstsein der Kolonisierung geprägt und eng mit einer dynamischen Landschaftsgeschichte verbunden.



Das Oderbruch mit physischen, siedlungsstrukturellen und wasserbaulichen Landnutzungsstrukturen © Joachim Kiesel und Claus Dalchow

Das Projekt „Kulturerbe Oderbruch“ schließt an dieser Qualität an und versucht, sie in Wert zu setzen. Das gewählte Vorgehen basiert auf zwei Annahmen:

**a)** Ausgangspunkt für Regionalentwicklung ist immer eine gelingende regionale Selbstbeschreibung. Diese ist zunächst eine kulturelle Aktivität, d.h. sie geht nicht vom energetischen oder physischen Stoffwechsel aus, sondern von einer kollektiven Anstrengung, den miteinander geteilten Raum als zusammengehöriges soziales Gebilde mit bestimmten naturräumlichen und kulturgeschichtlichen Eigenschaften zu erfassen. Aus dieser Form der kollektiven Wissensproduktion erwächst in einem nächsten Schritt – so die Annahme – auch in anderen Bereichen handlungsräumliche Interaktion.

**b)** Als wesentlicher Anreiz für diese regionale Anstrengung dient die überregionale Repräsentation. Es ist also sinnvoll, nach einer Form der gesellschaftlichen Anerkennung zu suchen, die in einer bestimmten Weise formatiert ist.

Ausgehend von diesen Annahmen wird seit einigen Jahren an einer gemeinsamen landschaftlichen Erzählung gearbeitet, die durch inzwischen 40, perspektivisch 50-60 verschiedene Kulturerbe-Orte im ganzen Oderbruch getragen wird. Darunter sind Schöpfwerke, Kolonistendörfer, Denkmale, Kirchen, Museen, Baumalleen und historische Gebäude. Jeder Ort wird von einem „Erzähler“ vertreten, der (als Verein, Einzelperson, Kirchengemeinde, Kommune oder Unternehmen) einen je spezifischen und abgestimmten Beitrag zur gemeinsamen Raumerzählung leistet. Eine Erweiterung auf Kulturerbe-Orte auf polnischer Seite wird derzeit erarbeitet. Die Orte werden in einer gemeinsamen Ausstellung sowie in Reiseführern, Filmen und vielgestaltigen Formaten immer wieder neu zu einem Gebilde zusammengeführt und als Netzwerk sichtbar gemacht. Innerhalb von Jahresthemen werden die Kulturerbe-Orte eingeladen, eigene Projektideen zu verwirklichen. Selbstbeschreibung, Landschaftliche Bildung, künstlerische Aneignung und kulturtouristische Inwertsetzung gehen Hand in Hand.

Der wichtigste Anreiz für diese Interaktion war die Erlangung des Europäischen Kulturerbe-Siegels. Eine entsprechende Bewerbung wurde 2020 von der Kulturministerkonferenz nominiert und von einer europäischen Jury im April 2022 ausgezeichnet, sodass sich das Oderbruch als besondere und prägnante Kulturlandschaft nun als Teil des Europäischen Kulturerbes verstehen kann.

<sup>2</sup> Als Landschaftslabor wird eine speziell ausgewählte Region bezeichnet, in der eine zielorientierte, grundlegende und langfristige Veränderung der (landwirtschaftlichen) Produktionsweisen umgesetzt wird (Thünen-Institut 2022)

In der Bewerbung wurden inhaltlich folgende Besonderheiten als überregional bedeutsam herausgearbeitet:

- Das Oderbruch verfügt über besonderes Wassersystem, eine „Landschaftsmaschine“ mit hunderten wasserwirtschaftlichen Elementen, die sich über einen Raum von über 60 km Länge und 10 km Breite erstrecken. Dieses System verdankt sich dem avanciertesten ingenieurtechnischen Wissen Europas in der Mitte des 18. Jahrhunderts.
- Die auf diesen Eingriffen fußende Landschaftsgeschichte steckt voller Widersprüche und Konflikte. Umso bemerkenswerter ist die kontinuierliche Weiterentwicklung des Wassersystems über mehr als zehn Generationen und zahlreiche Systembrüche hinweg, die sich letztlich einer Dialektik aus bürgerschaftlichem und staatlichem Handeln verdankt.
- Das Oderbruch weist als Kulturlandschaft sowohl in seiner Siedlungsstruktur als auch in der hohen Dichte an Baudenkmalen eine hervorragende Lesbarkeit seiner Geschichte auf.
- Die durch freie Kolonisten geprägte ländliche Gesellschaft des Oderbruchs war und ist in der Lage, immer wieder neue Menschen aufzunehmen und weist bis heute eine hohe kommunalpolitische und kulturelle Vitalität auf.

Entlang dieser Merkmale war es möglich, eine große Vielfalt an Kulturerbe-Orten auszuweisen und sie in die Netzwerkarbeit einzubeziehen.<sup>3</sup>

Unterdessen gründeten die Oderbruchkommunen eine beitragspflichtige Kommunale Arbeitsgemeinschaft, an der alle Kommunen des Oderbruchs sowie die Landkreise Märkisch-Oderland und Barnim beteiligt sind und die inzwischen das gesamte Projekt finanziert.

Das Netzwerkprojekt Kulturerbe Oderbruch ist Regionalentwicklung im Medium der Kultur. Dass sich handlungsräumliches Bewusstsein ausgehend von den Dörfern über die Kleinstädte anhand eines äußeren Anreizes (Erlangung eines Siegels) zu interkommunalen und kulturellen Netzwerkstrukturen verdichtet, kann als Modellfall für eine Kulturlandschaftsentwicklung betrachtet werden, die nicht der Suburbanisierungslogik unterworfen ist.

Ein äußerer Anreiz trifft auf eine hohe Bereitschaft zur interkommunalen Kooperation, sodass die kommunale Selbstverwaltung durch gemeinsame Ziele und die Erfahrung einer Selbstwirksamkeit gestärkt wird.

<sup>3</sup> Weiterführendes Material findet sich unter [www.oderbruchmuseum.de](http://www.oderbruchmuseum.de).

Die angestrebte Transformation des Raums im Kontext der Regionalentwicklung muss auf eine Stärkung der Systemqualität zielen. Ausgehend von der interkommunalen Zusammenarbeit in den Formen der Kultur werden Interaktionen gefördert, die in Gewinne in der Organisationsentwicklung münden. Aus Konkurrenz wird interkommunale Kooperation durch gemeinsame, klar definierte Ziele. Gelingt diese Interaktion, kann sie auf gesellschaftliche Transformationsaufgaben jenseits der Kultur erweitert werden.

Wichtig ist dabei allerdings die demokratische Legitimation dieser Zusammenarbeit. Die Mitgliedschaft in der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft „Kulturerbe-Oderbruch“ wurde in allen Gemeindevertretungen und Stadtverordnetenversammlungen diskutiert und durch eigene Beschlüsse untersetzt. Damit haben die Hauptverwaltungsbeamten ein klares Mandat zur Zusammenarbeit. Die Sorgfalt in der politischen Diskussion wurde gezielt gepflegt.

#### Erkenntnisse und Empfehlungen; Konsequenzen für die konzeptionelle räumliche Planung

Die räumliche Planung sollte „weiche“ Formen der handlungsräumlichen Stärkung ernst nehmen und, wo möglich, fördern.

Der Vorteil der Kultur für eine zu stiftende interkommunale Kooperation liegt darin, dass sie die Freiheit eines Spiels nutzen kann, das mit Ernst gespielt wird. Externe (symbolische) Anreize können für die Aktivierung der regionalen Interaktion einen wichtigen Anreiz bilden. Sie ermöglichen die Setzung von zeitlich definierten Zielen und Meilensteinen und tragen zur Identifikation mit dem Projekt bei.

Regionale Selbstbeschreibung schafft ein gemeinsames Wissen vom Raum. Sie ist die Voraussetzung für gelingendes gesellschaftliches Handeln. Damit sie gelingt, müssen möglichst viele Akteure in der Region etwas zu ihr beitragen können.

Es gibt schweres und leichtes Erbe: Der thematische Gradient einer für die Planung nutzbaren regionalen Selbstbeschreibung reicht von der Naturausstattung über die kulturlandschaftlichen Strukturen und die Baudenkmale bis zu den gegenwärtigen Landnutzungskonflikten und inneren Widersprüchen des Raums. Man sollte also bei der Beschreibung des Erbes nicht nur auf attraktive Oberflächen, sondern auf eine beziehungsreiche Beschreibung einschließlich der strukturellen Probleme des Raums achten.

Die Voraussetzung für eine wirksame Verwendung von Fördermitteln ist ein geklärtes, auch finanziell untersetztes kommunales Eigeninteresse.

#### D) Lausitz-Achse – Transformationsansprüche zwischen Süd-Brandenburg und Berlin (Silke Weidner, Juliane Ribbeck-Lampel)

Die Leitfrage dieses Teilprojektes lautet: Welches transformatorische Potential besteht im Stadt-Land-Beziehungsgefüge (Metropole Berlin und südl. Brandenburger Peripherie) durch sich verändernde Rahmenbedingungen, Aktionsradien, Stoffkreisläufe und ein neues Raumbewusstsein in ausgewählten kleineren Städten der Infrastruktur- und Entwicklungsachse zwischen Berlin und der Lausitz (sog. Lausitz-Achse)?

Von Interesse ist, welche funktions- und aktionsräumliche Orientierung der Bevölkerung heute in den unterschiedlichen Raum-Schichtungen existiert und wie sich diese verändern (könnte) im Zuge der Großen Transformation in Demografie, Umwelt/Klima, Gesundheit, Digitalisierung, Wirtschaft und Mobilität. Vor diesem Hintergrund (Status-Quo und Trends) steht der Versuch an, herauszufinden, welche unterschiedlichen Merkmale von Kleinstädten eine „Ankerfunktion“ für den umgebenden Raum darstellen können und welche Abgrenzungen sowie Synergien sich zwischen den Städten in den verschiedenen „Abschichtungen“ zu den Polen der Achse (Berlin - Cottbus - Forst (Lausitz)) zeigen. Dieses Teilprojekt hat damit einen Andockpunkt an das Teilprojekt E „Siedlungsstern“, indem es von der Stadt Berlin über das unmittelbare Berliner Umland bis in den weiteren Metropolenraum räumliche und infrastrukturelle Anschlussmöglichkeiten bietet.

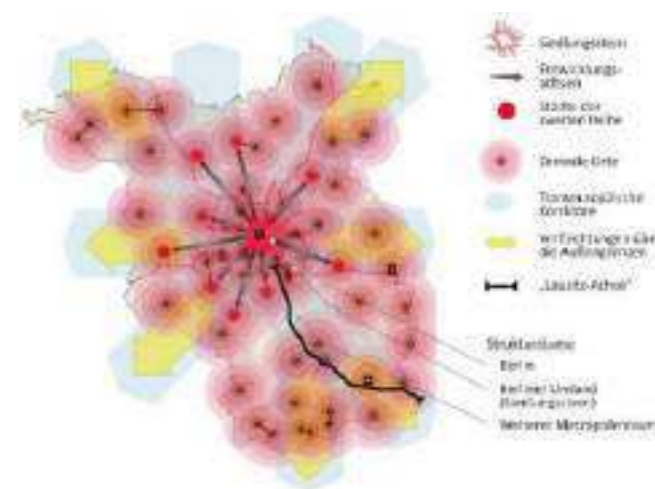
Ziel des Projektes ist es, mit einem methodisch-theoretischen Diskurs über die Weiterentwicklung des Verständnisses von ankerstädtischen Funktionen eine raumstrukturelle Diskussion zu eröffnen bzw. zu erweitern (siehe ARL 2017). Diese stellt auf die Hinterfragung oder gar Neujustierung der (etablierten) Raumbetrachtungen ab. Anhand empirischer Datenanalysen zu Funktionsbereichen wird eine weitere Auseinandersetzung auch mit dem Instrumentarium der Raumplanung angeregt.

Damit soll ein Beitrag zur Erweiterung der planungs-methodischen Auseinandersetzung und Anreicherung der Debatte zu Stadt-Raum- und Funktionsgefügen erfolgen. Dem Projekt - angelegt als Langzeitstudie - liegen folgende Arbeitshypothesen und Untersuchungsfragen zugrunde:

- Der laufende Strukturwandel und die technologischen Entwicklungsimpulse wie soziale Innovationen/Innovationsbedürfnisse bewirken eine Neusortierung von Raumbezügen.
- Die Veränderungsdynamik kann für die Gestaltung einer veränderten Arbeitsteilung zwischen Metropole, umgebender und weiter entfernter Räume stehen. Periphere Räume wie die Lausitz

können von im Ansatz erkennbaren De-Konzentrationsprozessen (Berlin) profitieren. Es stellt sich die Frage, welche (neuen) Standortfaktoren Teilräume auszeichnen müssen, um als Zielgebiete für solche Prozesse attraktiv zu sein. Hierzu sollen die Langzeitbetrachtung und begleitende Interviews beitragen.

- Das Raumordnungssystem der Zentralen Orte vermag aktuelle Herausforderungen der Stadt- und Regionalentwicklung anhand von Funktions- und Merkmalszuweisungen nur unzureichend abzudecken. Zentralitäten und funktionalen Zuschreibungen müssen hinterfragt und (neu) codiert werden.
- Diskussionen um eine Erweiterung der funktionalen Raumkategorien und entsprechende Steuerungen sind demnach zu führen. Die für Regional- und Landesplanung zuständigen Institutionen und ihre Instrumente sind vor dem Hintergrund aktueller Transformationskomplexität zu betrachten und zu prüfen.
- Qualitative wie quantitative/ monetäre wirtschafts- und regionalpolitische Entscheidungen im Strukturwandel beeinflussen die Raumentwicklung. Hier stellt sich die Frage, welche Möglichkeiten es auf institutioneller Ebene gibt, diese inhaltlich-funktional in Bezug auf die Raumstrukturen zu steuern: Stärken zu verbinden, Brückenköpfe zu bilden und damit (neue) Zukunftsräume zu schaffen (innerregionale Ansätze) sind zeitgemäße Ansätze.
- Strukturwandelregionen bedürfen breiter Governance-Arrangements und kollektiver Akteurkonstellationen, um die Lebenswelten nachhaltig zu gestalten. Im Sinne der Themenvielfalt und Dynamik der Entwicklungen sind neben staatlichen vor allem auch wirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Akteure als „Umsetzungsträger“ von zentraler Bedeutung. Deren Engagement ist zu ermöglichen.



© Entwicklungsperspektiven in der Metropolregion Berlin-Brandenburg mit „Lausitz-Achse“ (erweiterte Darstellung nach GL 2019: 9)

### Vorläufige Erkenntnisse und Konsequenzen für die konzeptionelle Planung

Das unmittelbare transformative Potenzial des Projektes liegt im Aufzeigen von räumlichen Beharrlichkeiten wie auch von Veränderungs-Dynamiken in der Raumnutzung und -prägung sowie -sortierung. Neue Muster von Aufgaben- und Arbeitsteiligkeit „im Raum“ rücken in den Blick.

Bisher konnten im Rahmen des Projektes in einer analytischen Auseinandersetzung mit den aktuellen raumplanerischen Instrumenten und ersten statistischen Sichtungen sowie Auswertungen für den/im Teilraum Lausitz folgende vorläufige Erkenntnisse generiert werden:

- Der schon seit längerer Zeit stattfindende (und nicht erst durch den Kohleausstieg angestoßene) Strukturwandel wirkt entlang der Infrastrukturachse als Katalysator, der nahezu wöchentlich neue Entwicklungen top-down oder bottom-up hervorbringt (u. a. unternehmerische Neuan-siedlungen, kommunale und wirtschaftliche Kooperationen, zivilgesellschaftliche Initiativen).
- Die Entwicklungen entlang der Achse finden in beiden Richtungen zwischen der Lausitz und Berlin statt und sind keinesfalls nur auf Ausstrahlungseffekte der Metropole zurückzuführen.
- Mit dem Strukturwandel, den damit verbundenen strategischen Diskussionen, kooperativen Aushandlungsprozessen und letztlich den finanziellen Mitteln gewinnt die Lausitz an Aufmerksamkeit und Selbstvertrauen. Dies zeigt sich in kreativen Ideen für zukünftige Entwicklungen, die in der Region entstehen und umgesetzt werden.
- Das verfügbare statistische Material bildet allerdings lediglich Daten etablierter Funktions- und Merkmalsträger der Stadt- und Regionalforschung ab (bspw. Indikatoren des Zentralen Orte Monitorings); Daten zu aktuellen Themen- und Problemstellungen (u. a. Verfügbarkeit und Aneignungsbereitschaft von Digitalisierungsangeboten, kommunales Engagement im Klimaschutz, Kreislaufwirtschaft, Resilienz) liegen nicht auf Gemeindeebene vor. Für die dynamischen Entwicklungen im beschriebenen Raum müssen daher neue Datenquellen erschlossen werden.
- Die Spezifik der Kleinstädte ist im Untersuchungsraum nur unzureichend anhand statistischer Materialien und Auswertungsverfahren abbildbar; qualitative Methoden (ethnografische Untersuchungen, Befragungen, Interviews) sind ergänzend erforderlich, um differenzierte Aussagen treffen zu können.

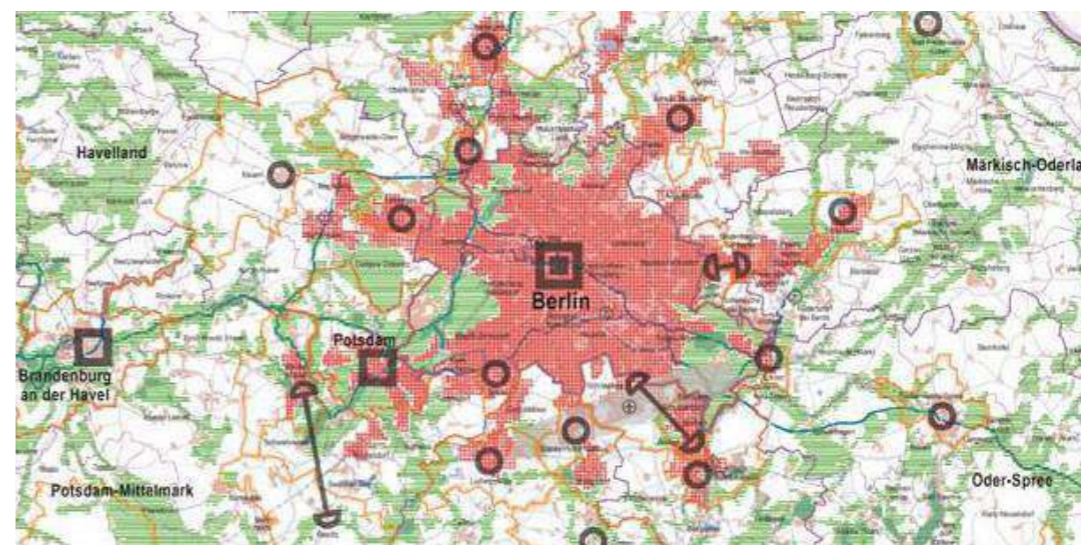
- Die Vorlauf- und Bearbeitungszeiten strategischer Planung (u. a. Strategischer Gesamtrahmen Berlin-Brandenburg, Regionale Wachstums-Kerne-Konzept (des Landes Brandenburg) und die Umsetzungszeiträume sind sehr lang und nicht geeignet, um dynamische Entwicklungen erfassen zu können; insbesondere in der Strukturwandelregion Lausitz ergeben sich aus dem zeitlich nachlaufenden Agieren Herausforderungen in der planerischen Lenkung und Umsetzung.

### E) Leitbild ‚Siedlungsstern‘ im Agglomerationsraum Berlin (Harald Bodenschatz, Friedemann Kunst, Urs Kohlbrenner)

Der Agglomerationsraum Berlin zeichnet sich durch eine ausgeprägte Radial-Ring-Struktur aus, die das Ergebnis eines hervorragenden Ausbaus des Schienenverkehrs vor allem in den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg sowie eines ergänzenden bzw. überrollenden Ausbaus des Autoschnellstraßennetzes vor allem seit der NS-Zeit ist. Ergebnis sind radiale Korridore (Achsen), die durch große Ausfallstraßen und oft parallel laufende Schnellbahntrassen gekennzeichnet sind. Dazu kommen die schon früh angelegte Ringbahn, der in West-Berlin in der Nachkriegszeit geschaffene innere (Teil-) Autobahnring, der in der DDR-Zeit ausgebaute äußere Eisenbahnring (der allerdings als solcher heute nicht durchgängig befahren wird) sowie der in der NS-Zeit begonnene äußere Autobahnring. Dieses System überlagert die vorindustrielle Siedlungs- und Erschließungsstruktur. Unter anderem deshalb hat jeder radiale Korridor seine Eigenart.

Die Achsen verbinden zahlreiche kleinere und mittlere Zentren mit den beiden Hauptzentren (historische Berliner Mitte und City West). Diese Radial-Ring-Struktur ist infolge der besonderen Geschichte der gespaltenen Stadt noch heute weitgehend erhalten, da eine zersiedelnde Suburbanisierung wie in anderen westlichen Großstädten während der 1960er, 1970er und 1980er Jahren im Agglomerationsraum Berlin nicht möglich war. Die Suburbanisierung während der 1990er Jahre wurde zwar wenig gezügelt, war aber nicht so intensiv, so dass sich die keilförmigen grünen Freiräume in Form von Landwirtschafts-, Wald- und ehemaligen Rieselfeldflächen weitgehend erhalten haben.

Die Radial-Ring-Struktur ist auch die Folge einer über lange Zeit geplanten Entwicklung, die erstmals im Wettbewerb Groß-Berlin 1910 vorgeschlagen, dann in der Weimarer Republik, in der NS-Zeit und in der DDR-Zeit im Grundsatz weiter verfolgt wurde. Auch heute orientiert sich das Leitbild des Landesentwicklungsplans für den Agglomerationsraum am Siedlungsstern.



Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg 2019 (Ausschnitt)  
© Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg

Diese besondere Struktur ist nicht nur ein Alleinstellungsmerkmal des Agglomerationsraums Berlin, sondern auch eine gute Grundlage für dessen nachhaltige Entwicklung. Auf der anderen Seite war sie immer auch widersprüchlichen Interessen ausgesetzt, etwa den Konkurrenzen zwischen Berlin und den Umlandgemeinden sowie der Umlandgemeinden untereinander um Gewerbe und Einwohner. Und sie litt an der unzureichenden konzeptionellen und umsetzungsbezogenen Kooperation auf kommunaler wie überkommunaler Ebene. Dazu kommen berechnete wie weniger berechnete Vorbehalte, die diese Konkurrenzen begleiten.

Auch den Agglomerationsraum Berlin wird der Klimawandel stark verändern. Absehbar und teilweise schon erlebbar sind zunehmende Stresssituationen für Menschen und Natur in Stadt und Umland (Überhitzung, Extremwetterlagen, abnehmende Grundwasserspiegel, Trockenheit; physische und psychische Gesundheitsbelastung). Dazu kommen wie in anderen Agglomerationsräumen auch die Probleme der Wohnungsfrage, die sich in einer zunehmenden Knappheit an preiswertem Wohnraum einerseits und einer ökologisch immer fragwürdigeren Zersiedelung durch Einfamilienhäuser manifestieren.

Der zunehmende Suburbanisierungsdruck wird befördert durch ein mangelhaftes Wohnungsangebot innerhalb von Berlin, durch Preissteigerungen für Mieten und Eigentumswohnungen sowie durch stärker belastende Gesundheits-, Umweltverhältnisse in Berlin, und er wird unterstützt durch die Auswirkungen der Digitalisierung auf Gesellschaft und Wirtschaft (Funktionsauslagerung der Arbeit, des Einzelhandels und einiger Dienstleistungen). Dazu kommen – in ihren Wirkungen noch nicht wirklich absehbar – technologische Veränderungen im Verkehrssystem und neue Arten regenerativer Energieproduktion sowie eine sich rasch entwickelnde

Logistik. Noch weit weniger kalkulierbar sind überregionale Flüchtlingsströme. All diesen Entwicklungen können auch als neue Form der Unterordnung der Landschaft unter die Ansprüche eines zentralistisch strukturierten Agglomerationsraums interpretiert werden.

Als übergeordnete, neu gewichtete Ziele für die Entwicklung im Agglomerationsraum schlagen wir vor:

- Erhalt natürlicher Lebensgrundlagen (insbesondere Minderung des Ressourcenverbrauchs etwa durch Bauflächenausweitung), Bestandorientierung, Dekarbonisierung, Reduzierung automobiler Verkehrsleistung zugunsten des öffentlichen und des Fahrradverkehrs, Sicherung und Gestaltung von Freiflächen
- Stärkung der Kooperationsfähigkeit, der gemeinsamen Meinungsbildung, Schaffung stabiler Plattformen des Interessenausgleichs
- Erhalt, Stärkung und Entwicklung kultureller Eigenart in Stadt und Land.

Der vorhandene „Siedlungsstern“ bietet wie keine andere Raumstruktur eine vorteilhafte Basis für eine bestandsorientierte Entwicklung und die Aufnahme weiteren begrenzten Wachstums (Innenentwicklung und funktionale Ergänzung). Innerhalb der Achsen finden sich infrastrukturelle Andockpunkte für die weitere Entwicklung, die eine Minderung des Ressourcenverbrauchs ermöglichen.

Die Achsen ermöglichen auch eine weitere Stärkung des Kollektivverkehrs, sie bieten Raum für Verknüpfungspunkte bezüglich einer weniger umweltbelastenden Flächenerschließung. Der weitgehende Erhalt der zu den Achsen komplementären Freiraumstruktur ist von wachsender Bedeutung für die Umwelt: Die Freiräume ermöglichen Biotopentwicklung wie Kreislaufwirtschaft.



### Erkenntnisse und Empfehlungen: Konsequenzen für die konzeptionelle Planung und Umsetzung

Es gilt, der Logik der Suburbanisierung konzeptionell eine veränderte Perspektive entgegenzusetzen. Der zunehmende Suburbanisierungsschub muss gebremst und in gebremster Form gesteuert werden. Dabei sollten die Dezentralisierungspotentiale der Digitalisierung vor allem hinsichtlich der Arbeitsorte und der Dienstleistungen genutzt werden. Die vorhandenen kleinen und mittleren Zentren in Achslage müssen funktional und gestalterisch gestärkt und vereinzelt neue kleine Zentren („Ankerorte“) zur Sicherung flächenhafter Versorgungsstrukturen ergänzt werden. Dafür bedarf es gemeinsamer Entwicklungskonzepte und gemeinsamer Wirtschaftsförderung von Berlin und Brandenburg, die zugleich das Ziel einer Minderung des Verkehrs, vor allem des automobilen Verkehrs, im Auge behält.

Voraussetzung dafür sind eine konsequente Orientierung des einzuschränkenden Wachstums auf die Achsen sowie eine Bestandsentwicklung der Dörfer und Kleinstädte unter weitmöglichster Vermeidung eines Bauflächenzuwachses. Die Achsen dürfen aber nicht nur als zu verdichtende Multifunktionsräume gesehen werden, sie bedürfen auch einer sorgfältigen, qualitativ hochwertigen Gestaltung. Diese betrifft alle Bereiche: Wohngebiete, grüne Freiräume, Verkehrs- und andere Infrastrukturanlagen sowie die Übergänge zwischen ihnen. Vor allem aber müssen die kulturellen Besonderheiten der vielfältigen Dörfer und Kleinstädte gepflegt bzw. gestärkt werden.

Von großer Bedeutung ist es, die Regionalparks in ihrer jeweiligen Eigenart weiter zu entwickeln, ja überhaupt erst bekannt zu machen. Diese dienen als Kultur- und Erholungsräume, aber auch als Landwirt-

schaftsflächen, Biotopräume; sie ermöglichen Wasserversickerung und die Gewinnung von Energie aus regenerativen Quellen. Auch die Stadtgut- wie Waldflächen müssen in ein gemeinsames Grünflächen-Management eingebracht werden.

Der Verkehrswende kommt eine Schlüsselbedeutung zu. Kollektive Verkehrsangebote auf den Achsen und (Teil-)Ringern müssen modernisiert und erweitert werden, Verknüpfungspunkte für die vernetzte flächenhafte Erschließung müssen als leistungsfähige „Hubs“ mit differenzierten Angeboten ausgestaltet werden. Dies setzt eine Fortführung der gemeinsamen Planung und Umsetzung der Verkehrssysteme voraus.

Um solche Ziele umsetzen zu können, wird empfohlen, die Verfahren der lokalen und überlokalen Interessenartikulation, der gemeinsamen Meinungsbildung und des Ausgleichs unterschiedlicher Interessen zu verbessern. Dafür bedarf es einer Regionalisierung der Kommunalentwicklung, einschließlich einer geeigneten neuen Institution.

Zusammen mit den vorhandenen Dörfern und Kleinstädten kann der Siedlungsstern sein Potenzial wirksam entfalten. Diese sind eine wesentliche Grundlage der Kulturlandschaft und Identitätsträger. Ihre Stärkung dient der erhaltenden Erneuerung regionaler Eigenart.

Das Konzept des Siedlungssterns, das strukturell Achsen und vorhandene Zentren im Agglomerationsraum betrifft, muss in ein Konzept für den weiteren Entwicklungsraum Brandenburg unter Berücksichtigung von dessen historischer Netzstruktur eingebettet werden (Vgl. Teilprojekt Lausitz-Achse).

### III Das Projekt zusammengefasst: Zentrale Erkenntnisse und Empfehlungen

Trotz des heuristischen Untersuchungsansatzes bei der Identifizierung der zu diskutierenden Teilprojekte ist es gelungen, wichtige Aspekte der Beziehungsdynamik von Stadt und Land und relevante Ansätze für ihre Veränderung in den Blick zu nehmen. Die Diskussion hat die These bekräftigt, dass eine solche Neuordnung oft die Voraussetzung für eine Transformation im Sinne der Nachhaltigkeitsziele sein wird.

Ein letzter Diskussionschritt war, die projektkonkreten Erkenntnisse und Empfehlungen von ihrem konkreten Projekthintergrund zu lösen und in verallgemeinerungsfähige Aussagen zu überführen, die über die Hauptstadtregion und ihre Spezifika hinaus Geltung beanspruchen könnten.

Im Ergebnis dieses Versuches wurden die folgenden (thesenhaften) Aussagen gewonnen:

1) Regionale Selbstbeschreibung (von der Naturausstattung über kulturlandschaftliche Strukturen bis zu gegenwärtigen Landnutzungskonflikten) schafft gemeinsames Raumwissen. Dies ist Voraussetzung für gelingendes gesellschaftliches Handeln. Räumliche Bezugsebene sollte die Region sein. Die überlokale räumliche Ebene hat gegenüber der lokalen Ebene an Bedeutung gewonnen.

2) Positive Erfahrungen von Selbstwirksamkeit, von Teilhabe an Meinungsbildung und Entscheidung sind grundlegend für das Gelingen von Veränderungsprozessen. Transformation kann nur gelingen, wenn sie zur „eigenen Angelegenheit“ wird. Durch veränderte oder neue Formate der Teilhabe sollten derartige Erfahrungen ermöglicht werden. Weiterhin diskussionsbedürftig ist die Diskrepanz zwischen der Dauer von Veränderungsprozessen, die derartig von Erfahrungswissen ausgehen und der nur noch begrenzten Zeit, die für eine Begrenzung der Erderwärmung zur Verfügung steht.

3) Regionale Stoff- und Wirtschaftskreisläufe müssen gestärkt oder neu etabliert werden. Der regionale – und oftmals defizitäre - „Stoffwechsel“ zwischen Stadt und Land (gut verständlich und vermittelbar bei Wasser, Baustoffen, Nahrungsmitteln) muss stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gerufen werden.

4) Im Kulturraum ist der Siedlungsbestand immer Basis der Weiter-Entwicklung; die Notwendigkeit und Art funktionaler Stärkung ergibt sich jeweils aus den Qualitäten oder Defiziten der Bestandsstruktur. Eine räumliche „Subjekthaftigkeit“ (ein prägnantes, anschauliches und einprägsames Raumbild) ist hilfreich für das Raumverständnis und für die Identifizierung der ansässigen Bevölkerung mit einer Region.

5) Die laufende Veränderungsdynamik kann und muss für die Gestaltung einer veränderten Zusammenarbeit bzw. Arbeitsteilung zwischen Stadt und Land genutzt werden. Eine bessere Vernetzung durch verkehrliche und digitale Infrastruktur ist eine besonders wichtige Voraussetzung.

6) Ein „systemisches“ Verständnis der sozial-kulturellen, räumlich-funktionalen und institutionellen Zusammenhänge zwischen Stadt und Land ist Bedingung transformativer Veränderungen. Aus einem solchen Verständnis leitet sich der Bedarf veränderter institutionalisierter Kooperation (zwischen der kommunalen und der Länderebene, ggf. finanziell unterstützt durch den Bund) und auch veränderter Zusammenarbeit der an der Raumgestaltung beteiligten Fachdisziplinen ab

7) Im Gegenzug zu „bottom-up“-Prozessen der Meinungsbildung und Entscheidungsbeteiligung ist auch bei den regionalen Öffentlichkeiten ein besseres Verständnis für Konzepte und Instrumente der Planung zu wecken. Es wird empfohlen, gemeinsam mit anderen Akteuren geeignete Formate zu entwickeln (evtl. im Rahmen einer wettbewerblichen Veranstaltung als „Internationale Pläne-Ausstellung“).

## Anhang

### 1) Normativer Kompass:

(projektbezogene) Ziele für die regionale Entwicklung

#### a) Erhaltung natürlicher Lebensgrundlagen

- i) Differenzierte Bewirtschaftung (kulturgeprägter) Ressourcen und zurückhaltender Verbrauch natürlicher „Sourcen“ (K. Anders) (insbes. Nachhaltiges Bauen, nutzungs-offene Gebäudekonzepte; Bedeutungszunahme von Holz als nachwachsende Ressource)
- ii) Klimaschutz: Entlastung von Klimagasen bis zur THG-Neutralität; Dekarbonisierung und Ersatz fossiler durch erneuerbare Energien
- iii) Starke Reduzierung der Inanspruchnahme von Freiflächen für Baumaßnahmen insb. im Agglomerationsraum (Umnutzung, Sanierung von Gebäuden vor Neubau; Innenentwicklung)
- iv) Erhalt/Wiederherstellung funktionsfähiger stadtnaher Freiflächen (Naturhaushalt, Biotope, Erholung, ...)
- v) Nutzung der Freiräume zur Verbesserung/ Erhöhung der Resilienz des Gesamttraumes bei veränderten klimatischen Bedingungen
- vi) Reduzierung der Verkehrsleistung bei Erhalt der Mobilität (als zentrales Element gesellschaftlicher Teilhabe)

#### b) Teilhabe an der räumlichen Entwicklung

- i) Unterstützung lokaler Handlungsfähigkeit, Selbstorganisation, „Eigenwirksamkeit“ durch Öffnung von Freiräumen/Ermöglichung
- ii) Stärkung der Kooperationsfähigkeit lokaler und regionaler Akteure bei Infrastrukturaufbau sowie wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung

#### c) Bewahrung, Stärkung und Entwicklung lokaler/regionaler Eigenart

- i) Erhalt/Sicherung der historischen Netzstruktur von Dörfern, Gütern und Kleinstädten
- ii) Bewahrung der Strukturen historischer Landschaftsentwicklung (Urbarmachung, Trockenlegung)
- iii) Sicherung regionaler industriekultureller Zeugnisse
- iv) Ermöglichung/Förderung neuer Lebens- und Arbeitsformen

## 2) Annahmen zur längerfristigen Entwicklung (projektrelevanter) Rahmenbedingungen

### a. Umweltbedingungen (Fokus nord-östliches Deutschland)

- Abnehmende durchschnittliche Niederschlagsmenge und veränderte Niederschlagsverteilung, Zunahme der mittleren Temperatur, in der Folge abnehmender Grundwasserspiegel und Vegetation unter Stress (Wälder, trocken fallende Feuchtgebiete, degenerierte Moore)
- Mehr Extremwetterereignisse (längere Trockenzeiten im Sommer, vereinzelt Starkregenereignisse, Stürme)
- Abnehmende Biodiversität, schwindende Lebensräume, (ggf. Sondersituation in renaturierten Tagebau-Gebieten)
- Umweltverschmutzung (Feinstaub, Lärm, Abfall) tendenziell abnehmend (Regulierungsergebnis)

Fazit: Zunahme von Stresssituationen; konsequenter Rückhalt von Wasser in der Landschaft als neue Herausforderung

### b. Gesundheit

- Zunehmende Belastung durch Extremwetterlagen, Zunahme hitzebedingter Todesfälle, vor allem in Großstädten
- Zunehmende (physische und psychische) Belastung durch (wiederkehrende???) pandemische Gefährdungen und Abwehrstrategien
- Große Bedeutung lebensstilbedingter chronischer Erkrankungen

Fazit: Zunahme von Stresssituationen für Menschen (insbes. in Städten); Bedeutungszuwachs multifunktionaler (insbes. Innerstädtischer) Grünflächen

### c. Rahmenbedingungen der politischen Meinungsbildung und Entscheidung

- Anhaltende Tendenz zur Fragmentierung der Gesellschaft
- „Soziale Medien“ als Treiber fragmentierter Meinungsbildung
- Bürgerschaftliche Initiativen als Ausdruck organisierter Individualinteressen, aber auch als gemeinwohlorientierte Akteurs -Netzwerke (mit erheblicher Unsicherheit in der Politik beim Umgang mit diesen Entwicklungen)

Fazit: zunehmende Schwierigkeiten, Übereinkunft über Gemeinwohlinteressen zu erzielen und diese durchzusetzen, bei gleichzeitig „ertragreichem“ Eigenengagement der Bevölkerung (innerhalb staatlicher Strukturen und Rahmensetzungen)

### d. Demographie

- Anhaltender Abwanderungsdruck aus Kernstadt Berlin (quantitativer Mangel im Wohnungsangebot, Preisentwicklung, Gesundheits- und Umweltverhältnisse) und Unterstützung der Abwanderung

durch Wirkungen der Digitalisierung der Lebensverhältnisse

- Agglomerationsraum Berlin tendenziell weiterhin Zielbereich von Zuwanderung (Außen- wie Binnenwanderung)
- Offen: längerfristiger Umfang der Außen-Zuwanderung
- Alterung in Peripherie stärker als im Kern, aber in Peripherie auch Zuwanderung junger Familien
- Bedeutungszuwachs von infrastrukturell gut angebotenen und ausgestatteten Klein- und Mittelstädten als Zielgebiete
- Wirtschaftlicher Strukturwandel beeinflusst demographische Entwicklung in (ehem.)Tagebaugebieten

Fazit: Insgesamt eher keine grundlegenden Entwicklungsbrüche, aber erkennbare Binnenschwankungen/-verlagerungen (Vorbehalt Außen-Zuwanderung langfristig unbekannt)

### e. Verkehrsangebote/Verkehrstechnologie

- Hybridisierung vorhandener Verkehrsmittel (MIV durch Sammelangebote kollektiver, ÖPNV wird individualisierter);
- (Teil)-Automatisierung; Vernetzung/Multimodalität (Apps, Hubs); Betriebsoptimierung (mögliche Rebound -Effekte durch Automatisierung und Attraktivitätssteigerung individueller Fahrzeugnutzung)
- Umstellung der Antriebe (Elektrifizierung, Wasserstoff ...) für Pkw, Lkw, Busse
- Längerfristig Verkleinerung der Privat-Pkw unter Ressourcen- und Platzgesichtspunkten unvermeidbar (begleitende Regulierung erforderlich)
- Deutliche Verteuerung von Verkehr, aber Verhältnis der Kosten MIV – ÖPNV offen
- schienengebundener „Massen“-Verkehr weiterhin energetisch effizienter als stärker individualisierter MIV
- schienengebundener Verkehr weiterhin Basis für Flächenerschließung (aber begrenzte Beschleunigungsergebnisse für Ausbauprojekte bzw. Netzergänzungen)
- Ergänzung in dünn besiedelten/ländlichen Räumen um „Plus-Bus“-artige oder nachfrageorientierte Systeme, ggf. automatisiert
- Bedeutungszuwachs beim Radverkehr auch bei Distanzen bis 20 km, aber Umfang schwer abschätzbar (Kombination von Elektroantrieb und Infrastrukturausbau; auch für Stadt-Umland-Relationen und bestimmte Relationen im ländlichen Raum relevant)

Fazit: keine grundlegend neuen Verkehrsmittel absehbar Nischen für Drohnen, u.a. für Lieferlogistik, Stadtseilbahnen u.ä.), aber deutliche Verteuerung des Verkehrs, erhebliche Abhängigkeit der Entwicklung vom bundespolitischen Rahmen (Rechtssetzung, Finanzierung) und vom Kooperationsumfang zwischen Stadt und Region

### f. Digitalisierung, Wirkungen auf Siedlungsentwicklung, Verkehrsnachfrage

- Produktion/Gewerbe: Ausdifferenzierung, einerseits zunehmende „Stadtfähigkeit“ und Reintegration spezialisierter Produktion (Miniaturisierung von Maschinen, personalisierte Einzelanfertigung

nahe am Kunden), andererseits Auslagerung hoch-automatisierter (Massen)-Produktion und Verteilung (Logistik) an Standorte hoher Verkehrsqualität

- Büroarbeitsplatz der Zukunft: Arrangement verschiedener Arbeitsplätze an unterschiedlichen Orten: betriebl. Büro (mit veränderter Funktion), dezentraler „Coworking Space“, Homeoffice, mobile Arbeit unterwegs (Saldo aus wegfallenden/verkürzten und verlängerten Wegen interessant, ggf. längere, aber seltenere Wege)
- Einzelhandel (non food): Kombination von Internet und show-rooms, Verschmelzen von on- und offline-Handel, Trend zu individualisierter Fertigung und automatisierte Lieferungen
- Schulen, Universitäten: tendenziell abnehmende Bedeutung des vor-Ort-Lernens, Auslagerungen ggf. mit negativen sozialen Konsequenzen
- Öffentliche Dienstleistungen: starke Dezentralisierung durch digitale Angebote, aber Spezialisierung in Zentren mit digitalen Kooperationen
- Landwirtschaftliche Produktion: sowohl Individualisierung, Spezialisierung als auch Unterstützung industrialisierter Landwirtschaft (Effizienzsteigerung), (Frage der Regulierungsintensität)

Fazit: Insgesamt deutliche Dezentralisierungsimpulse, aber „Agglomerationsvorteile“ und -Kräfte der großen Stadt bleiben grundsätzlich erhalten; „Gleichzeitigkeit von divergierenden Entwicklungen“ (JT HH); Saldo der Wirkungen auf Wegelängen für Arbeit, Versorgung, Freizeit, Bildung und damit auf die Verkehrsleistung noch nicht einzuschätzen; Gestaltungschancen/-erfordernisse für integrierte Konzepte offen Ansätze für neue Arbeitsteiligkeit Stadt-Land

## Verzeichnis wichtiger Quellen

**I** Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen: Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte, Berlin 2016

**II B** Engelhardt, Prof. Dr. Irina (TU Berlin), mdl. Mitteilung am 12.01. 2022

Statistisches Bundesamt 2022: Öffentliche Abwasserbehandlung und Jahreswassermenge Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin 2021: Masterplan Wasser Berlin-Zwischenbericht zum Stand der Erarbeitung

**II C** <https://oderbruch.museum.de/Kulturerbe/>

**II D** Ries, Elke (2019): Mittelstädte in Deutschland. Strukturen und neue Entwicklungen. In: Troeger-Weiß, Gabi (Hrsg.): Mittelstädte: Schwarmstädte-Ankerstädte – Provinzstädte, S. 8 – 20. Simons, Harald (2017): Wohnen und Baukultur nicht nur in Metropolen. empirica AG Berlin Weidner, Silke, Korzer, Tanja und Erb, Kathrin (2017): Workshop Daseinsvorsorge. Provinzstädte als Anker im Raum. In: Institut für Stadtplanung- BTU Cottbus-Senftenberg (Hrsg.): Provinzstädte neu definiert. Cottbus S. 56 – 59

**II E** Bodenschatz, Harald, Lompscher, Katrin (Hrsg.): Siedlungsstern Perspektiven Radikal Radial, Berlin 2022

**DASL Landesgruppe Hamburg / Mecklenburg-Vorpommern / Schleswig-Holstein:**  
 Hans-Hermann Bode, Christina Ebel, Ute Franke, Kai-Uwe Krause, Ute Müller, Eckart Schäfer,  
 Peter Schröders, Frank Schwartze, Gerti Theis, Carolin Wandzik, Ekkehard Wohlgemuth

# Das transformatorische Potenzial der Digitalisierung – Chancen für eine klimaneutrale Entwicklung für Stadt und Land?

## Inhalt

### 1. Ansatz und Idee

### 2. Vorgehen

### 3. Zukunftsbilder

3.1 Raumtyp: Erfolgreiche Kleinstadt/Land-gemeinde

3.2 Raumtyp: Regionale Metropole

3.3 Raumtyp: Suburbane Pendler- und Entlastungs-kommune

### 4. Weichenstellungen

4.1 Weichenstellungen: Erfolgreiche Kleinstadt/Land-gemeinde

4.2 Weichenstellungen: Regionale Metropole

4.3 Weichenstellungen: Suburbane Pendler- und Entlastungskommune

### 5. Fazit und Reflexion

## 1. Ansatz und Idee

„Die Gesellschaft ist am Scheideweg – unsere Verantwortung“ als leitendes Motto der DASL für die Jahrestagung 2022 verbindet die Kernthemen der Planung: Verantwortung für die Zukunft zu übernehmen und in der Gegenwart durch planerisches Handeln Weichen für die Zukunft zu stellen. Hier sind richtige Weichenstellungen und schnelles Handeln gefragt. „Wir müssen viel schneller werden, wenn wir die Klimakrise wirksam begrenzen wollen“, so der Weltklimarat bei der Vorstellung des Weltklimaberichtes im Februar 2022. „Wir befinden uns noch auf einem Weg, auf dem wir das 1,5-Grad-Limit nicht einhalten werden. Die globalen Emissionen steigen in allen Sektoren, statt zu sinken. Das Zeitfenster schließt sich...“

Was aber sind die richtigen Weichenstellungen? Was soll unser Handeln heute leiten? Für welche Zielvorstel-

lung müssen heute die Weichen gestellt werden? Und: Welchen Beitrag kann räumliche Planung für eine auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz und -gerechtigkeit ausgerichtete Siedlungsstruktur leisten?

Parallel zu dieser notwendigen großen Transformation in Richtung einer nachhaltigen und klimagerechten Gesellschaft vollzieht sich die digitale Transformation. Die Konsequenzen und Potenziale dieser Transformation haben sich in den letzten zwei Jahren, angetrieben durch den corona-induzierten Digitalisierungsschub, quasi vor unseren Augen ‚materialisiert‘ und lassen weitere Veränderungen und Konsequenzen für die Raumentwicklung erwarten. Deutschland hat in Bezug auf die digitale Transformation einen großen Nachholbedarf (vgl. Management der Pandemie), gleichzeitig eröffnen neue Technologien wie die flächendeckende Digitalisierung die Möglichkeit für ortsungebundenes Wohnen, Arbeiten und Lernen. Die Digitalisierung wird zu einem Schlüssel der räumlichen Neuordnung. Arbeits- und Transportwege verkürzen sich bzw. entfallen (Homeoffice, Co Working Spaces, lokale Ökonomien, etc.). Digitale Produktionsprozesse erlauben die Entwicklung auch kleinteiliger, und im Idealfall mehrgeschossiger Produktionsanlagen. Neue Produktions- und Filtertechniken etc. reduzieren die Immissionslast aus gewerblicher Produktion.

Beide Transformationen stellen die räumliche Planung vor große Herausforderungen. Fordert die klimaorientierte Transformation normative Konzepte und Zielvorstellungen um Steuerungsfähigkeit zu entfalten, erzeugt die digitale Transformation Fragen und Unsicherheiten, wie sie sich räumlich auswirken wird und wie Planung proaktiv darauf reagiert.

In diesem Beitrag wollen wir darstellen, wie wir uns in der räumlichen Planung diesen beiden eng miteinander verbundenen Herausforderungen stellen können. Diesen übergeordneten Fragen steht ganz praktisch die Auseinandersetzung mit den lokalen oder regionalen Konsequenzen gegenüber. Wie wirkt sich das transfor-

matorische Potenzial der Digitalisierung auf die Städte und Gemeinden in Norddeutschland aus? Welche Chancen und Steuerungsnotwendigkeiten ergeben sich für die notwendige klimaneutrale Entwicklung in den unterschiedlichen Räumen und Städten der Region?

Was bedeuten diese Veränderungen konkret z.B. für eine kleine Stadt im ländlichen Raum, eine Kommune in der „Zwischenstadt“ oder für eine Metropole? Sind die Konsequenzen der Transformation wie auch die Ziele die gleichen, ergeben sich unterschiedliche Entwicklungspfade, und was sind die notwendigen Weichenstellungen?

## 2. Vorgehen

Wir haben uns auf den Weg gemacht, Handlungsoptionen und vor allem planerische Weichenstellungen schon heute zu identifizieren, die in der Zukunft zu einer klimagerechten Raumentwicklung führen könnten. Dieser Aufgabe nähern wir uns methodisch über einen strukturierten Zielbildungs- und Entscheidungsprozess für drei unterschiedliche Raumtypen, die typisch für die räumlichen und planerischen Herausforderungen in den Städten und Gemeinden in der Landesgruppe Nord sind: Kleinstädte, suburbane Räume und die Metropole. Als Hilfsmittel wird dafür ein Backcasting-Verfahren, ein dem Szenario ähnliches Verfahren der Nachhaltigkeits- und Transformationsforschung eingesetzt. Kern des Backcasting-Verfahrens ist die Entwicklung eines Zukunftsbildes, das eine wünschenswerte, mit Blick auf die Bewältigung von Herausforderungen und Problemen erfolgreiche Zukunftsgestaltung ermöglicht. In unserem Fall also die erfolgreiche Bewältigung der Herausforderung der Klimakrise und die proaktive Nutzung der digitalen Transformation; immer bezogen auf die drei Raumtypen. Ausgehend von diesem Zukunftsbild wird in einer Rückschau überlegt, welche notwendigen Weichenstellungen, Handlungsoptionen und Entscheidungen zu treffen sind, um dem gemeinsam entwickelten Zukunftsbild möglichst nahe zu kommen. Auf einer Zeitachse dargestellt kann dies dann Orientierung und Entscheidungshilfe geben.



Schematische Darstellung des Back-Casting Verfahrens  
 © <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/2/27/Backcasting.png>,  
 Zugriff: 08.07.2022

## 2.1 Selektive Trendanalyse

Die Entwicklung des Zukunftsbildes erfolgte in mehreren Schritten in einem kollektiven Verfahren, an dem 11 Mitglieder der Landesgruppe beteiligt waren. Sie baut auf der Analyse von Entwicklungstrends für fünf relevante, durch die Gruppe identifizierte Themenfelder auf. Wichtig war hierbei nicht, normative Zielbilder zu entwickeln, sondern durch Analyse und Auswertung positive bzw. negative Entwicklungen in den ausgewählten Themenfeldern zu ermitteln. Die Analyse der Trends orientiert sich an der Definition des Zukunftsinstituts (1) – immer in den leitenden Kontext der digitalen Transformation gesetzt.



© Zukunftsinstitut

Im Ergebnis wurden für die folgenden fünf Themenfelder je drei bis vier positive und negative Entwicklungstrends zusammengetragen, diskutiert und anschließend inhaltlich verdichtet.

- Mobilität und Konnektivität**  
 Die flächendeckende Versorgung mit leistungsfähigen digitalen Netzen ist die Voraussetzung für digitale Kommunikation, die Einführung digitaler Geschäftsmodelle und eine Automatisierung der Produktion. Darauf basierend wird die Einführung autonomer Transportmittel den Logistikbereich und auch den Personentransport verändern. Die Einführung von Sharing-Systemen wird Einfluss auf den Personentransport nehmen und perspektivisch der MIV an Bedeutung verlieren.
- Produktion und Wertschöpfung**  
 Produktion und Wertschöpfung verteilen sich aufgrund der Digitalisierung, des Einsatzes künstlicher Intelligenz sowie der Entflechtung von Arbeits- und Produktionsprozessen in kleinteiliger, dezentraler Produktion räumlich neu. Dadurch kommt es auf der einen Seite zunächst zu Räumen mit Funktionsverlusten. Auf der anderen Seite ergeben sich daraus Chancen für eine neue Funktionsvielfalt. Neue Finanzierungskonzepte begleiten diese Veränderungsprozesse.
- Kultur und Wissen & Individuum und Gesellschaft**  
 Die Pluralisierung und Polarisierung der Gesellschaft und auch die Verlagerung des Lebens in den digitalen Raum erfordern neue Partizipationsfelder und -formen, um alle Zielgruppen

auch zukünftig angemessen in Planungsprozesse einzubinden. Eine stärkere Gemeinwohlorientierung bestimmt die Ansprüche und Anforderungen an öffentliche Räume.

Lebenslanges Lernen gewinnt durch die Beschleunigung der Veränderungsprozesse an Bedeutung. Daneben ist die Ökonomisierung von Wissenschaft und Bildung sowie die digitale Vernetzung von Forschungs- und Bildungseinrichtungen raumrelevante Trends.

Die Flexibilisierung der Arbeit führt zu einer Neubewertung von Wohnstandorten und begünstigt Standorte jenseits der Großstädte.

**Ernährung und Landbau**

Durch die Digitalisierung wird Smart Farming im Sinne eines effizienten Arbeits- und Mitteleinsatzes begünstigt und breitet sich aus. Gleichzeitig werden neue (urbane Flächen) für die landwirtschaftliche Produktion hinzugewonnen (urban/vertical farming). Auf der Verbraucherseite setzt sich der Trend zur bewussten Ernährung durch. Damit verbunden steigt der Bedarf an regionalen, saisonalen und fair gehandelten Produkten. Die Produktion muss dafür Produktions- und Lieferketten offenlegen und neue Vertriebsnetzwerke etablieren.

**Klima und Ressourcen**

Durch die Digitalisierung wird eine breite Entscheidungsgrundlage im Bereich der Umweltdaten (Auswertung von Wetter und Umweltdaten – teilweise in Echtzeit) als Planungsgrundlage zur Verfügung gestellt. Auf diesen Daten aufbauende Berechnungsmodelle erlauben auch Simulationen der Klimafolgen von Planungen.

Der Aufbau von entsprechenden Flächenkatalogen gibt zudem wichtige Hinweise für klimagerechtes Flächenmanagement. Vor dem Hintergrund, dass der Immobiliensektor weiterhin zu den größten CO2-Emittenten zählt, gewinnen Flächen- und Gebäuderecycling sowie eine Reduktion der Flächenneuanspruchnahme stark an Bedeutung.

Ein breites Bewusstsein zum Klimawandel und den nötigen Transformationsprozessen führt wiederum zu einer Beschleunigung von Gesetzesänderungen und Vorgaben zugunsten des Klimaschutzes und der Klimaanpassung.

**2.2 Betrachtung exemplarischer Raumtypen**

In einem zweiten Schritt wurde in Kleingruppen zu den drei exemplarischen Raumtypen

- Erfolgreiche Kleinstadt/Landgemeinde,
- Regionale Metropole und
- Suburbane Pendler- oder Entlastungskommune

beschrieben, wie die in den Entwicklungstrends negativen Herausforderungen abgemildert oder abgewendet und wie die positiven Trends in die Umsetzung gebracht werden könnten. Die Definition der Raumtypen haben wir der BBSR-Studie Nachdenken über die Stadt von übermorgen, April 2019, entnommen und leicht diversifiziert. (3)

**Erfolgreiche Kleinstadt/Landgemeinde**

- Einwohnerzahl: unter 20.000
- stabile oder leicht wachsende Einwohnerentwicklung
- Wirtschaftliche Entwicklung: prosperierend wirtschaftliche Dynamik. Wirtschaftsstruktur ist abhängig von einer Leitbranche
- Lage im Siedlungssystem: peripher, aber gut angebunden
- Besonderheiten: Gesundheit und Selbstoptimierung als individuelle Aufgabe, Aktiver Umweltschutz/Klimaanpassung



© BBSR 2019: 58, verändert

**Regionale Metropole**

- Einwohnerzahl: größer 500.000
- Wachsende Einwohnerentwicklung
- Wirtschaftliche Entwicklung: tendenziell stabile Dynamik, diversifizierte, wissensbasierte Wirtschaftsstruktur
- Lage im Siedlungssystem: zentral
- Besonderheiten: Hohe Bauaktivität, Polarisierung zwischen innerstädtischen und Randlagen, Reurbanisierung – Verdichtung



© BBSR 2019: 67, verändert

**Suburbane Pendler- oder Entlastungskommune**

- Einwohnerzahl: 20.000 bis 100.000
- tendenziell wachsende Einwohnerentwicklung
- Wirtschaftliche Entwicklung: prosperierende Dynamik, diversifizierte Wirtschaftsstruktur
- Lage im Siedlungssystem: zentral
- Besonderheiten: Ausdifferenzierung der Produktions- und Distributionsprozesse, Entgrenzung von Arbeit und Freizeit, Internationale Migration



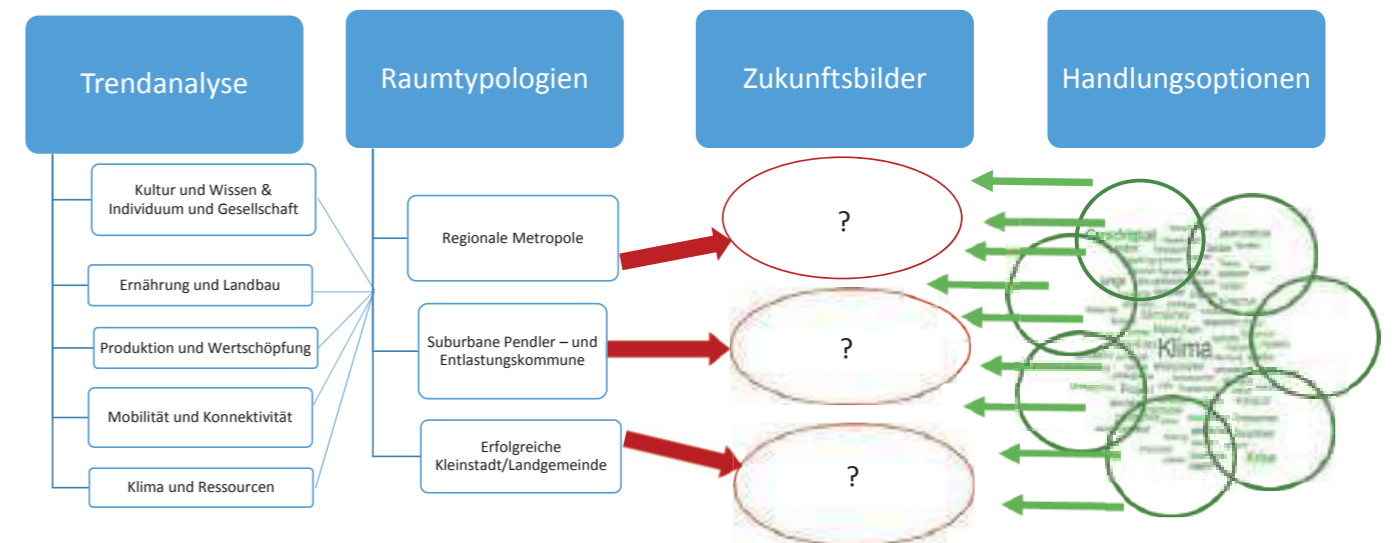
© BBSR 2019: 70, verändert

Alle 3 isometrischen Grafiken auf S. 84 und 85: © Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), 2019: Nachdenken über die Stadt von übermorgen. BBSR-Online-Publikation Nr. 11/2019, Bonn. Letzter Zugriff am 15.08.2022

**2.3 Skizzen für Zukunftsbilder**

Im Ergebnis wurde ermittelt, wie sich die Entwicklungstrends in den fünf Themenfeldern mit einem besonderen Fokus auf das transformatorische Potenzial der Digitalisierung auf den jeweiligen Raumtyp auswirken. Zusammenfassend und verallgemeinernd

**Arbeitsprozess**



Arbeitsprozess, DASL Wissenschaftl. Kolloquium 11.03.2022 © DASL-Landesgruppe Hamburg / Mecklenburg-Vorpommern / Schleswig-Holstein

wurde anschließend hieraus jeweils ein Zukunftsbild entworfen, das in Kapitel 3 dargestellt wird.

**2.4. Backcasting: Weichenstellungen und Handlungsoptionen**

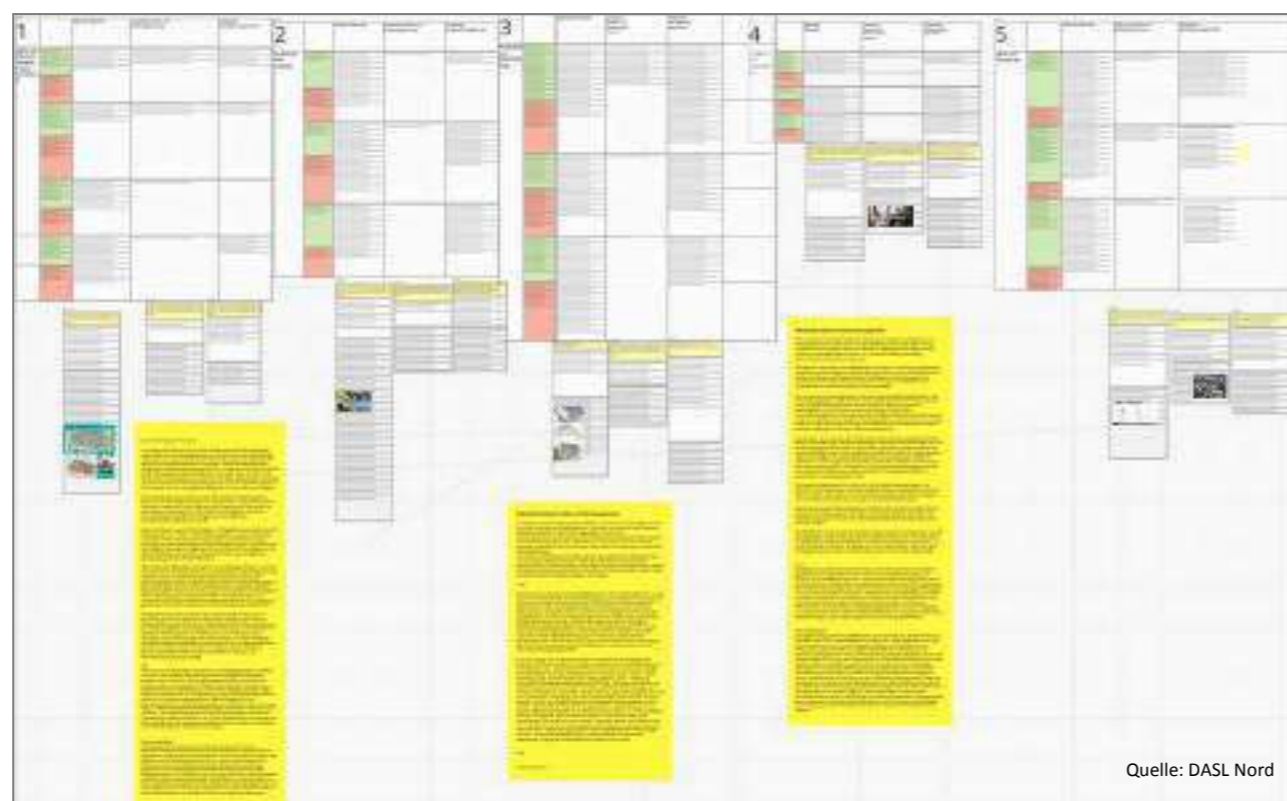
Im letzten Schritt haben wir uns die Frage gestellt, was heute getan werden müsste, um das Zukunftsbild zu erreichen. Anhand folgender Leitfragen wurden für jede Raumtypologie die begünstigenden Strategien, Handlungsoptionen und Maßnahmen als Weichenstellungen herausgearbeitet:

- Welche Weichenstellung müssen durch planerische oder politische Entscheidungen heute gestellt werden um das Zukunftsbild zu erreichen?
- Welche Handlungsnotwendigkeiten ergeben sich für Stadtplanung und Stadtentwicklung?

Diese werden im Kapitel vier dargestellt. (Siehe Grafik unten: Arbeitsprozess)

**2.5 Arbeitsprozess als Reallabor der digitalen Transformation**

Der Arbeitsprozess innerhalb der Gruppe fand in weiten Teilen digital statt. Die kollektive Bearbeitung der einzelnen Themenfelder, die Diskussion der Entwicklungstrends und die Entwicklung der Zukunftsbilder erfolgte unter Nutzung eines digitalen Boards; die Meetings fanden in Form von Videokonferenzen verschiedener Formate statt und ermöglichte so quasi durch den Prozess die direkte Auseinandersetzung mit den Chancen und Herausforderungen der digitalen Transformation.



Ausschnitt Miro-Board – Arbeitsgrundlage der Pionierstrategie 2022  
© DASL-Landesgruppe Hamburg / Mecklenburg-Vorpommern / Schleswig-Holstein (DASL Nord)

### 3. Zukunftsbilder

#### 3.1 Raumtyp: Erfolgreiche Kleinstadt/Landgemeinde

Eine erfolgreiche Kleinstadt/Landgemeinde stellt auf Grundlage eines integrierten und dialogorientierten Konzeptes sicher, dass die Digitalisierung der Arbeitswelten für ihre räumliche Entwicklung mehr Chancen als Risiken erbringt. Angepasst an die lokalen und regionalen Bedarfe wirken u. a. die Themen Mobilität, Vernetzung, Wertschöpfung und Klimaschutz ineinander.

Die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten des mobilen und somit ortsungebundenen Arbeitens, was auch entlegene ländliche Räume attraktiver macht. Ob Raumpioniere, Co-Worker oder Nutzer eines Zweitwohnsitzes: Das Arbeiten von Überall beschert dem ländlichen Raum als Arbeitsort eine Renaissance und sorgt für neue Modelle in der Vereinbarkeit von Arbeit und Freizeit (Co-Living, Workation).

Durch die neuen Arbeitsmöglichkeiten ist die Nachfrage nach Wohnmöglichkeiten in den Kleinstädten gestiegen. Es gibt attraktive Umnutzungsmöglichkeiten älterer Bausubstanz sowie die Möglichkeit ergänzender, der kleinstädtischen Lage entsprechender, Neubautätigkeit. Auf die Ausweisung uniformer, ökologisch fragwürdiger Einfamilienhausgebiete

wird bewusst verzichtet. Ökologisches Bauen mit dem Ziel den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren, ist für spezifische Nachfragegruppen ein wichtiges Kriterium für eine Standortentscheidung. Die Kleinstädte und der ländliche Raum leisten somit einen Beitrag zur Schonung von Klima und Ressourcen.

Interessant für eine neue Klientel der Kleinstädte sind die sich herausbildenden örtlichen Milieus und Vernetzungen, die das Arbeiten und Wohnen kulturell flankieren. Damit einhergehende Veränderungen der Bevölkerungsstruktur erzeugen produktive und kreative Reibungsprozesse. Urban sozialisierte Neubewohner treffen auf Landbevölkerung, digitale Arbeitswelten auf traditionelle Erwerbsformen, social-media auf „Klatsch am Gartenzaun“. In den erfolgreichen Kleinstädten entsteht eine spezifische Urbanität, die als besondere Lebensqualität für die Bewohner ehemalige Abwanderungsbewegungen von qualifizierten Arbeitskräften stoppt und diese Orte im Gegenteil nun anziehend für Zuwanderer aus Großstadtreionen macht. In besonderem Maße gilt dies für Rückkehrer, die nach der Ausbildungsphase und ersten Berufsjahren nun wieder die Standortqualitäten der Kleinstädte bevorzugen.

Die lokale und regionale Kommunikation wird durch digitale Angebote ergänzt und erleichtert. Ob für Kulturleben, eine aktive Dorfgemeinschaft, zur regionalen Vermarktung oder zum Kaufen und Tauschen - die mehrdimensionale Vernetzung stärkt den sozialen Zusammenhalt sowie die Identität und trägt zur lokalen Wertschöpfung bei.

Neben der klassischen Direktvermarktung im Hofladen oder auf Wochenmärkten können Erzeuger ihre Produkte regional noch breiter und vor allem einfacher vermarkten. Die Standortbedingungen für kleine und hochspezialisierte Betriebe verbessern sich auch in peripheren Lagen.

Die Mobilität wird in den zunehmend peripheren Lagen überdurchschnittlich stark vom MIV abhängig bleiben. Jedoch bieten alternative Konzepte wie Sharing oder autonomes Fahren die Chance, MIV und ÖPNV bedarfsgerecht und ressourcenschonend zu organisieren und die Erreichbarkeit unabhängig vom Auto zu gewährleisten. Damit wird sichergestellt, dass ein Leben im ländlichen Raum auch im hohen Alter möglich bleibt.

#### Fazit

Die Digitalisierung bildet eine wesentliche Basis, auf der die Zukunftschancen peripher gelegener Räume ausgeschöpft werden könnten. Die Möglichkeiten der Digitalisierung verbessern die Produktionsabläufe und die Distribution von Gütern fortlaufend. So können neue ortsunabhängige Arbeitsplätze und Produktionsstätten abseits der Metropolen oder größerer Städte entstehen. Das Wohnen ist für qualifizierte Arbeitskräfte aufgrund spezifischer Nachbarschaften, baukultureller Besonderheiten, örtlicher Milieus und Mitgestaltungsmöglichkeiten in Kleinstädten und Landgemeinden attraktiv. Der geringere Druck auf die Ressource Flächen ermöglicht attraktive Wohn-Arbeitsorte unter einem Dach. Kleinstädte und Landgemeinden stellen wieder lebendige Gemeinwesen dar, die aus sich selbst heraus Stabilität erzeugen und ein breites Angebot der Daseinsvorsorge gewährleisten. Durch Klimadatenmonitoring, die Reduzierung der Mobilitätsanfordernisse sowie die Entwicklung nachhaltiger Wohnformen können auch die Kleinstädte wichtige Beiträge zum Klimaschutz und zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs beisteuern.

#### 3.2 Raumtyp: Regionale Metropole

In der Regionalen Metropole der Zukunft eröffnen kostenfreie, flächendeckende digitale Netze ein ortsunabhängiges Wohnen, Arbeiten und Lernen. Die Nachfrage nach Wohnraum verteilt sich ins Umland. Gleichwohl werden in der Metropole die Quartiere

zum Handlungsrahmen für Urbanisten. Sharing-Ansätze gewinnen an Bedeutung (Co-Working, Gemeinschaftsflächen, Co-Living, etc.). Der öffentliche Raum erfährt eine Renaissance, die Identifikation mit dem „Kiez“ steigt, „Das Dorf in der Stadt“ entsteht. Neue digitale und hybride Kommunikationswege bringen individuelle und gemeinwohlorientierte Belange dialogorientiert zusammen (Digitale Lagerfeuer). Die Innenstadt wird zum überregionalen Magneten für Kunst, Kultur und Shopping.

Die Lebensmittelversorgung steht auf mehreren Säulen: Der digital gesteuerte Anbau vor Ort spart Wege und Ressourcen und garantiert Frische, z.B. bei Vertikaler Produktion, Aquaponik, Urban Gardening, oder Synergien von Photovoltaik und Gemüseanbau auf den Dächern. Online-Plattformen ermöglichen die direkte Vermarktung landwirtschaftlicher Erzeugnisse aus der Region über Genossenschaftsmodelle, Food Coops, etc.

Neue Technologien wie Künstliche Intelligenz und Digitalisierung revolutionieren die Arbeitswelt nicht nur im Büro- und Dienstleistungssektor. Innovative Produktions- und Filtertechniken reduzieren die Immissionslast, ermöglichen den Umbau zu kleinteiligen und mehrgeschossigen Produktionsanlagen, schaffen Potenziale für die nachhaltige Umnutzung bzw. begünstigen eine störungsfreie Rückverlagerung in die Stadt. Wertschöpfung wird generiert, insbesondere dann, wenn die Regionale Metropole Eigentümerin zentraler Flächen ist.

Flächendeckende digitale Netze ermöglichen ortsunabhängiges Arbeiten und Lernen einhergehend mit der Dezentralisierung von Arbeitsplätzen und einer Reduktion von Verkehrsströmen. Die flächendeckende Breitbandversorgung eröffnet den bedürfnisgerechten Zugang zu digitalen Sharing-Systemen und Mobilitätsangeboten. Eigene Mobilitätsmittel (z.B. PKW) und Stellplätze werden überflüssig. Intelligente Algorithmen geben Hinweise auf die Nutzung ressourcensparender Verkehrsmittel in dem sie Sharing Systeme, nutzerzentrierte ÖPNV- und Radinfrastruktur und autonome Transportmittel verknüpfen. Quartiersnahe Mobilitäts- und Logistikhubs gewährleisten die niederschwellige und komfortable Nutzung der Verkehrsmittel.

Die digitale Transformation ermöglicht die Analyse klimarelevanter Daten incl. Auswertung planerischer Belange und KI-gestützter Abwägung und Prognosen. Digitale Flächenkataster bilden die Grundlage klimagerechten Flächenmanagements, incl. effizienter Regional- und Bauleitplanung. Die Vernetzung von Projektdaten verbreitert den Erfahrungsstand von Projekten, z.B. durch die Auswertung der Klimadaten. Zu Hochwasserereignissen werden Straßen und Plätze als Vegetations-/Retentionsflächen ausgebildet, sukzessive zieht sich eine Art Adergeflecht

durch die Stadt und trägt als Schwammstadt zur Klimaanpassung bei. Intelligente Berechnungsmodelle ermitteln die exakte CO<sup>2</sup> Bilanz der Gebäude; von Wärmedämmung bis Grauer Energie.

#### Fazit

Flächendeckende digitale Netze ermöglichen ortsunabhängiges Wohnen, Arbeiten und Lernen. Die angespannten Wohnungsmärkte der Regionalen Metropole entspannen sich, da der Standortvorteil der Metropole nicht mehr zwingend arbeitsplatzabhängig ist. Innovative Technologien machen die Nähe von Wohnen und Arbeiten möglich und verändern das Stadtbild. Sinnstiftende Produktions- und Arbeitsprozesse durch Digitalisierung und Künstliche Intelligenz bei gleichzeitiger Abkehr von kapitalistischer Profitmaximierung machen die Regionale Metropole zu einem Ort mit höchster Lebensqualität und Work-Life-Balance für alle Bevölkerungsschichten, die in verdichteten lebendigen Quartieren leben wollen. Digitale Sharing-Systeme und Algorithmen führen zu kurzen Wegen, mittels bedarfsgerechter Mobilitätsangebote. Das Quartier wird zum „Dorf in der Stadt“. Selbstorganisierte Eigentums- und Genossenschaftsformen boomen. Transportwege nehmen ab, indem u. a. ein Teil der Lebensmittel vor Ort erzeugt wird. Die Innenstadt wird zum überregionalen Magneten für Kunst, Kultur und Shopping sowie hochqualifizierter medizinischer Versorgung.

#### 3.3 Raumtyp: Suburbane Pendler- und Entlastungskommune

Die Pendler- und Entlastungskommunen etablieren sich als Wohn- und Arbeitsort mit einer durchmischten Sozial- und Haushaltsstruktur. Es entsteht ein neues von den Metropolen losgelöstes Selbstbild. Ehrenamtliches Engagement und eine starke Gemeinwohlorientierung sind wichtige Säulen der Entwicklung. Der persönliche Austausch und Netzwerkbildung werden durch die räumliche Nähe in einer kleineren Kommune begünstigt. Sogenannte Dritte Orte sind dafür zentrale Kommunikationsorte und Keimzelle der Identitätsbildung. Die Pendler- und Entlastungsorte bieten aufgrund ihrer aufgelockerten Siedlungsstruktur und vorhandenen Flächenpotenziale umfassende Möglichkeiten für die regionale Landwirtschaft und Direktvermarktung in der Region. Anhand von Modellversuchen werden flächensparende Anbaumöglichkeiten und Chancen der Kreislaufwirtschaft erprobt. Private und gemeinschaftliche Nutzgärten ergänzen das Angebot. Suburbane Pendler- und Entlastungsorte (SUPK) entsprechen mit ihrer Größe und Struktur dem Leitbild der 15 Minuten Stadt. Diese Kommunen verfügen über einen infrastrukturellen Erschließungsvorteil: zum einen sind sie gut in die Metropolen, zum anderen in die Fläche vernetzt. Der Aufbau eines starken lokalen Ökonomiekreislaufes und die Sicherung von Wert-

schöpfung in einem breiten Spektrum der Branchen (vom IT-Sektor über innovative Produktionen bis zur (ökologischen) Landwirtschaft) ist möglich. So entsteht ein attraktiver Arbeitsmarkt für unterschiedliche Qualifikationen. Zugleich steht ausreichend Fläche zur Verfügung um weiterhin kostengünstig zu produzieren. Die direkte Anbindung an die Transportwege stärkt die SUPK zudem. Die Pendler- und Entlastungsorte zeichnen sich durch kurze Transport- und Kommunikationswege aus. Hohe Identifikation mit dem Standard führen dazu, dass sie von der Verschiebung bzw. Erhöhung der Bodenpreise profitieren, was zu einer Akzeptanz von Wachstum und intensiverer Flächenauslastung führt. Die Vorteile der geringeren räumlichen Bindungen und die weniger stark ausgeprägten Identitäten ermöglichen eine schnelle Adaptation neuer durch Digitalisierung ausgelöster Lebens- und Arbeitsweisen. Die räumliche Nähe zur offenen Landschaft und Erholungsräumen unterstützt die Umsetzung einer Work-Life-Balance mit einem hohen Anteil von Sport- und Erholungsaktivitäten. Die Entwicklung autonomer und flexibler Mobilität beinhaltet für die SUPK aber eine weiterhin hohe Attraktivität von Pendelbeziehungen und funktionaler Entmischung. Die Vorteile autonomer, flexibler Mobilitätsdienstleistungen erhöhen die Nahmobilität in den SUPK und ihre Vernetzung ins Umland. Dies kommt vor allem älteren Bewohner:innen, einkommensschwächeren Familien etc. zu Gute und führt zu einer Stärkung der Heterogenität der SUPK. Bei hohen Energiekosten profitiert der Standort auf vielfältige Weise und kann seine komparativen Vorteile voll ausspielen. Die Energieproduktion im Umfeld und in der Suburbanen Pendlerkommune wird durch die Struktur bevorteilt. Klimawandelfolgen können gut bewältigt werden. Voraussetzung dafür ist die radikale Einschränkung der Inanspruchnahme neuer Siedlungsflächen, die zur Verdichtung innerhalb des vorhandenen Siedlungskörpers führt. Dabei fokussieren die SUPK auf die Qualität der gemeinschaftlichen Flächen (Freiraum, Gemeinschaftseinrichtungen) und verringern den Bedarf an individuellen Flächen. Wenn die spezifischen Qualitäten der SUPK durch zunehmende Verdichtung nicht mehr aufrechterhalten werden können wird nicht erweitert sondern der zukünftige Bedarf wird entlang der Entwicklungsachsen auf den nächsten Standort gelenkt.

#### Fazit

Der Standort wird bei hohen Energiekosten auf vielfältige Weise profitieren und seine komparativen Vorteile voll ausspielen. Die Standortflexibilisierung zur Erbringung von Erwerbsarbeit durch Digitalisierung ist ein wesentlicher Treiber zur Neudefinition der SUPK. Die damit erreichte Verringerung der individuellen Mobilität bei gleichzeitiger Verfügbarkeit von Räumen und Flächen für wohnergänzendes Arbeiten wird ein Game Changer für den Standorttyp. Dabei

wird die Produktion erneuerbarer Energien in ihrem Umfeld und am Standort selber durch die Struktur bevorteilt. Klimawandelfolgen können gut bewältigt werden und Anpassungsmaßnahmen aufgrund des Flächenangebotes der dispers besiedelten Räume leichter umgesetzt werden. Hierzu bedarf es einer planerischen Steuerung, die auf einem positiven Selbstbild der SUPK beruht und der Erkenntnis, dass Vielfalt zu mehr Attraktivität führt. Da der Handlungsdruck weniger groß und kollektives Handeln und Traditionen wie z.B. in den Klein- und Mittelstädten weniger ausgeprägt ist, müssen die Chancen der positiven Veränderungsoptionen dieses Traumtyps erst mühsam erschlossen werden. Mit einer starken Fokussierung planerischer und gestalterischer Anstrengungen und dem neuen Politikfeld Qualifizierung suburbaner Räume und einer damit verbundenen integrierten Förderstrategie kann dies erreicht werden.

## 4. Weichenstellungen

### 4.1 Weichenstellungen: Erfolgreiche Kleinstadt/Landgemeinde

Die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten, aber auch Risiken für ländliche Räume und Kleinstädte. Der Einfluss dieses Megatrends variiert je nach lokaler Gegebenheit und dem Grad der peripheren Lage. Die Integrationsfähigkeit der Digitalisierung ist differenziert zu betrachten. Mit der möglichen Emanzipation von Räumen bzw. der Standortunabhängigkeit von Arbeit und Wertschöpfung infolge der Digitalisierung kann eine soziale Segregation sowohl zugunsten als auch zulasten der Landgemeinden und Kleinstädte einhergehen, da die Standortwahl sowohl des Wohn- also auch des Arbeitsortes sich nicht zwangsläufig freiwillig vollzieht. Ziel sollte sein, einer weiteren Zentralisierung von Produktion und Arbeit in den Agglomerationsräumen entgegen zu wirken. Wesentlich ist, die Steuerung der Prozesse mit bedarfsgerechten, integrierten Konzepten zu untersetzen und die Planungsprozesse und Kommunikationsstrukturen den sich ändernden sozialen Bedingungen anzupassen (weniger Hierarchie, mehr Kooperation). Die Bereitschaft zur Innovation in Kleinstädten und Landgemeinden hängt auch von entsprechenden Strukturen sowie personellen Ressourcen ab. Diese können jedoch mit ihren positiven Standortvorteilen für ein naturnäheres Leben mit ausgeglichener Work-Life-Balance und flexibleren Wohnformen punkten und sollten aktiv damit werben. Wenn durch die neuen Arbeitsmöglichkeiten die Nachfrage nach Wohnmöglichkeiten in den Kleinstädten steigt, sind flächensparende, ökologisch und baukulturell anspruchsvolle und für den ÖPNV gut erreichbare Angebote zu entwickeln. Dies bedingt den Verzicht auf uniforme Einfamilienhausgebiete

am Ortsrand und erfordert Anstrengungen zur Innenentwicklung, zur Umnutzung und zur Stärkung neuer Wohnformen auch in Kleinstädten. Angesichts der kommunalen Konkurrenzen um neue Einwohner setzt dies neben einer funktionierenden Regionalplanung, die die Stabilisierung der Grundzentren im Blick hat, auch eine Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit voraus. Letztlich gelingt die Umsetzung über integrierte Planungs- und Handlungsansätze, die ein klares örtliches Leitbild voraussetzen. Dies gelingt bei ausreichenden finanziellen und personellen Handlungsspielräumen der Kommunen, sowohl bezüglich des Umfangs als auch der Flexibilität. Die Ausnutzung aller Datengrundlagen, eine aktive Durchgrünung, klimaschützende und klimaanpassende Maßnahmen beim Umgang mit Fläche, Ressource und Material führt zu einer klimavorzorgenden Ortsentwicklung.

#### 4.1.1 Vom Zukunftsbild zum Handeln

- Integrierte Planung und strategische Ausrichtung**  
 Für die Kleinstädte sind integrierte Ortsentwicklungskonzepte, in denen die digitale Transformation als Herausforderung und kommunales Handlungsfeld fest verankert ist, unerlässlich. Die digitale Transformation ist weder Selbstzweck noch bloßes Geschäftsmodell, daher darf diese Entwicklung nicht Spezialisten und Unternehmen überlassen werden, sondern muss Teil einer kommunalen Strategie zur sozialräumlichen Entwicklung sein.
- Die Kleinstädte brauchen dafür ein klares Leitbild, um die Chancen der digitalen Transformation für die Ortsentwicklung langfristig zu nutzen. Dieses Leitbild soll die besondere „kleinstädtische Urbanität“ des Ortes herausstellen. Kleine Städte können ein spezifisches Lebensgefühl entwickeln, das eine engere Vernetzung und Zusammenarbeit der öffentlichen und privaten Akteure bei der Entwicklung von Ideen und Projekten begünstigt.
- Umfassende Kooperation**  
 Die dazu erforderlichen Kooperationen verschiedener Akteure müssen in diesen Konzepten aufgezeigt werden. Es müssen fachliche und politische Allianzen gebildet werden, um die Kernstrategie umzusetzen. Auch die Umlandgemeinden müssen einbezogen werden.
- Die Kleinstädte brauchen Unterstützung**  
 Damit die kleinen Städte gerade im peripheren Raum die dargestellten anspruchsvollen Aufgaben überhaupt wahrnehmen können, müssen sie entsprechend finanziell und personell handlungsfähig ausgestattet sein.

Die Aufgaben der Grundzentren als Anker der Daseinsvorsorge und der Entwicklung im ländlichen Raum müssen noch stärker als bisher berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die gegenwärtigen Gemeindegrößen in einem Bundesland wie Mecklenburg-Vorpommern den Herausforderungen der Zukunft noch entsprechen.

#### 4.2 Weichenstellungen: Regionale Metropole

Die Regionale Metropole ist prädestiniert für die Anpassung an die digitale Transformation und die daraus resultierenden gesellschaftlichen Veränderungen. Produktions- und Arbeitsprozesse verändern sich in Versuchsräumen von Metropolen in der Regel schneller. Kreative Akteure werden von der Vielgestaltigkeit von Metropolen angezogen, vernetzen sich und starten ihrerseits wiederum neue Pilotprojekte. Dies ist unabhängig vom Trend zum standortunabhängigen Wohnen, Arbeiten und Lernen auf Grund flächendeckender digitaler Versorgung auch im Umland. Vielmehr wird die pulsierende Regionale Metropole weiterhin zentrale kulturelle, wissenschaftliche und medizinische Funktionen bündeln und Lebensmodell für Urbanisten bleiben.

Die Digitalisierung greift weit in öffentliche und private Belange ein, daher darf diese „technische Revolution“ nicht internationalen Konzernen überlassen werden, sie muss als eine öffentlich kommunale Aufgabe der Daseinsfürsorge begriffen und gestaltet werden. Das Risiko dabei bleibt die soziale Entfremdung in einer digitalen Arbeitswelt.

In Metropolen muss in besonderem Maße darauf geachtet werden, gemeinwohlorientierte Räume für Arbeit (Coworkingspaces), Bildung und Mobilität (Fahrradverleih und Reparatur, Carsharing etc.) und Freizeit vorzuhalten. Die Digitalisierung kann helfen, die Nutzung dieser Räume zu steuern, andernfalls aber auch dazu beitragen, dass die ohnehin zur „Vereinsamung in der Masse tendierenden Verdichtungsräume“ durch die Erledigung aller alltäglichen Geschäfte über digitale Tools zu anonymen Verelendungsgebieten werden.

Das positive Zukunftsbild zu stützen und negativen Tendenzen entgegenzuwirken kann durch folgende Handlungsoptionen erreicht werden:

##### 4.2.1 Vom Zukunftsbild zum Handeln

- Gemeinwohlorientierte Räume für Arbeit, Bildung und Mobilität**  
 Ähnlich dem nun seit ca.10 Jahren zumindest in Hamburg üblichen Drittmix im Wohnungsbau (35% sozialer Wohnungsbau) sollten vorrangig Erdgeschosszonen verdichteter Gebiete für gemeinwohlorientierte Räume für Arbeit, Bildung und Mobilität reserviert werden. Neben der Ausweisung des entsprechenden Planrechts sollte ein fester Anteil der Erdgeschosszonen zumindest im Geschosswohnungsbau hierfür zu Verfügung gestellt werden. Für Investoren muss die Gewinnerwartung der Erdgeschosszonen zum einen gedrosselt werden – zum anderen kann auch ein Förderprogramm das Freihalten von Erdgeschosszonen für gemeinwohlorientierte Flächen begleiten.  
  
 Über digitale Verknüpfungen und einfache Apps kann ein Nutzungs- und Buchungssystem implementiert werden.
- Mit öffentlichen Mobilitätskonzepten zur 10 Minuten Stadt**  
 Um den Verbrauch fossiler Energien zu reduzieren, ist die Einschränkung des individuellen Verkehrs in Metropolen durch komfortable Mobilitätsangebote auf ein Minimum zu reduzieren. Gerade Metropolen haben die Chance qualifizierte Mobilitätshubs kleinräumig flächendeckend in verdichteten Stadträumen zu implementieren und durch Algorithmen nutzerorientierte, eng getaktete Verkehrssysteme aus ÖPNV, Carsharing, Citybikes und Sammeltaxen zu implementieren.
- Metropolen können eine kompakte Energieversorgung ermöglichen**  
 In Metropolen kann die Nutzung von Fernwärme für private Haushalte in hohem Maße genutzt werden. Die Verknüpfung verschiedener Energieträger und Wärme-/Abwärm-Erzeuger kann Energie und Wärme optimal im Stadtraum weiterverbreiten und nutzen. Hierfür ist eine Regelung bzw. Förderung zum Ausbau des Fernwärmenetzes sowie eine Verpflichtung der Industrie, Abwärme in ein solches Netz einzuspeisen, hilfreich. Für eine Abkehr von fossilen Energieträgern ist eine Förderung von Photovoltaikanlagen auf möglichst vielen Dächern erforderlich. Klimaschutzprogramme für verpflichtenden Ausbau bei Neu- und Umbauten sowie Förderprogramm bei Dächern im Bestand könnten dies beschleunigen.

- Flächenverbrauch vermeiden und Ressourcen wiederverwerten**  
 Oberste Maxime der räumlichen Entwicklung der Regionalen Metropole ist die Vermeidung weiterer Flächeninanspruchnahme und Versiegelung. Die Vielzahl von zeitgleichen Projektentwicklungen eröffnet die Möglichkeit, für erforderliche Entwicklungen innerhalb des Siedlungskörpers Flächenrochaden einzusetzen. Zur Selbstverständlichkeit werden sollte künftig die Ausweisung lokaler (Bau-) Logistikflächen für die Verarbeitung von Baustoffen, möglichst nah an den vorgesehenen Bauvorhaben. Sie verringern Verkehrswege sowie Lärm- und Umweltbelastungen. Die räumliche Nähe vieler Bau- und Entwicklungsaktivitäten innerhalb der Metropole erleichtert die Möglichkeiten der passgenauen Wiederverwertung vorhandener Baumaterialien.
- Flächendeckende Klimafolgenanpassungspläne für Metropolen (Schwammstadt umsetzen)**  
 Um auch in der dichtbesiedelten Regionalen Metropole Klimafolgeschäden und insbesondere dem Artensterben entgegenwirken zu können, ist die doppelte Innenentwicklung als selbstverständliches Planungsziel grundsätzlich umzusetzen. Folgende Maßnahmen sollten zudem rechtsverbindlich verankert und umgesetzt werden: die konsequente Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, die ökologische Ausrichtung von Parkanlagen, ein effektives Regenwassermanagement (z.B. RegenInfrastrukturAnpassung, Schwammstadt) die flächendeckende grüne Freiraumversorgung (Richtwerte), die Förderung der Stadtnatur (z.B. Animal Aided Design) sowie die großflächige Dachbegrünung (Gründachstrategie) und soweit verträglich eine – Fassadenbegrünung.
- Soziale Bodenpolitik implementieren**  
 Gerade in den Metropolen steigen die Bodenpreise unproportional stark. Dem ist entgegenzuwirken. Eine soziale Bodenvorratspolitik muss Steuerungsmöglichkeiten der Wertschöpfung bereitstellen, wobei die Förderung von Eigentums- und Genossenschaftsmodellen die Identifikation der Bewohner:innen erhöht. Die bekannten, aber bisher politisch nicht durchsetzbaren Instrumente wie ein reeller Planungswertausgleich oder eine gerechte Grundsteuer C müssen für eine Transformation zu einer klimagerechten und sozialverträglichen Stadtentwicklung endlich umgesetzt werden.

#### 4.3 Weichenstellungen: Suburbane Pendler- und Entlastungskommune

Gerade die kleinen Kommunen in den Agglomerationsräumen haben aktuell die zweithöchsten mobili-

tätsbedingten CO2 Emissionen in Deutschland<sup>1</sup> und tragen durch die weiter anhaltende Suburbanisierungsdynamik in den Metropolräumen zur weiteren Flächeninanspruchnahme bei. Die Begrenzung des Wachstums in diesen Räumen ist seit langen eine Forderung einer nachhaltigen Siedlungspolitik mit bislang beschränktem Erfolg. Erfolge lassen sich bislang nur durch Saturierung und NIMBY-Strategien in ausgewählten Kommunen an bevorzugten Standorten in Metropolräumen verzeichnen, die eine weitere Entwicklung (vor allem in verdichteter Bauweise) grundsätzlich ablehnen. Dabei kann, wie dargestellt, die Suburbane Pendler- und Entlastungskommune ein Zukunftsstandort sein, der besondere Potenziale aufweist, um an anderen Standorten nur schwer umsetzbare Strategien, wie z.B. die doppelte Innenentwicklung oder die Verbindung von Wohnen und Arbeiten, zu realisieren. Die digitale Transformation sortiert auch hier die Standortbedingungen neu und wirkt als Treiber – im Positiven wie Negativen. Die wesentliche Weichenstellung ist deshalb für diesen Siedlungstyp eine Änderung der Treiber der Suburbanisierung und der bisherigen räumlichen Entwicklungspraxis. Eine auf Null-Emissionen abzielende Energie- und Verkehrswende muss konsequent umgesetzt werden, ergänzt um die wirksame Einschränkung der Inanspruchnahme neuer Siedlungsflächen. Unter diesen Randbedingungen können auch die suburbanen Pendler- und Entlastungskommunen nachhaltige Standorte werden. Hier ist der Weg noch weit und Überzeugungsarbeit in der politischen Kommunikation fundamental notwendig. Dies erfordert neben den oben genannten Weichenstellungen einen neuen Blick und Fokus auf diese Räume. Mit einer starken Fokussierung planerischer und gestalterischer Anstrengungen und einem neuen Politikfeld Qualifizierung suburbaner Räume und einer damit verbundenen integrierten Förderstrategie kann dies erreicht werden

##### 4.3.1 Vom Zukunftsbild zum Handeln

- Agglomerationsprogrammen für nachhaltige und energieeffiziente Stadt-Umland-Räume**  
 Der 25 Jahre alte Aufruf von Thomas Sieverts, die Zwischenstadt nicht als Feindbild, sondern als Gestaltungsraum zu betrachten und diesen proaktiv planerisch und städtebaulich zu behandeln, hat sich bewährt. Die suburbanen Pendler- und Entlastungskommunen sind aber die Standorte mit den höchsten Energieverbräuchen. Entsprechend wurde mit der flächendeckenden Umsetzung von Agglomerationsprogrammen für nachhaltige und energieeffiziente Stadt-Umland-Räume eine Abkehr des Fokus der Stadterneuerung von historischen Stadtzentren und Wohnquartieren des 19. und 20. Jahrhunderts vollzogen. Die Agglomerationsprogramme folgen dem integrierten Ansatz und verknüpfen

<sup>1</sup> Umweltbundesamt 2021: Umweltstadt online: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/broschuere\\_uba\\_umlandstadt\\_final\\_barrierefrei\\_20211215.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/broschuere_uba_umlandstadt_final_barrierefrei_20211215.pdf)

Digitalisierungs-, Energie-, Mobilitäts- und Städtebaupolitik zu Transformationsprogrammen.

- Kopplung der Vergabe von Infrastruktur- und Städtebauförderungsmitteln an die relative Klimaeffektivität**  
 Ein wesentlicher Hebel zur Aktivierung von Mitteln zur Umsetzung der Agglomerationsprogramme ist die Bindung der Vergabe von Infrastruktur- und Städtebauförderungsmitteln an die relative Klimaeffektivität der geplanten Maßnahmen. Durch diese Kosten-Nutzen-Betrachtung wurde deutlich, dass die höchste Hebelwirkung in den suburbanen Pendler- und Entlastungskommunen liegt. In den Gebieten der vormaligen Städtebauförderung, wie z.B. in historischen Altstädten, Gründerzeitgebieten oder Großwohnsiedlungen, die aufgrund der städtebaulichen Struktur eine bessere Ausgangslage zur Erreichung von Klimaneutralität haben, hat sich die Fehlbedarfsfinanzierung entsprechend verringert, da die Ziele durch eine marktwirksame CO<sub>2</sub>-Bepreisung ohne öffentliche Förderung erreicht werden konnten.
- stark gestaltenden Planung verbunden mit einer strikten Energie- und Mobilitätspolitik**  
 Die Transformation der suburbanen Pendler- und Entlastungskommunen ist kein Selbstläufer. Durch die Erhöhung individueller Zeitbudgets ist die automatisierte individuelle Mobilität die Achillesferse der SUPK und beinhaltet die Gefahr, dass die Faktoren, welche die SUPK als Siedlungsstruktur ermöglicht haben, auch weiterhin einer klimagerechten Erneuerung entgegenstehen. Die Transformation beruht zwingend auf einem neuen Selbstverständnis der Standorte verbunden mit einer strikten Energie- und Mobilitätspolitik, die die Pendlerstrukturen nicht länger bevorteilt.

Nur durch eine Strategie der rapiden Erhöhung der Kosten individueller Mobilität (CO<sub>2</sub>-Preis, City Maut) bei gleichzeitigem Ausbau der ÖPNV-Anbindungen der SUPK und der Erhöhung der Standortattraktivität und funktionalen Vielfalt werden die Pendlerstrukturen auch bei verringerter Mobilitätsleistung unattraktiv. Damit einher geht der Übergang von einem bisher prägendem Laissez-faire- Städtebau in diesen Räumen hin zu einer stark gestaltenden Planung, wie sie bislang nur in Städten praktiziert wird, verbunden mit einer starken überörtlichen Planung und Festsetzung von Wachstumsgrenzen.

## 5. Fazit und Reflexion

Mit diesem Beitrag zeigt die Landesgruppe auf, wie das transformatorische Potenzial der Digitalisierung Chancen für eine klimaneutrale Entwicklung von Stadt und Land bieten kann und welche Weichenstellungen zur tatsächlichen Realisierung erforderlich sind. Die differenzierende Betrachtung unterschiedlicher Raumtypen gibt die Möglichkeit, die Vielfalt der Entwicklungslinien zumindest grundsätzlich aufzuzeigen. In der bildhaften Beschreibung der Zukunftsbilder wird den komplexen Wirkungszusammenhängen Rechnung getragen, die über die Bereitstellung von Breitbandinfrastruktur und der Anwendung digitaler Prozesse weit hinausgehen.

Im Ergebnis haben sich drei Themenbereiche herauskristallisiert, welche übergreifend für alle betrachteten Raumtypen Weichenstellungen erfordern.

- Digitalisierung für Planung nutzen**  
 Der Nachholbedarf bei der Digitalisierung im Planungsbereich muss zeitnah behoben werden. Erforderlich sind neben dem politischen Auftrag auch gesetzliche Änderungen, um eine Zugänglichkeit aller flächenrelevanten Daten zu ermöglichen und ein Monitoring zu implementieren. Städte müssen in die Lage versetzt werden, möglichst in Echtzeit Zugriff auf Informationen über die vorhandene und geplante Bodennutzung, Bodenbevorratung und die städtischen Veräußerungen zu erhalten um eine transparente, faktenbasierte sozial, ökonomisch und klimaschonende Stadtplanung durchführen zu können. Der digitale Aufbau von Flächenkatastern gibt wichtige Hinweise für klimagerechtes Flächenmanagement und die Bauleitplanung.
- Digitalisierung verändert Mobilität und Standortgunst**  
 Die Digitalisierung ermöglicht komfortable Mobilitätsangebote durch algorithmengestützte und quartiersbezogene Mobilitätshubs. Damit wird der Umstieg vom MIV auf den ÖPNV nicht nur in Metropolen oder Städten, sondern auch gerade in ländlichen Gebieten befördert. Durch nutzerzentrierte Ruf- oder Sharingsysteme mit einfachen Zugangsmöglichkeiten können intelligente Mobilitätsangebote auch für ländliche Gebiete mit einer Mindest-Taktung oder bzw. minimalen Wartezeit angeboten werden. Gleichzeitig wird der Arbeitsort durch die digitalen Kommunikationsmöglichkeiten wesentlich flexibler. Die veränderte Lagegunst besonders von Städten im peripheren Raum muss von diesen erkannt und aktiv genutzt werden. Die neuen Standortlogiken sind zu antizipieren und neue Wohn- und Arbeitsformen aktiv zu unterstützen (von Coworking Spaces über attraktive Wohnungsbaueinrichtungen für eine eher urban ausgerichtete Klientel bis hin zur Stärkung des Kulturlebens).

bote für eine eher urban ausgerichtete Klientel bis hin zur Stärkung des Kulturlebens).

- Digitalisierung unterstützt partizipatorische Prozesse**  
 Mit digitalen bzw. hybriden Beteiligungsverfahren und Kommunikationswegen können neue zeit- und wegesparende Formate entwickelt werden, um quartiers- oder stadtbezogenen neue Akteurskonstellationen zu aktivieren. Mit einem möglichst niederschweligen Zugang sollen alle gesellschaftlichen Gruppen angesprochen werden. Dazu muss der Breitbandausbau sowie das 5G Netz bundesweit flächendeckend zur Verfügung stehen und damit in allen räumlichen Strukturen die digitale Teilhabe ermöglichen. Die gesetzliche Festschreibung (BauGB, ROG, VerwVerfG) der bisher immer noch vorrangig analogen Beteiligungsverfahren muss mindestens für eine gleichwertige digitale Verfahrensform geändert werden. Für die planende Profession bedeutet das, die sich rasch entwickelnden Möglichkeiten in ihrer Vielfalt aktiv zu nutzen statt alte Kommunikationsmuster in neue technische Formen zu pressen.

**Die digitale Transformation: notwendig, aber nicht hinreichend für eine klimaneutrale Entwicklung**

Es wird zugleich deutlich, dass sich die Chancen der digitalen Transformation für eine klimaneutrale Entwicklung nur im Zusammenhang mit weiteren notwendigen Weichenstellungen (z. B. Bau- und Bodenrecht) entfalten können. Auch die Implementierung der unmittelbar auf diesen Wandlungsprozess bezogenen Strategien und Maßnahmen setzt die Einbindung in eine veränderte Planungskultur und die Stärkung der Kommunen als zentrale Akteure voraus.

Eine wesentliche Schlussfolgerung lautet daher, dass die DASL die Zukunftsbilder und die Handlungserfordernisse als politische Forderungen an die Entscheidungsträger auf den unterschiedlichen administrativen Ebenen adressieren sollte. Die Akademie und der Berufsstand des Städtebaus und der Landesplanung müssen politischer werden, um wieder professionellen Einfluss auf die Raumentwicklung zu erlangen und über die rein technische Anwendung einzelner Planungsinstrumente hinauszuwirken.



**DASL Landesgruppe Hessen / Rheinland-Pfalz / Saarland:**

Iris Behr, Martin Berchtold, Michael Denkel, Markus Eichberger, Herbert Elfers, Jochen Krehbiehl, Dieter von Lüpke, Monika Meyer, Elmar Schütz, Monika Wiebusch, Elena Wiezorek

# Bestand in Transformation

## Grundprinzipien im klimaneutralen Umgang mit dem Bestand

### Themenstellung und Ausgangslage

#### Status quo

Die für unsere Gesellschaft herausforderndste Zukunftsaufgabe besteht darin, durch grundlegende Veränderungen unserer Lebens- und Wirtschaftsweise das Klima zu schützen, eine weitere Erderwärmung zu bremsen bzw. zu verhindern sowie die dennoch unvermeidbaren Auswirkungen des Klimawandels zu bewältigen.

Eine wichtige Rolle spielt dabei unsere gebaute Umwelt - die Städte und Gemeinden. Sie sind sowohl Verursacher des menschengemachten Klimawandels als auch Geschädigte der Auswirkungen. Aber sie sind auch das Handlungsfeld mit hohen Potenzialen für effektive und effiziente Strategien.

Deutschlandweit ist der Gebäudebereich für ca. 40% der Treibhausgasemissionen (THGE) verantwortlich. Das umfasst sowohl den Betrieb der Gebäude (Heizung, Kühlung, Warmwasser, Beleuchtung) als auch die Herstellung und den Umbau (Bautätigkeit, Baustoffproduktion, Entsorgung). Gebäude verursachen hierzulande 52% des Müllaufkommens und verbrauchen 90% der mineralischen, nicht nachwachsenden Rohstoffe in der Baustoffproduktion (vgl. architects4future.de)

Der Schlüssel für eine zukunftsfähige Veränderung liegt in der Transformation des Bestandes und nicht bei Neubaufaufgaben. Denn der größte Teil des zukünftigen Gebäudebestandes ist schon gebaut. Der deutsche Gebäudebestand umfasst mit ca. 19 Mio. Wohngebäuden und ca. 2 Mio. thermisch konditionierten Nichtwohngebäuden insgesamt 21 Mio. bestehende Gebäude, auf die das Gebäudeenergiegesetz (GEG) Anwendung findet. (vgl. IWU)

Lange fokussierte sich die Klimadebatte auf die Steigerung von Effizienzwerte bei der Sanierung von Gebäuden. Trotzdem hinken wir mit der Sanierung und damit der Zukunftsfähigkeit unserer Gebäude weit hinter den Erfordernissen her. Zurzeit verzeichnen wir eine Modernisierungsrate von weniger als 1% pro Jahr im Gebäudebereich. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, bedarf es allerdings einer Verdoppelung bis Verdreifachung

der Sanierungsraten im Bestand der Wohn- und Nichtwohngebäude (GEG-relevant).

Zusätzlich braucht es eine Diversifizierung der in der Debatte angesprochenen Instrumente: Dazu gehören die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme, schonende und nachhaltige Materialverwendung, Reduzierung von Wegestrecken und klimaschädlicher Mobilität, Erhaltung von grünen Freiräumen und Biodiversität etc. werden in der Fachwelt diskutiert. Erste Modellprojekten sind umgesetzt, aber in der breiten Gesellschaft noch nicht ausreichend und dauerhaft verankert, da es häufig an wirksamen Anreizen zu einem klimaschonenderen Lebensstil hapert.

Im Rahmen eines umfassenden Systems finanzieller Abgaben und sozioökonomischer Ausgleichsmaßnahmen wird es notwendig, den resultierenden Veränderungen des Verhaltens von Haushalten und Unternehmen Raum zu geben. Einer Weiterentwicklung des Bodenrechts kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, um insbesondere rechtliche Barrieren für einen klimagerechten Umgang mit Flächen und baulichen Anlagen zu beseitigen.

Um Verhaltensveränderungen im notwendigen Umfang herbeizuführen, ist es erforderlich, die Kosten klimaschädlichen Verhaltens zu internalisieren, d.h. Emissionen müssen mit steigenden finanziellen Abgaben belegt werden. Analog ist die bauliche Inanspruchnahme von Freiflächen als reale oder potenzielle CO<sub>2</sub>-Senken mit Abgaben zu belegen. Die Akzeptanz von Abgaben und sozioökonomischen Veränderungen erfordert sozial gerechte Ausgleichsleistungen, die von Anfang an in ein System der Transformation zur Klimaneutralität zu integrieren sind

#### Leitende Fragestellungen

Die Landesgruppe HRPS arbeitete im Handlungsfeld „Transformation im Bestand“ wesentliche Fragestellungen heraus, die dann in fünf Grundprinzipien und einer

Kernthese mit Handlungsempfehlungen für effiziente und effektive Strategien beantwortet werden sollen.

1. Wie kann sich Bauen und Planen aus der Betrachtung singulärer Aufgaben, von Objekten lösen und zu einem systemischen Ansatz kommen? Denn Städte und Gemeinden sind komplexe Systeme mit Wechselwirkungen, Synergien und Konflikten, die nicht nur bezogen auf ein Gebäude und nicht nur innerhalb der kommunalen Grenzen zu bewältigen sind. Die Verflechtung mit der Region, im Quartier oder Stadtteil inkl. Freiräumen, Mobilität, technischer und sozialer Infrastruktur sowie die Menschen mit ihren Interessen und Zwängen sind Komponenten dieser Systeme, die zur Erreichung der Klimaziele in Einklang gebracht werden müssen. Das Grundprinzip 1 lautet: Vom Einzelbaustein zum System.
2. Wie kann es gelingen, das Thema Klimawandel mit seinen Aspekten Klimaschutz und Klimaanpassung ebenen- und ressortübergreifend in Planungsansätze zu integrieren? Bislang und auch noch zurzeit finden Planungsprozesse häufig in den engen Ressortzuschnitten der Behörden, mit Blick auf unterschiedliche Förderkulissen und mit Bezug auf Einzelinteressen der Akteure statt. Doch gerade in Bezug auf die Transformation des Bestandes genügt der Blick auf die Einzelgebäude nicht mehr. Das Quartier ist die etablierte Handlungsebene, die schlussendlich zu einer umfassenden Erneuerung der Gesamtstadt führt. Gleiches gilt für den Blick auf die energetische Ertüchtigung von Gebäuden: die Fixierung auf optimierte Energieeffizienzwerte verstellt den Blick auf ganzheitliche Lösungen. Das Grundprinzip 2 lautet: Vom Extrahieren zum Integrieren.
3. Wie können Planungs-, Bau- und Bodenrecht den Erfordernissen angepasst werden? Und wie können baurechtliche Anreize zu klimafreundlichem Verhalten und Handeln aussehen? Baurechtliche Vorgaben sind neben finanziellen Abgaben auf umweltschädliche Emissionen wichtige Treiber der Transformation. Ökonomische Instrumente sind jedoch aufgrund vielfältiger Krisensituationen aktuell starken externen Einflüssen unterworfen und können somit in ihrer Wirksamkeit schwer eingeschätzt werden. Die notwendige Förderung und Weiterentwicklung dieses Instrumentariums sind Aufgaben, die zwar in enger Abstimmung mit den Planenden und Bauenden, aber im Ergebnis an anderer Stelle zu leisten sind. Die Landesgruppe nimmt daher diejenigen Anreize in den Fokus, die inhaltlich aus der Sicht von Städtebau und Landesplanung bewertet und beurteilt werden können. Das Grundprinzip 3 lautet: Von der Regulierung zur Flexibilisierung.

4. Welche Potenziale liegen in der Lebenszyklusbetrachtung von Gebäuden? Wie gelingt ein nachhaltiger Umgang mit Material im Bauwesen? Und wie können Anreize für Investoren, Bauherren und Nutzer gesetzt werden, sich mit klimaneutralen Bauweisen auseinanderzusetzen? Das Bauwesen zeichnet eine große Inanspruchnahme mineralischer Rohstoffe und hohe Energieverbräuche bei der Herstellung von Baustoffen aus. Der Abbruch erzeugt beträchtliche Raten an Abfallstoffen, die selten wieder adäquat in den Nutzungskreislauf gebracht werden. Wie kann es gelingen, auch durch Verordnungen und Gesetze ein neues Bewusstsein zur Wiederverwendung und Umnutzung von Gebäuden zu wecken, auch ohne dabei die Baukultur und den Erinnerungswert von Orten zu verlieren? Das Grundprinzip 4 lautet: Von der Phase zum Kreislauf.
5. Die letzte, übergreifende Frage ist, wie alle Akteure motiviert werden können, miteinander zu handeln, umfassendere Arten der Kommunikation und Kooperation zu formulieren und zu leben? Gerade weil dieses Prinzip so wichtig ist und sich durch alle Aspekte unseres Papiers zieht, arbeitet die Landesgruppe es am Ende gesondert heraus. Das Grundprinzip 5 lautet: Vom Nebeneinander zum Miteinander.

Die Kernthese versucht die zentrale Aussage der einzelnen Aspekte der fünf Grundprinzipien, die im Folgenden erläutert werden, zusammenzufassen.

#### Kernthese

*Die Transformation des Bestandes ist maßgeblich durch eine Anpassung des Planungs-, Bau- und Bodenrechts voranzutreiben. Hinzu kommen eine eher systemische als objektbezogene Herangehensweise und die Aktivierung möglichst aller relevanten Akteure.*

Im Folgenden werden die auf Basis der Fragestellungen formulierten Grundprinzipien näher erläutert und die Erkenntnisse in einem Fazit zusammengefasst. Im Anschluss erfolgt die Darstellung einer Auswahl an Pionierstrategien, welche jeweils einige der entwickelten Grundprinzipien veranschaulichen.

## Grundprinzipien der Transformation des Bestandes

### Grundprinzip 1: Vom Einzelbaustein zum System

#### Die Stadt als System begreifen und weiterdenken

Städte sind komplexe Systeme mit einer Vielzahl von Wechselwirkungen, Synergien und Konflikten zwischen den verschiedenen Ebenen, aber auch zwischen den einzelnen Objekten oder Komponenten, die eine „Stadt“ als Ganzes erst ausmachen: Gebäude, öffentliche Räume, Mobilität, Versorgung, Sozialinfrastruktur, Grün, Arbeit, Bevölkerung, Bildung usw. Eine erfolgreiche Transformation des Bestandes ist ganz wesentlich darauf angewiesen, dass die jeweiligen Objekte nicht isoliert, sondern als System begriffen werden, und dass die Wirkzusammenhänge zwischen den Ebenen ebenso verstanden und im Umbauprozess berücksichtigt werden. Die einzelnen Komponenten einer Stadt, wie etwa Grün- und öffentliche Räume, entfalten erst als abgestimmtes System ihre Qualität und Wirkung, und jede Veränderung an Einzelobjekt oder -ebene zieht Konsequenzen für die anderen Objekte und Ebenen nach sich. Mit einem ganzheitlichen Blick auf Systeme und Wechselwirkungen lassen sich Umbau und Umgestaltung des Bestandes so weiterdenken, dass umfassende Mehrwerte entstehen können: für die vorhandenen und neuen Bewohner in der Stadt gleichermaßen, aber auch für Stadtklima, Ressourceneffizienz, Biodiversität, Nachhaltigkeit und Resilienz. Auch für den notwendigen sozialen Ausgleich können mit bewusst eingesetzter räumlicher Systembetrachtung neue Handlungsstrategien gesetzt werden.

#### Stadtumbau mit Wertvorstellung

Die Transformation des Bestandes profitiert grundlegend von gemeinsamen räumlichen Wertvorstellungen, die unter allen Akteuren der Stadt in diskursiven und partizipativen Prozessen ausgehandelt werden: Zukunftsweisende Stadtmodelle wie die 15-Minuten-Stadt, die resiliente Stadt, die klimarechte Stadt, die Nutzungsgemischte Stadt, die energieautarke Stadt oder die Kreislaufstadt werden zu strategischen Handlungsansätzen weiterentwickelt, die als Basis für konkrete und stadtspezifische Maßnahmen im Sinne des Systemgedankens dienen.

#### Mehrfache Innenentwicklung und kompatible Nutzungsmischung als Schlüssel zur Qualifizierung des Bestandes

Ein wesentlicher Schlüssel der Bestandstransformation liegt in der mehrfachen Innenentwicklung und einer damit verbundenen kompatiblen Nut-

zungsmischung. In der Regel besteht deren Ziel in einer höheren baulichen Dichte und Ausnutzung bei gleichzeitiger Qualifizierung der Freiräume, Optimierung der Mobilitätsangebote, Aufbau einer Partizipationskultur im Quartier sowie der Intensivierung der Nutzungsmischung. Dieser Handlungsansatz bezieht sich auf durchaus alle Gebietstypen der Stadt, ein Schwerpunkt liegt jedoch auf bislang monostrukturierten Bereichen: Bürostandorte, Gewerbe- und Einfamilienhausgebiete. Gerade in diesen Bereichen lassen sich neue tragfähige Konzepte gemischter Quartiere implementieren und umsetzen: Multico-dierung von Gebäuden, öffentlichen Räumen und Infrastrukturen; Integration von Gemeinbedarfseinrichtungen und weiteren neuen Nutzungen, auch durch Umnutzung bestehender Gebäude. Besonders die Einfamilienhausgebiete stellen hierbei eine Herausforderung und gleichzeitig ein besonderes Potenzial dar. Innenentwicklung und Nutzungsmischung bedeuten gerade dort einen Wandel zu Mehrfamilienhäusern, einem kompatiblen Anteil anderer Nutzungen wie Dienstleistungen, neue energetische Ansätze und Systeme sowie einen neuen Umgang mit öffentlichen und Grünräumen als Teil des gesamtstädtischen Systems.

#### Die Stadt- und Landsysteme verknüpfen

U.a. durch hohe Bodenpreise, neue Arbeitsformen, aber auch durch die Pandemie haben sich Raumnutzungsmuster zwischen Stadt und Land verändert. In einem bewussten Aufgreifen und Weiterentwickeln dieser Veränderung im Sinne einer neuen Verknüpfung liegt eine erhebliche Chance für beide Systeme. Arbeitswelten von Büro bis Kreativsektor können auf dem Land starke Impulse geben und gleichzeitig in der Stadt Potenziale für Neues freisetzen. Dabei können auf dem Land wie in der Stadt gleichermaßen bestehenden Strukturen genutzt, verdichtet und umgebaut werden. Es besteht die Chance, mit Co-Working oder Bürogemeinschaften auch im ländlichen Bereich neue, starke, gemischte Zentren aufzubauen, die gleichzeitig zu einer ausgewogeneren Verteilung von Pendlerströmen führen. Ausbau und Aktivierung von IT und digitalen Angeboten sind bei dieser Verknüpfung eine Grundvoraussetzung.

#### Instrumente systemisch einsetzen

Zur Umsetzung dieses Ansatzes bedarf es einer klugen und als System begriffenen Anwendung bestehender und weiterentwickelter Planungsinstrumente: Insbesondere integrierte Stadtentwicklungskonzepte können bewusst zur Transformation des Bestandes eingesetzt werden und von den Handlungsfeldern Klima, Energie, Flächenkonversion und Innenentwicklung ausgehen. Ein wesentlicher Hebel für erfolgreiche Transformation wird jedoch im Bereich der kommunalen Boden- und Baulandpolitik liegen, mit entsprechenden Vorkaufsrechten auch für

strategische Bestandsimmobilien, Bodenvorratsprogrammen und kooperativen Flächenmobilisierungsmodellen.

### Grundprinzip 2: Vom Extrahieren zum Integrieren

#### Integrierte statt „extrahierte“ Planung, z.B. städtebauliche Klimaanpassung

Städtebau und Stadtentwicklung sind immer querschnittorientiert und arbeiten gesamtheitlich über ein möglichst breites Themenspektrum. Dies entspricht der Vielschichtigkeit städtischer Strukturen. Beispielsweise sollten die ohnehin sinnvoll nur gemeinsam zu behandelnden Aufgaben von Klimaschutz und Klimaanpassung deshalb im Regelfall in möglichst umfassende Konzepte zur städtebaulichen Entwicklung eingebunden werden. Es eröffnen sich vielfältigere Handlungsfelder, und positive Effekte werden sich so gegenseitig verstärken.

#### Integration in der Fläche: Vom Gebäude zum Quartier, von der Heizung zur Nahwärme

Das städtische Quartier ist als eine zentrale Handlungsebene in der Stadtentwicklung etabliert, beim Neubau wie auch in der Bestandsentwicklung. Auch für die möglichst effiziente und zügige energetische Ertüchtigung des Gebäudebestands bieten sich gerade auf dieser Ebene sehr gute Rahmenbedingungen und Ansatzpunkte.

Großsiedlungen und große Bestände eines oder weniger verschiedener Eigentümer bieten sich zunächst vorrangig an. Besonders Bestände der 50er-80er Jahre weisen einerseits oft sehr schlechte bauliche Standards auf (mangelhafte Dämmung, Wärmebrücken, veraltete Haustechnik), bieten andererseits aber gute Grundlagen zur energetischen Ertüchtigung (akzeptable bauliche Dichten, oft mit Nachverdichtungspotential, Kompaktheit der Gebäude, wenig Varianz der Gebäudetypen, viel graue Energie durch große Baumassen, Garagenbauten etc.). Hier sind „große Hebel“ der Energieeffizienz zu finden, die „low hanging fruits“ können zuerst geerntet werden und haben im Erfolgsfall zudem Vorbildfunktion für diverser strukturierte Quartiere.

Die Quartiersebene bietet zudem technische Vorteile und vielfältigere Möglichkeiten: Effiziente Siedlungstechnik ist neben den allfälligen Maßnahmen am Gebäude nur im Quartiersmaßstab umzusetzen. Durch Wiederholung ist zudem eine qualitätsvolle Planung möglich. Skaleneffekte bei technischen Systemen, aber auch in der Material- und Bauteilbeschaffung sind möglich. Kaskadensysteme in der Wasser-Ver- und Entsorgung sowie bei der Heize-

nergie werden möglich. Erst der Quartiersmaßstab ermöglicht oft technische Optionen wie Nahwärmenetze, ggf. mit Kraftwärmekopplung, Fernwärmeanschluss oder Mieterstrommodelle. Letztlich bieten sich durch die Projektgröße zudem Vorteile bei der Organisation des Baubetriebs.

#### Thematische Integration: Umfassende Aufwertung statt Energetische Erneuerung

Energetische Sanierung sollte in ganzheitliche, querschnittorientierte Erneuerungskonzepte integriert werden. Umfassende Sanierungskonzepte sind besser in die Sanierungszyklen gerade von gleichzeitig entstandenen Quartieren einzupassen. Wird nur teilsaniert, bleiben die zunächst ausgesparten Potenziale meist sehr lange ungenutzt. Die Dynamik der baulichen Aufwertung mit ihren für die Bewohner positiven Folgen kann zur gleichzeitigen Durchsetzung gegebenenfalls weniger gewünschter energetischer Verbesserungen genutzt werden.

Ganzheitliche Konzepte führen zu einer umfassenden Verbesserung der Nachhaltigkeit. Mobilitätskonzepte und die Aufwertung der Grünstruktur im Quartier bieten über die Gebäudesubstanz hinaus CO<sub>2</sub>-Einsparungseffekte und CO<sub>2</sub>-Senken. Bauliche Nachverdichtung schützt Freiflächen im Umland. Hitzeminderung, das Ziel einer Schwammstadt oder Starkregenvorsorge verbessern die Nachhaltigkeit über die reine CO<sub>2</sub>-Vermeidung hinaus. Die verbesserte Gesamtsituation für die Bewohner und die durch Nachverdichtung zusätzlich geschaffenen Gebäudeflächen können ökonomische Spielräume für die energetische Sanierung generieren. Das „Energiesystem Stadt“ kann insbesondere im Quartiersmaßstab optimiert werden. Die Bereitstellung CO<sub>2</sub>-neutraler Energie z.B. im Hinblick auf den Einsatz von Wärmepumpen oder Wärmekaskaden zwischen benachbarten, unterschiedlichen städtischen Nutzungen (Kompostierung, Abwärme von Kraftwerken und Müllverbrennung, Rechenzentren, Abwasser) wird erleichtert. Komplexe private Energieversorgung (PV- und Solaranlagen, Wärmepumpen, Geothermie) ist leichter zu realisieren als auf der Ebene einzelner Gebäude. Auf Quartiersebene ausgerichtete Förderprogramme (insb. KfW 432) sind anwendbar.

#### Interesse und Akzeptanz bei Bewohnern und Eigentümern

Die für eine erfolgreiche energetische und umfassende Aufwertung unabdingbare Aktivierung, Beratung und Einbindung von Eigentümern und Bewohnern kann im Quartiersmaßstab effizient organisiert werden. Homogene oder zumindest etablierte Bewohnerstrukturen sind hilfreich zur Organisation von professionell moderierten Beteiligungsprozessen. Wohnungsbaugesellschaften mit großen

Beständen im Quartier können als Schrittmacher auch für diversifizierte Eigentümerstrukturen eingesetzt werden. Wo sinnvoll, kann durch Ansiedlung neuer Bewohnergruppen im Rahmen von Nachverdichtung Einfluss auf die etablierte Sozialstruktur genommen werden. Im Rahmen des Aktivierungsprozesses können nicht nur bauliche Maßnahmen angeregt werden, sondern im besten Fall auch Einfluss auf das Wohn- und Konsumverhalten, also die energierelevanten Aspekte der Lebensstile von Bewohnern genommen werden.

Gerade in Quartieren mit diversifizierter Eigentümerstruktur kann über gemeinsame Ansprache und organisierte Beratung ein hoher Grad an Mobilisierung und somit eine deutlich höhere Sanierungsquote erreicht werden. Demonstrations- und Pilotprojekte im Quartier, Produkt- und Handwerkerlisten sowie Unterstützung bei Förderanträgen können auch Eigenheimbesitzer aktivieren (vgl. [www.innovationcity-bottrop.de](http://www.innovationcity-bottrop.de)).

Die umfassende Aufwertung ihrer Wohn- und Lebensumwelt ist überzeugender für die Bewohner als eine reine energetische Optimierung. Das Doppelziel verbesserter Nachhaltigkeit und gleichzeitig höherer Lebensqualität im Quartier ist ein erfolgversprechendes Argument.

### Grundprinzip 3: Von der Regulierung zur Flexibilisierung

Mit der Internalisierung externer Kosten verändern sich Entscheidungen von Haushalten und Unternehmen im Sinne des Klimaschutzes. Die öffentliche Infrastruktur muss den veränderten Bedürfnissen entsprechend umgebaut und ergänzt werden. Eine grundlegende Reform des Bodenrechts kann die dafür erforderliche Finanzkraft von Staat und Kommunen stärken – und gleichzeitig Anreize für hochspekulative Geschäfte mit Immobilien mindern. Veränderte Entscheidungen von Haushalten und Unternehmen begegnen Barrieren des Baurechts, das traditionell Neubaufaufgaben fokussiert. Diese Barrieren sind in einer grundlegenden Novellierung des Bauordnungs- und Bauplanungsrechts zu beseitigen. Darüber hinaus können baurechtliche Anreize für ökologische Entscheidungen gewährt werden.

#### Steuern auf Bodenwertsteigerungen

Im Zusammenhang mit dem Verkauf von Immobilien sollten diejenigen Wertsteigerungen hoch besteuert werden, die nach dem Erwerb leistungslos entstanden sind. Investitionen zur Instandhaltung und Modernisierung sollten auf Nachweis oder pauschal steuermindernd berücksichtigt werden. Ob die Grunderwerbssteuer im Hinblick auf die vorgeschlagene Immobilienverkaufssteuer aufgegeben werden kann, ist zu prüfen.

### Stärkung der Absorption klimaschädlicher Gase (negative Emissionen)

Die bauliche Inanspruchnahme von Freiflächen und die Beseitigung von Bäumen – auch im Innenbereich und in beplanten Bereichen – ist mit Abgaben zu belegen. Das vor der letzten Novelle des BauGB erörterte Ersatzgeld kann dafür in Betracht gezogen werden – oder ein vom Umweltbundesamt propagierter Handel mit begrenzt ausgeteilten Baulandzertifikaten. Die Schaffung neuer Bauflächen zusätzlich von einem Nachweis abhängig zu machen, dass die Gemeinde sich aktiv um Wiedernutzung von Leerflächen bemüht, ist vermutlich entbehrlich – aber zu prüfen. Bäume auf privaten Grundstücken sind zu schützen, die Pflanzung neuer Bäume ist zu fordern. Die Bauordnungen sollen dazu unabhängig von Baumschutzsätzen grundlegende Forderungen enthalten und bei Bauvorhaben qualifizierte Freiflächengestaltungspläne verlangen. Weiter sollen sie anbieten, notwendige Stellplätze gegen neue Bäume zu tauschen (z.B. 1 Stellplatz gegen drei großkronige Bäume), wobei die ehemaligen Stellplätze auf baurechtliche Verpflichtungen so lange anzurechnen sind, wie die Bäume existieren. § 31 BauGB soll unabhängig von den Grundzügen des Bebauungsplans die Möglichkeit eröffnen, Baumerhalt und Baumpflanzungen durch zusätzliche Geschossflächen zu begünstigen.

### Reduktion technischer Anforderungen – bei höheren Anforderungen an die Kreislauffähigkeit von Baumaterialien und Bauweisen

Für Erhaltung, Ergänzung und Umnutzung vorhandener Gebäude ist klarzustellen, dass dabei nur diejenigen technischen Anforderungen zu erfüllen sind, die bereits beim Bau des Gebäudes galten. Ausgenommen davon sind elementare sicherheitsrelevante Vorschriften. Zur Vereinfachung ist zu prüfen, ob technische Vorschriften für Baualterklassen definiert werden sollen. Die bauordnungsrechtliche Forderung nach Aufzügen ist verzichtbar, wenn ihre spätere Ergänzung möglich ist. Stellplätze sind nicht landesweit, sondern nur durch gemeindliche Satzungen zu verlangen – und letzteres nur, sofern nicht für öffentliche Parkplätze kostendeckende Gebühren – eventuell in Orientierung an den Parkgebühren in öffentlichen Parkhäusern – verlangt werden.

Auch wenn Abbruchmaßnahmen in ihrem Umfang kleiner werden: Baumaterialien und Bauweisen müssen gewährleisten, dass sie nach Abbruch baulicher Anlagen wieder verwendet werden können – ohne hohen energetischen Einsatz.

### Bonusregelungen für Erhaltung, Ergänzung und Umnutzung vorhandener Gebäude

Im Bauordnungsrecht sollten Abstandsflächen für vorgenannte Baumaßnahmen reduziert werden. Im Bauplanungsrecht sollten für derartige Maßnahmen Befreiungen ermöglicht werden, die das Maß der Nutzung auch dann erhöhen, wenn die Grundzüge des Bebauungsplans berührt werden. Dabei sollten die Befreiungsentscheidungen nicht nur auf einzelne Baugrundstücke, sondern ggf. auch auf Stadtquartiere bezogen werden können.

#### Kleinräumliche Nutzungsmischung

Die Gemengelage von Immissionsschutzrecht und Planungsrecht ist mit dem Ziel neu zu ordnen, Lärmschutz für die Nutzung von Aufenthaltsräumen (nicht aber für Außenbereiche vor den geöffneten Fenstern) zu sichern.

#### Einfache Bebauungspläne und -verfahren

Einfache Bebauungspläne, die ohne Festsetzung von Baugebietsarten Mindest- und/oder Maximalanteile ausgewählter Nutzungen und/oder Maßzahlen für das Maß der baulichen Nutzung festsetzen, sollen generell möglich werden. Bebauungspläne sollen in vereinfachten Verfahren geändert oder ersatzlos (zugunsten eines Baurechts gemäß § 34 BauGB) aufgehoben werden können.

#### Reduktion von Leerständen

Leerstände von Gebäuden sind ein Potenzial, das bei (ökologisch bedingter) Reduktion der Neubautätigkeit intensiver zu nutzen ist. Zur Erleichterung von Umnutzungsentscheidungen sollen Eigentümer ein Recht zur Rückkehr zur alten Nutzung erhalten. Der Umfang der Genehmigungspflicht von Nutzungsänderungen ist zu prüfen. Baugenehmigungen können u.U. für eine „Familie“ ähnlicher Nutzungsarten erteilt werden. Neubaugenehmigungen sollen den Nachweis leichter Umnutzbarkeit voraussetzen. Leerstände von z.B. einer Dauer von mehr als fünf Jahren sollen zum Verlust des Bestandsschutzes führen. Die Gemeinden sollen nach z.B. zwei Jahren Leerstand ein kommunales Nutzungsrecht – auf der Basis einer Refinanzierung der laufenden Instandhaltungs- und Betriebskosten – per Gesetz oder auf der Grundlage einer besonderen Satzung zur Förderung der Innenentwicklung erhalten.

#### Schutz finanzschwacher Haushalte und Unternehmen

Eine Reduktion der Neubautätigkeit verschärft die Konkurrenz um knappe Baugrundstücke und Bestandsgebäude. Finanzschwache Nutzer (Dazu gehören auch bestimmte Gewerbebetriebe und

freiberufliche Praxen!) bedürfen eines besonderen Schutzes vor Verdrängung. Planungsrechtlich ist über eine Weiterentwicklung des Instruments der Erhaltungssatzungen nachzudenken – unter Umständen mit dem Ziel, unmittelbar auf Miethöhen und Laufzeiten von Mietverträgen Einfluss nehmen zu können.

### Grundprinzip 4: Von der Phase zum Kreislauf

#### Fokus auf die Gesamteffizienz im Lebenszyklus durchsetzen

Im ressourcenschonenden Bauen nehmen bestandserhaltende Sanierungen eine zentrale Rolle ein. Nicht nur der Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen in der Nutzungsphase, sondern auch die Gesamteffizienz im Lebenszyklus einschließlich der mit Herstellung, Instandhaltung und dem Lebensende der Gebäudekonstruktion und Energieversorgungsinfrastrukturen verbundene „graue Energieaufwand“ resp. die damit verbundenen „grauen Emissionen“ sind von Bedeutung.

Bei Modernisierungsmaßnahmen an Bestandsgebäuden fällt der Anteil konstruktionsbedingter grauer Emissionen deutlich geringer aus als im Neubau, so dass bspw. für auf Nullenergie-Niveau sanierte Mehrfamilienhäuser bei geringen Kosten ähnliche Gesamtemissionswerte erreicht werden können wie für neue Gebäude im Plusenergiestandard bei Holzbauweise (vgl. Mahler, Idler, Nusser, Gantner, 2019). Zur Abwägung sind die jeweiligen Fälle zu prüfen. In diesem Zusammenhang müssen standardisierte Nachweismethoden mit geeigneten vereinfachten Verfahren erarbeitet werden. Auch die Verankerung im Ordnungsrecht ist noch zu klären.

#### Re-use als Handlungsprämisse durchsetzen

Darüberhinausgehende Potenziale bieten cradle-to-cradle-Ansätze: Hier werden keine gesundheits- und umweltschädlichen Materialien verwendet und die Materialien nach der Nutzung wieder einem biologischen oder technischen Kreislauf zugeführt. Ein wesentliches Prinzip dabei ist, dass Baustoffe, mehr noch Baumaterialien oder gar Bauteile direkt Wiederverwendung finden, ohne allzu großen Aufbereitungsaufwand zu betreiben oder gar sie gar zu „downcyclen“, wodurch nur noch Materialien und Stoffe geringerer Qualität und Funktionalität Verwendung finden würden. Damit können Gebäude zum Material-Lager der Zukunft werden. Dieses Prinzip ist nicht nur für den sonstigen Ressourcenschutz ausschlaggebend, sondern auch für die CO<sub>2</sub>-Bilanz; denn es kann angenommen werden, dass die Aufbereitung und Wiederverwendung von Bauteilen und Baustoffen, insbesondere, wenn sie in räumlicher

Nähe stattfindet, deutlich Treibhausgasemissionen vermeidet.

In der Planungs- und Ausschreibungsphase sollten die vorgenannten Zusammenhänge stärker berücksichtigt werden. Dazu kommen weitere Nachhaltigkeitsaspekte. Bei Sanierungen und auch Erweiterungsbauten kann die Optimierung der Treibhausgasemission durch die Wärmeversorgung mit erneuerbaren Energien, eine flächensparende und robuste (d.h. veränderbare, flexible) Bauweise, die Verwendung von Material aus nachwachsenden Rohstoffen sowie die Nutzung von Strom aus regenerativer Erzeugung erfolgen.

#### Entwicklung einer Um-Baukultur

Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigten, dass zugunsten der energetischen Optimierung von Gebäuden und aus ökonomischen Erwägungen Ersatzneubauten gegenüber Sanierungen oder Umnutzungen der Vorzug gegeben wurde. Damit ging bisweilen ein Verlust an baukultureller Identität der Orte einher. Auch die energetischen Sanierungen selbst sind in dieser Hinsicht eine Herausforderung, nicht zuletzt, wenn Belange des Denkmalschutzes berührt sind. Umso mehr sollten die neuen Rahmenbedingungen als besondere Aufgabe und Chance verstanden und genutzt werden, bei jedem Projekt eine spezifische städtebauliche und bauliche Ästhetik für die technischen und funktionalen Strategien zur THG-Einsparung zu entwickeln. Dieses betrifft die Umnutzung von Gebäuden als Ganzes, aber auch die Wiederverwendung von Bauteilen und -materialien bei der Findung gelungener Detaillösungen.

#### Grundprinzip 5: Vom Nebeneinander zum Miteinander

##### Kooperation als Voraussetzung der Transformation im Bestand

In den Grundprinzipien 1-4 sind die inhaltlichen, regulatorischen, räumlichen und prozessbezogenen Anforderungen an den Hoch- und Städtebau bzw. die Stadtentwicklung beschrieben worden.

Die zukunftstaugliche Transformation des Bestandes braucht darüber hinaus das (freiwillige) Zusammenwirken der maßgeblichen Akteure. Dabei sind ideelle und wirtschaftliche Anreize, die gerechte Verteilung der Transformationskosten, Vertrauen und Berechenbarkeit Bedingungen für den sozialökologischen Bestandsumbau.

Kooperieren beinhaltet inter- und transdisziplinäres Arbeiten, betont die Prozessorientierung, das gemeinsame Definieren von Problemen, die gemeinsame Suche nach Lösungen und Berücksichtigung

aller relevanten Interessen. Kooperation beinhaltet Kommunikation und Aktivierung.

Kooperieren beinhaltet nicht automatisch die Aufhebung von Zuständigkeiten und bewegt sich in gegebenen Macht- und Einflusststrukturen. Deshalb ist die Identifizierung der relevanten Akteure und ihrer jeweiligen Handlungslogiken eine notwendige Voraussetzung für gelingende Transformation.

##### Ableich der Interessen und Handlungslogiken der Akteure ist Erfolgsfaktor

Wohnungsbaugesellschaften im kommunalen oder privaten Eigentum, kommunale Eigenbetriebe, private Investoren, Kleinvermietende und selbstnutzende Eigentümer sind zentrale Akteure der Transformation mit je unterschiedlicher Handlungslogik. Die Herausforderungen für die Groß-Vermieter liegen hier nicht im Erkennen der zukunftstauglichen Maßnahmen, bei denen es um mehr als nur um Energieeffizienz geht, sondern im Überzeugen und Gewinnen der betroffenen Mieterschaft. Trotz allgemeiner gesellschaftlicher Akzeptanz braucht gelungene Transformation Kommunikation über eintretende Veränderungen und verbundene Kosten, um die Bewohnerschaft zu gewinnen. Das Miteinander und die Kooperation würde befördert, wenn eine faire Kostenverteilung zwischen Vermietenden, Mietenden und der öffentlichen Hand verlässlich verabredet wird.

Ungleich komplexer wird das Mobilisieren von (und die notwendige Kooperation zwischen) Kleinvermietenden, Eigentümergemeinschaften oder Selbstnutzenden, die von den im Jahre 2018 36,9 Mio. bewohnten Wohnungen 28,4 Mio. halten (Mikrozensus-Zusatzerhebung des Statistischen Bundesamtes zur Wohnsituation in Deutschland 2018).

Ihre Motivationen und Interessen herauszufinden, verlangt aufsuchende Beratung und organisatorische Begleitung sowie finanzielle Anreize (z.B. kommunale PV- Programme, Modernisierungskonvois etc.).

##### Kooperation Maßstabsebenen übergreifend erforderlich

Miteinander statt Nebeneinander ist auf allen Maßstabsebenen erforderlich: beginnend im einzelnen Gebäude, im selbstgenutzten Einfamilienhaus, über das EFH-Gebiet hinaus, vom Gebäude ins Quartier reichend. Das gilt auch für die verschiedenen Ebenen von Verwaltung und Politik, die für den (regulatorischen und finanziellen) Rahmen einer gelingenden Transformation mitverantwortlich sind.

#### Fazit – Transformation im Bestand

Die Notwendigkeit einer radikalen Transformation des Gebäudebestands, unserer Häuser, Siedlungen und Städte, hin zu umfassendem Ressourcenschutz und zur Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist in Fachkreisen allgemeiner Konsens. Die Aufgabe ist hinreichend definiert. Wenngleich in vielen Facetten noch unklar, gilt das Zielwissen somit als grundsätzlich vorhanden. Für eine Vielzahl von Problemen stehen bereits zufriedenstellende technische Lösungen zur Verfügung, wenngleich auch noch viel Entwicklungsspielraum vorhanden ist. Die einzelnen Lösungen müssen sich nun allerdings sehr schnell als Standardvorgehen durchsetzen, vor allem aber müssen sie zu systemischen Konzepten zusammengefasst und angewendet werden. Bei allen relevanten Akteuren ist ein umfassendes, spezifisches Transformationswissen zu etablieren.

Grundsätzlich sollte die zukünftige bauliche Entwicklung dazu folgenden drei Direktiven folgen:

1. Neue Bedürfnisse sollen soweit möglich im baulichen Bestand von Siedlungen und Gebäuden erfüllt werden.
2. Lassen sich Bedürfnisse nur im Neubau erfüllen, soll dabei möglichst mit nachwachsenden Rohstoffen gebaut und wo immer sinnvoll möglich, sollen recycelte Materialien und Bauteile eingesetzt werden.
3. Unabhängig von sich ändernden Bedürfnissen ist die energetische Sanierung im Bestand auf allen Maßstabsebenen zu forcieren.

Nur konsequent systemisches Denken und Handeln wird ausreichende Effekte erzielen. Energetische Sanierung ist immer in allgemeine Aufwertung der Lebensumgebung einzubinden. Bauteile, Gebäude, Siedlungen und die Gesamtstadt sind möglichst zusammen zu betrachten. Lebenszyklus-Betrachtungen und „Cradle-to-cradle“-Konzepte müssen zum Regelvorgehen im Bauwesen werden. Eine funktionsfähige und effiziente Kreislaufwirtschaft für möglichst alle eingesetzten Ressourcen muss aktiv entwickelt werden.

Zentrale Bedeutung werden die Überarbeitung und Anpassung sowohl der gesetzlichen als auch der ökonomischen Rahmenbedingungen erhalten. Die Bauordnung wird zur Umbauordnung. Ressourcenverbrauch muss ebenso wie CO<sub>2</sub>-Senken durch Begrünung konsequent monetarisiert werden, wenn auch soweit nötig sozial abgedeckt. Erfahrungsgemäß wird die Veränderung juristischer und ökonomischer Regeln zu viel Zeit in Anspruch nehmen. Eine Vielzahl von aktuellen „Pionierstrategien“ weist allerdings nach, dass bereits unter aktuellen Bedingungen erhebliche Erfolge möglich sind.

Baukultur und qualitätvolle Gestaltung behalten auch in der Transformation ihre herausragende Bedeutung. Die kreative Weiterentwicklung zu einer neuen „Umbaukultur“ auch unter den Bedingungen des Klimawandels ist eine der Voraussetzungen für die breite Akzeptanz der angestrebten, notwendigen Transformation.

Die umfassende Aktivierung aller relevanter Akteure der Transformation wird entscheidend für deren Umsetzungsgeschwindigkeit und den Gesamterfolg. Passgenaue Beteiligungsverfahren, vielfältige Kommunikation und maßgeschneiderte, niedrigschwellige Beratungsangebote sind der Schlüssel dazu. Die Einbindung der großen Bestandhalter mit ihren oft homogen strukturierten Siedlungen lassen uns die „low hanging fruits“ frühzeitig und mit starken Einsparungseffekten ernten. Letztlich werden aber auch die Gesamtheit der Einzeleigentümer durch ihre große Anzahl wie auch die Gewerbeimmobilienbesitzer mit ihren großen Gebäudevolumina für den Erfolg der baulichen Transformation unverzichtbar. Um sie zu erreichen bedarf es passende Vorgehensweisen.

Die Gesamtaufgabe ist enorm, die verbleibende Reaktionszeit ist knapp. Dennoch weisen erfolgreiche „Pionierstrategien“ die Richtung und neue Bauaufgaben haben durch die Kreativität der Bau-schaffenden schon immer zu tragfähigen Lösungen geführt. Die umfassende Transformation hat bereits begonnen. Sie erfolgreich und umfassend weiterzuführen, erscheint alternativlos.

## Pionierstrategien zur Transformation im Bestand

Die Herausforderungen, mit der baulichen Gestaltung unserer Umwelt einen signifikanten Beitrag zur Bewältigung der drängenden Zukunftsaufgaben zu leisten, sind gewaltig. Die nachfolgenden Beispiele zeigen, wie durch Transformation im Bestand die Emission von Treibhausgasen, die Inanspruchnahme von Flächen oder die Erzeugung von Verkehr minimiert werden können, und dies bei gleichzeitiger Steigerung der Wohn- und Freiflächenqualität unter Erhaltung gewachsener Sozialstrukturen. Der Bezug zu den formulierten Grundprinzipien wird für jedes einzelne Hoffnungsprojekt hergestellt.

### Pionierstrategie: Fritz-Kissel-Siedlung, Frankfurt am Main

#### Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte / Wohnstadt

Die Fritz-Kissel-Siedlung wurde in den Jahren 1951 bis 1954 von der Nassauischen Heimstätte in Zusammenarbeit mit der SÜWAG gebaut. Mit fast 2.400 Wohnungen war sie nach dem Krieg die größte Frankfurter Neubauwohnsiedlung. Die städtebauliche Konzeption geht auf einen Plan von Ernst May und Herbert Boehm aus den 1920er Jahren zurück. Namensgeber der Siedlung, die für ihre großzügigen Grünflächen bekannt ist, war der damalige Präsident der Landesversicherungsanstalt. Er hatte sich als Aufsichtsratsmitglied der Nassauischen Heimstätte für den Bau stark gemacht. Seit dem Jahr 2000 steht die Fritz-Kissel-Siedlung unter Denkmalschutz. In der Fritz-Kissel-Siedlung wird mehr als 5.000 Quadratmeter bezahlbarer Wohnraum geschaffen – durch ein- und zweistöckige Aufstockung von 14 Bestandsgebäuden. Bis zum Frühjahr 2021 entstehen so in der traditionsreichen Siedlung 82 Ein- bis Drei-Zimmer-Wohnungen. 22 der 82 Mietwohnungen werden über den ersten und zweiten Förderweg gefördert. Erstmals arbeitet der NHW-Unternehmensbereich Modernisierung und Großinstandhaltung dabei mit vorgefertigten Modulen in Holzbauweise: Neubauteile werden nach dem Abbau der alten Dächer einfach auf die Gebäude gesetzt. Die Holzmodule sind besonders leicht und erfüllen den ‚KfW Effizienzhaus 40‘-Standard. Auf den neuen Dächern werden PV-Module zur Gewinnung elektrischer Energie installiert. Über Details der Maßnahmen werden die Bewohner/innen aufgrund der anhaltenden Pandemie über virtuelle Mieterversammlungen informiert. Ursprünglich war geplant, betroffene Mieter/innen,

vornehmlich die der bisherigen Dachwohnungen, während der Arbeiten in Hotels unterzubringen. Aufgrund steigender Infektionszahlen sowie neuer Verordnungen war dies nicht umzusetzen. Die Alternative: Die Mieter/innen halten sich in Tageszimmern eines Hotels in Gehweite auf und kehren abends in ihre Wohnungen zurück. Fallweise werden auch Ersatzwohnungen bereitgestellt. Für alle Mieter/innen ist besonders erfreulich, dass sich der Mietpreis nicht ändert. Im Bestand werden Hausfassaden und Wände im Treppenhaus mit einem neuen Anstrich versehen, Regen- und Abwasserleitungen sowie Wohnungstüren erneuert. Die vorhandenen Grünanlagen wertet die NHW auf und setzt ein Mobilitätskonzept um. Die Unternehmensgruppe investiert hier insgesamt circa 32 Millionen Euro.

**Es bestehen folgende Bezüge zu den Grundprinzipien:**

#### Grundprinzip 1: Vom Einzelbaustein zum System

Aufstockungen sind eine gute Möglichkeit, neuen und vor allem bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Ein wesentliches Argument: Das Grundstück ist bereits vorhanden. In dem extrem kleinen Markt in Frankfurt sind die Grundstückskosten besonders hoch. Darüber hinaus werden die ohnehin schon knappen Flächen geschont und die neue Versiegelung von Grund und Boden begrenzt. Im Zuge der Innenentwicklung wird dringend benötigter innerstädtischer Wohnraum bei gleichzeitiger Schonung



© Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH

und Aufwertung der wertvollen Freiflächen geschaffen.

#### Grundprinzip 2: Vom Extrahieren zum Integrieren

Durch die Verwendung von vorgefertigten Modulen kann die Maßnahme zügig und kostengünstig durchgeführt werden. Im Zuge der Aufstockung werden die vorhandenen Grünanlagen nach Abschluss der Maßnahme mit neuen Bepflanzungen aufgewertet. Zudem werden Müllplätze und Abstellplätze für Fahrräder erneuert. Auf dem Platz des alten Garagenhofs entsteht ein neues Parkhaus mit 52 Stellplätzen und drei Ladesäulen für E-Autos. Auch Carsharing und Leihfahrräder werden eingeführt.

#### Grundprinzip 3: Von der Regulierung zur Flexibilisierung

Der Einsatz von Holzmodulen stellt sicher, dass die Baumaterialien nach Ablauf der Nutzungszeit ohne hohen energetischen Einsatz abgebrochen und dem Materialkreislauf zugeführt werden können.

#### Grundprinzip 4: Von der Phase zum Kreislauf

Die Aufstockung erfolgt nach hohem energetischem Standard mit Modulen aus nachwachsenden Rohstoffen und damit in einer CO<sub>2</sub> sparenden Bauweise. Damit einhergehend wird auch der Wohnungsbestand aufgewertet. Flexibilität war bei der Aufstockung der Gebäude aufgrund des bestehenden

Denkmalschutzes gefragt. Die zusätzliche Installation von 1.400 PV-Modulen zur Gewinnung von Elektrizität führt zur Erhöhung des Anteils an regenerativen Energien.

#### Grundprinzip 5: Vom Nebeneinander zum Miteinander

Die Mieter wurden im Rahmen digitaler Mieterversammlungen an dem Prozess beteiligt und profitieren von einem neuen klimaschonenden Mobilitätsangebot, einer Aufwertung der Freiflächen und konstanten Mieten.



© Nassauische Heimstätte Wohnungs- und  
Entwicklungsgesellschaft mbH



© Nassauische Heimstätte Wohnungs- und  
Entwicklungsgesellschaft mbH



© Nassauische  
Heimstätte  
Wohnungs- und  
Entwicklungs-  
gesellschaft mbH

## Pionierstrategie: Mainhöhe, Kelsterbach

### Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte / Wohnstadt

Das Quartier „Auf der Mainhöhe“ liegt im Südwesten der Stadt Kelsterbach zwischen Mainufer und Bahntrasse. Insgesamt umfasst es 12 Hektar Fläche, auf denen rund 1.200 Menschen leben. Die überwiegend öffentlich geförderte Wohnbebauung im Quartier stammt aus den 1950er, 60er und 70er Jahren. Hier führt die Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte / Wohnstadt seit mehreren Jahren eine umfassende Quartiersentwicklung durch. Zwischen 2015 und 2020 wurden 208 Wohneinheiten umfassend saniert und modernisiert, wodurch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Bestandswohnungen um mehr als 65% reduziert werden konnte. Weitere 86 Bestandswohnungen waren in einem derart ungünstigen Ausgangszustand, dass hier die Entscheidung zugunsten des Abrisses und eines Neubaus fiel.

Anstelle dieser 86 Wohnungen baut die Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte / Wohnstadt hier 237 bezahlbare, davon 77 geförderte Mietwohnungen, und eine Kita. Die Zahl der Wohnungen wird somit fast verdreifacht, die Wohnfläche sogar mehr als vervierfacht. Trotz des enormen Zuwachses an Wohnfläche werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 20% reduziert.

Die neuen Wohnungen entstehen bis 2023 in zwei Häusern mit jeweils fünf bis sieben Etagen. Alle haben einen Balkon, Loggia oder eine Terrasse, die erdgeschossigen Wohnungen zusätzlich einen kleinen Garten. Zwischen den Gebäuderiegeln, die quer zum Main und der Rüsselsheimer Straße ausgerichtet sind, gibt es drei große Grünflächen mit Bäumen, kleinen Hügeln und Rasenflächen.

Die Neubauten entstehen im KfW 55 Standard, die Energieversorgung erfolgt über ein eigenes BHKW mit Nahwärmenetz. Es wird seitens der NHW ein E-Carsharing und E-Lastenfahrräder angeboten.

Einen besonderen Entwicklungsbedarf weist die „Mainhöhe“ vor allem in Bezug auf die Wohn- und Lebensbedingungen, auf das Wohnumfeld und die Infrastruktur auf. Kinderbetreuungseinrichtungen sowie medizinische Versorgung fehlen bisher in der Umgebung und es besteht ein Mangel an Spiel- und Nutzflächen für Kinder und Jugendliche. Außerdem führen fehlende Treffpunkte und Aufenthaltsmöglichkeiten im Außenbereich dazu, dass kaum Leben außerhalb der Wohnung stattfindet.

Aufgrund dessen wurde das Quartier „Kelsterbach - Auf der Mainhöhe“ im Jahr 2014 in das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ (jetzt: Sozialer Zusammenhalt) aufgenommen. Mit der Prozesssteuerung wurde die ProjektStadt als externer Dienstleister von der Stadt Kelsterbach nach europaweiter Ausschreibung beauftragt. Die Unternehmensgruppe investiert hier insgesamt fast 100 Millionen Euro.

**Es bestehen folgende Bezüge zu den Grundprinzipien:**

#### Grundprinzip 1: Vom Einzelbaustein zum System

Die Nachverdichtung auf bereits wohnbaulich genutzten Flächen reduziert die Inanspruchnahme von Flächen an anderer Stelle zur Deckung des dringenden Wohnbedarfs in der Metropolregion. Das Quartier ist wegen seiner Randlage im Südwesten

der Stadt Kelsterbach sowie durch die Barrieren der Bahntrasse im Südosten und der Umgehungsstraße Staudenring im Süden von der restlichen Stadt abgegrenzt. Aufgrund dessen werden auf der Grundlage eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) bauliche Maßnahmen und Umgestaltungen durchgeführt, damit der Bevölkerung die Integration in das städtische-öffentliche Leben und der Zugang zu Kultur-, Freizeit und Bildungseinrichtungen vereinfacht wird. Das Quartier wird besser an die Stadt angebunden, damit der Entwicklung eines sozialen Brennpunktes entgegengewirkt wird.

#### Grundprinzip 2: Vom Extrahieren zum Integrieren

Die energetische Sanierung des Bestandes sowie die Nachverdichtung durch Neubau gehen einher mit einer umfassenden themenübergreifenden Quartiersentwicklung. Die Verbesserung des Bildungsangebotes und ein besserer Zugang zum Main für die Bewohner tragen dazu bei, die Wohnqualität und Lebensbedingungen im Quartier zu verbessern. Auch wird das Image des Quartiers gewandelt. Der Ausbau des Infrastrukturangebotes und die Sicherung des preiswerten Wohnraums sind Bestandteile des Förderprogramms „Sozialer Zusammenhalt“. Weitere Ziele sind die Schaffung eines Mittelpunkts für das gemeinsame Leben und eines nachbarschaftlichen Netzes. Vor diesem Hintergrund entstanden zahlreiche Projekte, wie z. B. die Errichtung eines Bürgertreffs mit Gemeinschaftsräumen sowie die Erstellung eines Freiflächenkonzeptes, die Schaffung barrierefreier Hauseingänge in Kooperation mit den Immobilieneigentümern und die Umgestaltung der Unterführung Staudenring. Dazu kommen

die Umgestaltung des Mainufervorlandes und der Kelsterbacher Terrasse. In der Summe sollen bauliche, wirtschaftliche und soziale Maßnahmen zu einer positiven Entwicklung des Quartiers beitragen.

#### Grundprinzip 5: Vom Nebeneinander zum Miteinander

In die Quartiersentwicklung werden die Bewohner/innen frühzeitig durch breite aktivierende Partizipationsmöglichkeiten eingebunden. Zusätzlich sorgt das Forschungsprojekt „SuPraStadt“ seit 2019 in Kooperation mit dem Institut für sozial-ökologische Forschung Frankfurt (ISOE) als Forschungspartner für die Verbesserung der Lebensqualität und sozialen Teilhabe im Wohnviertel bei gleichzeitiger Reduktion des Ressourcenverbrauchs und verringerter Wirkung auf die Umwelt.



© faktor10 GmbH

## Pionierstrategie: Passiv Haus SozialPlus1 - ein modernisiertes Bestandshaus und ein Ersatzneubau im Lincoln Quartier Darmstadt

Ein Projekt der Neuen Wohnraumhilfe gGmbH, faktor10 GmbH, Institut Wohnen und Umwelt GmbH

Für Mieter mit niedrigem Einkommen haben die Kosten des Wohnens eine große Bedeutung. Neben den Nettokaltmieten spielen die Betriebskosten – vor allem die Energie- und Stromkosten – eine immer größere Rolle. Dass beides minimiert werden kann, zeigt das Projekt „PassivhausSozialPlus“, mit welchem 2019/2020 insgesamt 42 geförderte Wohnungen geschaffen worden sind.

Auf einem Grundstück in der Lincoln-Siedlung wurden zwei Hauseingänge eines Bestandsgebäudes (Baujahr ca. 1955) hochenergetisch modernisiert und um ein Geschoß erweitert: Ein Hauseingang wurde abgerissen und durch einen Neubau im KfW40 Plus Standard ersetzt. So wurden aus 12 Bestandswohnungen in den zwei Hauseingängen 22 modernisierte und im Neubau 20 barrierefreie Wohnungen geschaffen. Die Wiederverwendung von allen Balkongeländern, Einbauküchen, maßangefertigten Türblättern und Einbauschränken ist gelungen. Die Gebäude verfügen über PV-Anlagen und Batteriespeicher, aus denen „Mieterstrom“ bezogen wird.

Die Wohnfläche liegt bei 25m<sup>2</sup> pro Person - gegenüber dem BRD-Durchschnitt von 47 m<sup>2</sup>. Die Nettokaltmieten der geförderten Wohnungen liegen bei

6,50 €/(m<sup>2</sup>\*Monat); hinzu kommt eine Betriebskostenpauschale von 2,54 €/(m<sup>2</sup>\*Monat), die sämtliche Nebenkosten inkl. Haushaltsstrom enthält. Wärme für Heizung und Warmwasser werden ebenso wie die verbrauchsunabhängigen Nebenkosten pauschaliert abgerechnet. Für Trinkwasser und Haushaltsstrom ist ein Budget in der Betriebskostenpauschale enthalten. Die Ausnutzung der Budgets wird in den Wohnungen mittels Displays visualisiert. Verbräuche die über dem (sehr knapp bemessenen) Budget liegen, müssen nachgezahlt werden. Diese (gegenüber den vom DMB 2020 erfaßten Betriebskosten (ohne Haushaltsstrom) von 3,61€ /m<sup>2</sup>\* Monat) sehr geringen Kosten werden durch Energieeffizienz bei Heizung, Warmwasser, Stromverbrauch und Reduktion des Frischwasserverbrauchs, z. B. durch eine Grauwasseranlage, erreicht.

Engagierte Planung in Zusammenarbeit mit den Handwerkern und sehr sorgfältiger Überwachung der Bauarbeiten führten zu Kosten der Baumaßnahme von 10.358.000 € die durch die Stadt Darmstadt, die WIBank und KfW Mittel aufgebracht worden waren. Die abgerechneten Baukosten (5/2020) liegen im modernisierten Bestandsgebäude bei 1.090 €/m<sup>2</sup> Wfl. für die Kostengruppe 300 und 378 €/m<sup>2</sup> Wfl. für die



© faktor10 GmbH

Kostengruppe 400. Die Gesamtkosten von Bestandsmodernisierung und Neubau liegen bei 3.174 €/m<sup>2</sup> Wfl. für die Kostengruppen 100 bis 700.

(IWU: PassivhausSozialPlus – Konzept, Umsetzung, Kosten und Ergebnisse des ersten Messjahres; 2021 S.9; IWU Workshop am 15.03.2022: „2 Jahre PassivhausSozialPlus: Erfahrungen, Ergebnisse, Sozialkonzept, Nebenkosten, Budgets und Baukosten“)

**Es bestehen folgende Bezüge zu den Grundprinzipien:**

### Grundprinzip 2: Vom Extrahieren zum Integrieren

Die Senkung der Betriebskosten bei hohen ökologischen Standards findet das Interesse der Bewohner und das der Stadt welche im Rahmen der Kosten der Unterkunft (unabhängig von der kommunalen Mitfinanzierung im geförderten Wohnungsbau) und dabei auch für die Kosten der Wärme aufzukommen hat. Das Land Hessen als Fördermittelgeber der sozialen Wohnraumförderung teilt dieses Interesse.

### Grundprinzip 4: Von der Phase zum Kreislauf

Die Modernisierung des größeren Teils des Gebäudes statt des Komplettabriss spart graue Energie: 1.500t CO<sub>2</sub> Einsparung bei gleichzeitiger Wiederverwendung von verbautem Material im Gebäude sind erfolgt.

### Grundprinzip 5: Vom Nebeneinander zum Miteinander

Dauerhafte zielgruppenorientierte Ansprache der Bewohner vermittelt durch die Neue Wohnraumhilfe. Eine Architektin, die seit Jahren Energieeffizienz und Ressourcenschonung erprobt und angetreten ist, die Betriebskosten-die zweite Miete- zu senken. Eine Stadt, die Klimaschutz und Bezahlbarkeit für alle Bewohnergruppen erreichen und verbessern will. Diese ermöglichen Kooperationen und Interessenausgleich zwischen unterschiedlichen Akteuren. Es konnte gezeigt werden, dass auf diese Weise auch in geförderten Wohnungen und trotz Übernahme eines Teiles der Betriebskosten durch die Gemeinde verantwortungsvoller Umgang mit den Ressourcen möglich ist.



© Kirsten Bucher

## Pionierstrategie: Studentisches, innerstädtisches Wohnen im alten Verwaltungsbau, Darmstadt

**Architekten / Planer: planquadrat Elfers Geskes Krämer PartG mbB**

Durch Sanierung, Umnutzung und Aufstockung wurde ein leerstehendes Verwaltungsgebäude aus den 1950er-Jahren zu einem Studierendenwohnheim umgenutzt. Das Gebäude schafft eine neue attraktive Raumkante und setzt Maßstäbe für die weitere Entwicklung des Quartiers.

Das Studierendenwohnheim Studico liegt im Sanierungsgebiet „Westliche Innenstadt – Mollerstadt“, in dem einige städtebauliche und funktionale Mängel festzustellen sind. Das Wohnen und Arbeiten verliert in diesem Stadtteil aufgrund veralteter Standards und mangelnder Instandhaltung an Attraktivität. Mit dem Umbau des nüchternen Verwaltungsbaus zu einem hochwertigen Studierendenwohnheim mit 92 Appartements und einer kleinen Büroeinheit trägt das Architekturbüro planquadrat Elfers Geskes Krämer PartG mbB gemeinsam mit den Bauherren, der Unternehmensgruppe Krieger + Schramm maßgeblich zur Verbesserung der Situation bei.

Die unattraktive, monotone Lochfassade des Bestandsgebäudes wurde durch großzügige, vertikale Fensterbänder gegliedert und farblich akzentuiert, während sie sich im Übrigen optisch zurücknimmt. Die Aufstockungen mittels Gauben und

Walmdach fügen sich in dieses Gesamtbild ein. Eine weitere Veränderung umfasst die Verlegung des Haupteingangs in den Arkadengang. Dieser wurde grundlegend saniert und steht als Teil einer städtebaulichen Gesamtanlage unter Denkmalschutz. Somit konnte der bislang unattraktive öffentliche Raum aufgewertet und die innere Erschließung des Gebäudes verbessert werden. Im Inneren wurde die Aufteilung der Wände der neuen Wohnnutzung angepasst und 92 moderne, helle Studierenden-Appartements geschaffen.

Heute bildet das Studico mit seiner eleganten, hellen Fassadengestaltung, hochwertigen Materialien und harmonischen Proportionen die bestimmende Raumkante an der Straßenkreuzung Steubenplatz / Bleichstraße und wertet den städtischen Raum wesentlich auf. Zugleich fügte sich das Gebäude durch eine ruhige Fassadengliederung und Gebäudehöhe in die umgebende Bebauung ein.



© planquadrat Elfers Geskes Krämer PartG mbB

**Es bestehen folgende Bezüge zu den Grundprinzipien:**

### Grundprinzip 1: Vom Einzelbaustein zum System

Das Leitbild des Sanierungsgebiets „Westliche Innenstadt – Mollerstadt“ ist es, den Stadtteil zu einem lebendigen Innenstadtquartier für urbane Wohn- und Arbeitsformen zu entwickeln. Wesentliche Aspekte dabei sind die urbane Mischung, eine nachhaltige Umstrukturierung, die Aufwertung des öffentlichen Raumes und die Verbesserung der Verkehrssituation. Die nachhaltige Sanierung und Umnutzung des Verwaltungsgebäudes zu einem Studierendenwohnheim arbeitet exakt mit diesen Prinzipien und setzt damit einen Impuls zur Entwicklung des gesamten Quartiers. Das Studico ist als System für eine nachhaltige Quartiersentwicklung zu sehen.

### Grundprinzip 2: Vom Extrahieren zum Integrieren

Die Deklaration als Sanierungsgebiet setzt klare Priorität auf die Themen Klimaanpassung und Klimaschutz, die beim Studico große Beachtung finden: Grundsätzlich wurde bei der Umnutzung eines leerstehenden Bürogebäudes zu einem Studierendenwohnheim der Bestand so weit wie möglich erhalten und vorhandene Gebäudesubstanz bzw. graue Energie sinnvoll weitergenutzt. Darüber hinaus wurde durch Aufstockung die Ausnutzung des Gebäudes erhöht. Somit konnte die bauliche Dichte im städtischen Raum sinnvoll erhöht werden. Gleich-

zeitig wurde der ehemals versiegelte Innenhof mit Garage zu einer entsiegelten Freifläche mit begrünten Innenhoffassaden verwandelt. Große Teile des Flachdaches wurden zudem extensiv begrünt.

### Grundprinzip 3: Von der Regulierung zur Flexibilisierung

Das Mobilitätskonzept kann als nachhaltige Lösung für das gesamte Quartier betrachtet werden. Gleichzeitig reagiert es auf die Bedürfnisse der jungen Bewohnerschaft und seiner zentralen Lage: Es gibt einen großen Fahrradabstellraum im Keller, der über eine Zufahrtsrampe erreicht werden kann. Dort werden auch Lademöglichkeiten für E-Bikes angeboten. Die bestehende Garage im Innenhof wurde durch Car-Sharing-Parkplätze ersetzt, die ebenso von der Nachbarschaft genutzt werden können. Gemäß der Stellplatzsatzung kann aus diesem Grund auf weitere Parkangebote für Kraftfahrzeuge verzichtet werden. Dies trägt zur Reduzierung des PKW-Verkehrs im innerstädtischen Bereich bei und schafft Platz für eine zusätzliche Grünfläche. Darüber hinaus garantiert die zentrale Lage eine sehr gute Anbindung an die Bus- und Bahnlinien des ÖPNVs. Neben der Gebäudesanierung tragen beim Studico also ein nachhaltiges Mobilitätskonzept und die Aufwertung bzw. Mehrung der Grünstruktur wesentlich zur CO<sub>2</sub>-Einsparung bei.

### Grundprinzip 4: Von der Phase zum Kreislauf

Die Entscheidung für den Gebäudeerhalt wurde wesentlich von dem Willen zur Nachhaltigkeit und der Nutzung der im Gebäude gebundenen grauen Energie bestimmt. Auf dieser Grundlage wurde das ehemals energetisch problematische Gebäude durch eine hochwertige Dämmung der Fassade und neue Fenster aufgewertet. Zusätzlich wurde eine zentrale Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung eingebaut und das Heizsystem auf eine Pellet-Heizanlage mit entsprechender Bevorratung im Untergeschoss umgestellt. Die großen Fensterflächen sorgen für eine bessere Belichtung der Räume und gleichzeitig für höhere Solarenergiegewinne, ohne weiteren technischen Aufwand. Mit diesen Maßnahmen konnte ein KfW 70 Standard erreicht werden.

### Grundprinzip 5: Vom Nebeneinander zum Miteinander

Die Erfahrung der Stadt hat gezeigt, dass eine nachhaltige städtebauliche Sanierung ohne die Mitwirkung und Unterstützung privater Eigentümerinnen und Eigentümer nur bedingt zum Erfolg führt. Deshalb war es insbesondere das Ziel, Sanierungsmaßnahmen im privaten Bereich zu fördern und zu unterstützen. Hierzu gehören die Modernisierung von Wohn- und Geschäftshäusern und auch die Aufwertung von Freiflächen in den Blockinnenbereichen. Das Studico zählt zu den ersten Projekten dieser Art in der Darmstädter Mollerstadt.





© AS+P Albert Speer + Partner GmbH

## Pionierstrategie: Heinrich-Lübke-Siedlung, Frankfurt

ABG Frankfurt Holding und AS+P Albert Speer + Partner GmbH, Frankfurt,

Als Demonstrations- und Testprojekt für die qualitative Verbesserung von Wohnquartieren aus den 60er bis 80er Jahren wurde die Heinrich Lübke-Siedlung der ABG FRANKFURT HOLDING mit circa 600 Wohneinheiten zum Modell für eine umfassend nachhaltige Sanierung nicht mehr zeitgemäßer Großsiedlungen. Das städtebaulich-architektonische Konzept legt Wert auf die Stärkung bestehender Qualitäten der Siedlung. Die Nachbarschaften in den einzelnen Häusergruppen wurden durch individuell gestaltete Gartenhöfe und eine Neuorientierung der Erschließung gestärkt. An einigen Stellen wurde die städtebauliche Struktur durch einige wenige Neubauten arrondiert. Die Fassaden der Bestandsgebäude wurden durch eine Vergrößerung der Fensterflächen geöffnet und erhielten eine Wärmedämmung sowie einen steinernen Sockel. Thermisch bislang ungedämmte Loggien wurden in die Wohnungen integriert und durch vorgestellte Balkone ersetzt. Die vorhandene Hochgarage wurde grundständig saniert. Ergänzt wurde die Modernisierung durch ein ganzheitliches Energie- und Gebäudekonzept, so dass durch die Gesamtheit der Maßnahmen der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Siedlung um über 90 Prozent gesenkt werden konnte. Planung und erfolgreiche Umsetzung fanden zwischen 2009 und 2015 statt.

Es bestehen folgende Bezüge zu den Grundprinzipien:

### Grundprinzip 1: Vom Einzelbaustein zum System

Die systemische Betrachtung der Siedlung zielt auf eine umfassende Aufwertung und Weiterentwicklung. Synergien werden vielfältig ausgenutzt.

### Grundprinzip 2: Vom Extrahieren zum Integrieren

Umfassende Aufwertung statt Beschränkung auf eine thermische Sanierung nutzen den Mietern wie dem Eigentümer. Die Bearbeitung des gesamten Quartiers eröffnet eine Vielzahl von Verbesserungsmöglichkeiten, von der Haustechnik bis zur Freiraumqualität. Die Erhaltung der gewachsenen Sozialstruktur über die Sanierung hinaus, der Schutz von Freiflächen durch Nachverdichtung sowie die kleinteilige Nutzungsmischung mit Versorgungseinrichtungen nutzen die organisatorischen und ökonomischen Möglichkeiten der vorgefundenen Strukturen.

### Grundprinzip 4: Von der Phase zum Kreislauf

Die Erhaltung nahezu aller Gebäude und auch der Hochgarage sichert in großem Umfang „graue Ener-



© AS+P Albert Speer + Partner GmbH

gie.“ Erreichung von Zukunftsfähigkeit durch intelligente Weiterentwicklung der seriell gefertigten Wohngebäude wie auch der bisher allgemein gemiedenen Hochgarage

### Grundprinzip 5: Vom Nebeneinander zum Miteinander

Bewohnerbeteiligung über den Sanierungsprozess, vor allem aber die verbesserte Lebensqualität im Quartier führen zu einer hohen Akzeptanz der Maßnahmen und lassen Veränderungen hin zu ressourcenschonenderen Lebensstilen erwarten.

Aus heutiger Sicht hätten sich einige weitere Optimierungen angeboten: Stärkere Nachverdichtung wäre vertretbar (ÖPNV-Gunst, Landschaftsbezug). Bei der Fassadendämmung wäre ein Ersatz der erdöl-basierten Dämmstoffe wünschenswert. Statt des Gasbrennwertkessels wäre der Einsatz einer Wärmepumpe zu prüfen. Das Thema der „Schwammstadt“ wäre deutlich intensiver zu verfolgen und CO<sub>2</sub>-Senken durch weitere Begrünungsmaßnahmen böten sich an. Im Ergebnis ist das Projekt allerdings auch einige Jahre nach seiner Fertigstellung als Modellfall nutzbar.



© Dieter von Lüpke

## Pionierstrategie: Quartiersentwicklung Bürostadt Niederrad

### Stadtplanungsamt Frankfurt

Die Bürostadt Niederrad mit einer Bruttobaufläche von ca. 86 ha wurde seit 1962 als Stadtquartier für ca. 15.000 Arbeitsplätze realisiert. Die Baustruktur war durch freistehende Solitäregebäude gekennzeichnet, die bei Gebäudehöhen von bis zu 80 Metern umfangreiche Freiflächen besaßen. Die Bürostadt war ihrem Namen gemäß der Büronutzung gewidmet. Im Jahr 2006 standen ca. 300.000 qm Büronutzfläche und damit etwa ein Drittel aller Büronutzflächen leer.

Das Stadtplanungsamt begann 2007 mit einem Veränderungsprozess mit dem Ziel eines gemischt genutzten Stadtquartiers. In einem 14-jährigen Planungs- und Umbauprozess konnten durch Abbruch und Umnutzung von Bürogebäuden sowie Nachverdichtung 2.345 neue Wohnungen fertiggestellt werden. Weitere ca. 1.700 Wohnungen befanden sich 2021 im Bau. Zwei Kindertagesstätten wurden realisiert, eine dritte ist im Bau. Einzelhandelsläden und Gaststätten wurden in zentraler Lage ergänzt. Auch wenn eine Grundschule noch fehlt und öffentliche Räume noch aufzuwerten sind: Die „Bürostadt“ ist tot, das „Lyoner Quartier“ lebt!

#### Es bestehen folgende Bezüge zu den Grundprinzipien:

**Grundprinzip 1: Vom Einzelbaustein zum System**  
Der Konversionsprozess wurde von Anfang an auf den Stadtteil insgesamt ausgerichtet. Einzelne Projekte wurden stets aus dem Gesamtkonzept abgeleitet. Das Ziel eines gemischt genutzten Stadtteils wurde nicht nur aus dem Wohnungsbedarf der Stadt abgeleitet, sondern auch damit begründet, Verkehrsleistungen zu reduzieren und die verbleibende Büronutzung durch ein nachhaltig werthaltiges Umfeld zu stützen.

#### Grundprinzip 2: Vom Extrahieren zum Integrieren

Sektorale Planungen wurden integriert. So wurde insbesondere die Aufwertung und Ergänzung öffentlicher Grünflächen im Zusammenhang der Bauflächenentwicklung betrachtet. So wurden Ergänzungen öffentlicher und privater Versorgungseinrichtungen als Teil der Konversionsstrategie priorisiert.

#### Grundprinzip 3: Von der Regulierung zur Flexibilisierung

Das vorhandene Straßennetz und die Infrastruktur des ÖPNV gewährten von Anfang an ein hohes Maß



© Dieter von Lüpke

an Flexibilität. Neue Festsetzungen von Mischgebieten und Erweiterungen des Maßes der zulässigen Nutzung gaben den Grundstückseigentümern mehr Entscheidungsspielräume. Möglich wurden derartige Flexibilisierungen durch die Veränderung der Rahmenbedingungen für bauliche Investitionen: Die Ertragskraft des Wohnungsbaus wuchs, die Ertragskraft des Bürobaus wurde geringer – mit der Folge höherer Wertschätzung des Wohnungsbaus.

#### Grundprinzip 4: Von der Phase zum Kreislauf

Die Konversion lebte auch von dem Ziel, die vorhandene städtische Infrastruktur dauerhaft weiter zu nutzen. Vorhandene Gebäude umzubauen und deren Grundstruktur weiter zu nutzen, gelang dagegen eher selten. Wenn es in den letzten Jahren bereits hohe CO<sub>2</sub>-Abgaben gegeben hätte, wären Entscheidungen über Abbruch vs. Umbau vorhandener Gebäude sicherlich in vielen Fällen anders getroffen worden.

#### Grundprinzip 5: Vom Nebeneinander zum Miteinander

Eine intensive Pflege eines „Miteinanders“ mit den privaten Grundstückseigentümern war angesichts

der Eigentumsverhältnisse notwendige Voraussetzung für den Erfolg. Der Leerstand von Büroflächen erzeugte Handlungsdruck. Der „weite Mantel“ der neuen Bebauungspläne erhöhte die Akzeptanz der Konversion. Baurechtliche Entscheidungen der Stadt an anderen Standorten konnten Konversionsentscheidungen in der Bürostadt fördern. Auf städtische Investitionen und öffentliche Förderprogramme wurde bisher verzichtet – eine Zurückhaltung, die jetzt allerdings der Überprüfung und Korrektur bedarf.



© Grafik: Stadtplanungsamt Wiesbaden

© Stadtplanungsamt Wiesbaden

## Pionierstrategie: Spielregeln nachhaltiger Stadtentwicklung – Landeshauptstadt Wiesbaden

### Stadtplanungsamt Wiesbaden

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat sich zum Ziel gesetzt, die Kastel Housing Area (KHA) im Stadtteil Mainz-Kastel als erstes Nachhaltigkeitsquartier Wiesbadens zu entwickeln. Die KHA wird zum Modellquartier, das Verantwortung für die Zukunft übernimmt und aufzeigt, wie nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung in Wiesbaden aussehen, umgesetzt und gelebt werden kann.

Ziel der Entwicklung ist es, hochwertige Wohn-, Arbeits- und Lebensräume in einem urbanen, auf den menschlichen Maßstab angepassten Quartier zu schaffen. Unterschiedliche Wohnstrukturen und Freiräume, angenehme Nachbarschaften und ein gutes Miteinander sorgen für hohe Lebensqualität, bunte Mischung und starke Vielfalt. Klimaschutz und -anpassung, Biodiversität, Wassermanagement, Lärmschutz, Energieversorgung und neue, autoarme Mobilität sind integrierte Bestandteile. In den fünf Handlungsfeldern „Lebendige Stadt“, „Klimaoptimiertes Stadtgrün“, „Sensibles Wassermanagement“, „Erneuerbare Energien“ und „Neue Mobilität“ werden „Spielregeln nachhaltiger Stadtentwicklung“ entwickelt. Jedes Handlungsfeld weist dabei ein „Big Picture“ mit Unterzielen, spezi-

fischen Maßnahmenpaketen und Qualitätsstandards auf. Der städtebauliche Rahmenplan arbeitet eng an Bestand und Umgebungskontext und setzt die Spielregeln integriert um.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat bereits im Erarbeitungsprozess die Übertragbarkeit der Spielregeln als Modell für die gesamte Stadt vorangetrieben. 2021 fand ein zweitägiges Symposium mit Fraktionen, Dezernaten, städtischen Gesellschaften und externen Experten statt, um im diskursiven Prozess die wesentlichen Spielregeln für eine nachhaltige Stadtentwicklung Wiesbadens zu definieren, die auf eine breite und gemeinsame Bindung und Verpflichtung („Commitment“) quer über alle politischen, administrativen oder institutionellen Akteure ausgelegt sind. Dabei ist klar, dass es sich bei den Spielregeln um einen nicht abschließenden, fortschreibungsfähigen- und -bedürftigen „Werkzeugkasten“ handelt. Im Ergebnis des Symposiums werden u.a. vier konkrete Experimentierfelder für integrierte Stadtteilentwicklung und eine verbindliche Operationalisierung der Spielregeln auf Quartiersebene weiterverfolgt.

© alle Grafiken: Stadtplanungsamt Wiesbaden



Grün und Wasser - Mitmachen im Quartier KHA



Multifunktionalität im Mobilitätshaus

**Das Projekt setzt die oben beschriebenen Grundprinzipien in hohem Maße um:**  
**Grundprinzip 1: Vom Einzelbaustein zum System**

KHA und Spielregeln sind von vornherein auf abgestimmte systemische Entwicklung angelegt, alle Handlungsfelder und Komponenten werden als Gesamtkonzept entwickelt. Verschiedene zukunftsweisende Stadtmodelle wirken dabei unmittelbar zusammen und schaffen ein lebendiges, lebenswertes Gesamtsystem.

**Grundprinzip 2: Vom Extrahieren zum Integrieren**

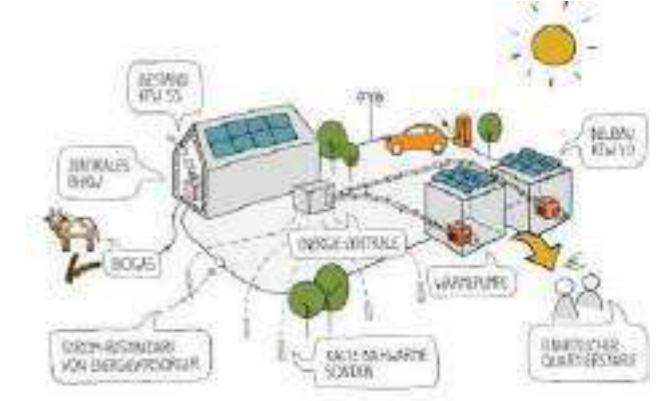
Integriertes Planen und Umsetzen spielt bei den Handlungsfeldern der KHA und den Spielregeln eine zentrale Rolle. Die verschiedenen Schichten von Stadt greifen im Quartier unmittelbar ineinander und erzeugen damit hohe Synergieeffekte. Eine Optimierung stellte hierbei sicher die Realisierung einer schienengebundenen ÖV-Anbindung und deren Integration in die Mobilitätsangebote der KHA bzw. Gesamtstadt dar.

**Grundprinzip 3: Von der Regulierung zur Flexibilisierung**

Bestehende Grünräume und Baumbestand werden für Klimaschutz, Hitzeminderung und Freiraumqualität beinahe vollständig erhalten und erheblich



Sensibles Wassermanagement – Das Prinzip Schwammstadt



Energieversorgungsnetz der KHA

ausgeweitet. Es wird eine kleinräumige Nutzungsmischung erreicht. Bebauungsregeln setzen einen stabilen Rahmen, der flexible Spielräume für die weitere Ausgestaltung und verschiedene Umsetzungsmodelle lässt. Erhebliche Optimierungsmöglichkeiten bestehen in der verfahrensmäßigen und instrumentellen Umsetzung.

**Grundprinzip 4: Von der Phase zum Kreislauf**

Die Spielregeln beinhalten in allen Handlungsfeldern bereits das Kreislaufprinzip. Optimierungschancen bieten sich jedoch in der Wiederverwendung von Abrissmaterialien, auch aus (Um)Bautätigkeiten in der Umgebung, sowie in der konkreten Ausgestaltung der Gebäude-, Infrastruktur-, Energie- und sonstiger Quartierstechnik in den nächsten Planungs- und Realisierungsphasen.

**Grundprinzip 5: Vom Nebeneinander zum Miteinander**

In der Entwicklung der KHA wie der Spielregeln wurden bereits zahlreiche Formen des Zusammenwirkens verschiedener Akteure umgesetzt (z.B. breit angelegte Bürgerbeteiligung für IEHK 2018, Symposium 2021). Gerade hier werden sich jedoch im laufenden Prozess erhebliche Chancen zeigen, das Miteinander in den komplexen Akteurskonstellationen zu optimieren.

## Weitere Pionieransätze: ... und davon brauchen wir noch viel mehr.

Die Dringlichkeit grundlegender Veränderungen in Energieproduktion und -verbrauch hat sich noch einmal dramatisch verstärkt. Die Energiewende muss schneller gehen. „Fertige“ Projekte können per Definition nicht die Anforderungen erfüllen, die beim (Um)Bauen heute gestellt werden, wurden sie doch mit anderen Zielen gestartet und realisiert. Wir wollen deshalb hier Projekte vorstellen, die mit aktuellen energetischen, partizipatorischen und sozialen Zielen „noch unterwegs“ sind und dem Prinzip: ReDuce – ReUse – ReCycle folgen. Solche Projekte müssen zur Normalität werden, wenn die Transformation im Bestand gelingen soll.

### InnovationCityRuhr: Modellstadt Bottrop

Die Stadt Bottrop und die Innovation City Management GmbH haben sich 2010 das Ziel einer klimagerechten Quartierentwicklung gesetzt und 2021 Bilanz gezogen: im Pilotgebiet (70.000 EW) konnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen in zehn Jahren halbiert werden (<https://www.innovationcity-bottrop.de/index.php?id=3>). Zahlreiche Themenabende und Kampagnen richteten sich an die Zielgruppen: Unternehmen, Hauseigentümer, Mieter, Schüler. (GP2: Interesse und Akzeptanz bei Bewohnern und Eigentümern). Ein Masterplan zum klimagerechten Stadtumbau setzte den Rahmen für über 300 Einzelprojekte (GP2: integrierter Ansatz). Wesentlich für den Erfolg war auch die gezielte Förderung mit zahlreichen kommunalen und lokalen Förderprogrammen. ([https://www.icm.de/wp-content/uploads/2021/06/210615\\_Datensheet\\_Abschlussbilanz\\_InnovationCity-Ruhr.pdf](https://www.icm.de/wp-content/uploads/2021/06/210615_Datensheet_Abschlussbilanz_InnovationCity-Ruhr.pdf))

Realisiert wurden die Projekte durch zahlreiche Kooperationsbeziehungen (GP5: Kooperation als Voraussetzung der Transformation im Bestand). Damit adressiert Bottrop auch diversifizierte Eigentümerstrukturen. Die Innovation City Management GmbH berät heute zahlreiche Gemeinden, Energieversorger und Akteure der Wohnungswirtschaft (<https://www.icm.de/referenzen/>).

Der größere Teil des deutschen Gebäudebestandes (Wohnungs- und Gewerbebau), ist im Eigentum von Einzel- oder Klein-Eigentümern. Einfamilienhausgebiete aber auch städtische Strukturen mit Mehrfamilien- und Miethäusern liefern keine „low hanging fruits“, sind aber ein strategisch wichtiges Feld der Energiewende. Der Blick auf das Einzelgebäude muss dabei durch den Quartiersansatz erweitert werden: Wärmeenergie über Fern- oder Nahwärmenetze, Nutzungsmischung zur besseren Ausnutzung von PV-Anlagen etc., rechtliche Möglichkeiten zur gemeinsamen Nutzung von nachhaltig produzierter Energie und nachhaltige Freiraumplanung gehören zur Energiewende.

## Nachnutzung für Gewerbehallen und Container: Schweinemarkthalle in Karlsruhe wird Gründerzentrum

Die Schweinemarkthalle, in der sich das Gründerzentrum „Perfekt Futur“ befindet, stammt aus dem Jahr 1927/28. „Perfekt Futur“ ist eine Stadt aus 68 umgenutzten Seefrachtcontainern. Mit Fenstern und Türen versehen und durch Stahltreppen verbunden, bilden sie auf drei Stockwerken abgeschlossene Arbeitszellen und offene Kommunikationszonen. Die Containereinheiten unterschiedlicher Größe bieten Platz zum zurückgezogenen Denken oder zum Arbeiten in der Gruppe. Sie sind unmöbliert und in neutralem Zustand belassen und eröffnen so den Existenzgründer\*innen die Möglichkeit zur individuellen Gestaltung ihres Arbeitsbereichs (<https://perfekt-futur.de/>). Perfekt Futur steht für das GP4: in dem nicht nur Leerstand einer neuen Nutzung zugeführt wird, sondern auch offene temporäre Räume eröffnet und ReUse und ReCycle als Handlungsprämisse verwirklicht werden.

## Energetische Modernisierung auf Effizienzhaus-Niveau – Das Beispiel Niddastern, FFM – Kooperatives Wohnen im Bestand

Das ehemalige Pelzhandelshaus aus den 50er-Jahren wurde energetisch modernisiert und zu Wohnraum umgebaut. Die Architekten bb22 setzten in Kooperation mit dem Netzwerk Frankfurt für Gemeinschaftliches Wohnen e.V. die Vorstellungen der Baugruppe Niddastern um. Historische Bausubstanz wurde behutsam erneuert und energetisch auf KfW-Effizienzhaus-Niveau ertüchtigt. Teile der Fassade konnten erhalten werden. Rückseitig wurden Stahlbalkone angefügt. Es entstanden individuelle Wohnungen mit 70-80m<sup>2</sup> Wohnfläche. Im Dachgeschoss gibt es eine gemeinsam genutzte Wohnung mit großer Essküche und gemeinsamer Dachterrasse. Das Erdgeschoss bietet Raum für eine flexible soziokulturelle Ladennutzung. (<https://www.bb22.net/project/niddastern/>) Das Projekt spiegelt GP 4 (Verlängerung des Lebenszyklus) und GP 5 mit einem Beitrag zum gemeinschaftsorientierten Stadtumbau.

## Baustoffbörsen

Voraussetzung für erfolgreiche Wiederverwendung von Baumaterialien ist deren Sicherung bei Abriss, Sortierung, Vorbereitung für weitere Verwendung. Und es braucht Marketingstrategien zur Platzierung der Produkte auf dem Baustoffmarkt: Marktplätze für recycelte Baumaterialien. Sie fristen bisher oft noch ein Nischendasein, als lokale Netzwerke, werden aber in der Zukunft verstärkt gebraucht, wenn das 3-R-Gebäudekonzept zur Zukunftsstrategie werden soll: ReDuce-ReUse-ReCycle. Die Baustoffbörsen illustrieren das GP 4, indem sie die Gesamteffizienz im Lebenszyklus beachten.

- <https://www.concular.de/> Bestandserfassung, Materialpässe, Materialvermittlung
- <https://restado.de/> Wiederverwenden statt verschwenden
- Und weitere lokale Beispiele: <http://bauteilboerse-hannover.de/>, <https://www.bauteilboerse-bremen.de/>, <https://bauteilkreisel-dadi.net/>

Die Alternative zum Homeoffice: Coworking jenseits von Großstädten und Metropolen  
Coworking-spaces in Kleinstädten und Dörfern können als Alternativen zum Homeoffice vielfältige Funktionen bei der Transformation im Bestand übernehmen. Sie ermöglichen den Verzicht auf Ausweitung von Wohnraum durch heimische Arbeitsplätze, den sozialen Austausch am Arbeitsplatz und sie können helfen, Pendler-Verkehre zu reduzieren. Die Genossenschaft CoWorkLand eG bietet in ländlichen Gebieten, überwiegend in Schleswig-Holstein, gemeinschaftliche Arbeitsplätze an. In vielen Fällen nutzt sie dazu Bestandsgebäude in Orts- oder Alleinlagen und sichert damit deren Erhalt mit neuer Funktion. Sie arbeitet mit größeren Arbeitgebern (z.B. Landesverwaltung Schleswig-Holstein) zusammen, die durch Anmieten von Arbeitsplätzen ihren Mitarbeitern Pendlerwege ersparen und flexibles Arbeiten austesten. Auswählen können sie aus ca. 30 Standorten. Die Ergebnisse werden evaluiert. (<https://coworkland.de>). Hier wird das GP1 in der Verknüpfung des Stadt- und Landsystems sichtbar, GP 4 in der Verlängerung des Lebenszyklus und GP 5 durch gemeinschaftliche Arbeitsplätze.

## Circuit – Forschung an der Praxis

Circuit (Circular Construction in Regenerative Cities) ist ein Horizon 2020-Projekt der EU. Beteiligt sind 31 forschende und gewerbliche Partner entlang der Produktionsketten im Bauwesen in Greater London, Hamburg, Kopenhagen und Helsinki (<https://www.circuit-project.eu/about-circuit>).

Im City Cluster Hamburg (<https://www.circuit-project.eu/city-profile-hamburg>) stehen die Lebenszykluskosten von Gebäuden im Mittelpunkt: Wie kann der Lebenszyklus verlängert werden? Wie kann Abriss vermieden werden? Wie können Teilfraktionen weiter- und wiederverwendet werden? Zwei beispielhafte Projekte:

Parkhaus Gröninger Hof: Umnutzung eines innerstädtischen Parkhauses zu Wohnen und Einkaufen mit Gemeinschaftseinrichtungen. Ziel ist die Einsparung von CO<sub>2</sub>, Bauschutt und Baustoffen. (<https://groeninger-hof.de/architekturwettbewerb-entschieden/>).

Im „IBA II – Pilotprojekt“ in Hamburg-Wilhelmsburg wird ein Quartier mit Wohnen, Gewerbe und Kita unter Einsatz von Recyclingbaustoffen errichtet. Neben Designstrategien für reversible Konstruktionen und flexible Bauwerkstrukturen, einem 50%-Anteil an Recyclingbeton (aus dem Abriss einer 4-spurigen Straße), wird auch eine bestehende Straßenbrücke in das Projekt integriert. (Informationen Dr. Maïke Hora, E-hoch-3, am 9.5.20229). Beide Projekte adressieren GP 4, sowohl hinsichtlich Lebenszyklusverlängerung und ReUse, besonders aber auch hinsichtlich der Entwicklung besonderer Designqualitäten im Umgang mit dem Bestand. Sie stehen auch für GP 5: Kooperation, Interessenausgleich und Beteiligung.

## Seriell energetisches Sanieren

Anders als z.B. die Niederlande hat Deutschland keine Tradition im Seriellen Bauen und folglich auch nicht im seriellen energetischen Sanieren. Diese Tatsache macht jedoch um so deutlicher, dass kurzfristig eine für die hiesige Bausubstanz passende serielle Sanierung entwickelt werden muss, wenn die Energiewende gelingen soll (vgl. GP 4).

Die vorgestellten Projekte lassen erkennen, dass neben gut geplanten und effizient ausgeführten markteingeführten Pionierstrategien untypische und im Such- und Experimentierprozess befindliche Projekte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte, um den Prinzipien ReDuce – ReUse – ReCycle mehr Nachdruck zu verleihen.

# Klimawandel & Gerechtigkeit

## Gliederung

### 1. Einstieg

### 2. Vorgehen

- 2.1. Begriffsbestimmung und Fragestellung
- 2.1.1. Klimawandel und räumliche Gerechtigkeit
- 2.1.2. Wissenskontext und Suche

### 3. Klima- und Ressourcenschutz in mitteldeutschen Kommunen ... und seine Hemmnisse

- 3.1. Interviews mit Schlüsselakteuren VOR ORT
- 3.2. Weißwasser – Stadtverwaltung als zentraler Akteur auf Augenhöhe
- 3.3. Nordhausen – Kooperative Klimaregion
- 3.4. Eisenberg – „Kommunale Familie“ als Erfolgsfaktor
- 3.5. Bad Langensalza – Von langfristig gesetzten Maßnahmen profitieren
- 3.6. Naumburg – Klimaschutz im Welterbe unterhalb vom „Radar Strukturwandel“
- 3.7. Sonneberg – Standortentwicklung für eine klimaneutrale Wirtschaftsregion

### 4. Räumliche Gerechtigkeit im Klimawandel

- 4.1. Befunde
- 4.2. Positionen
- 4.3. Gelingensbedingungen
- 4.4. Offene Fragen

## 1. Einstieg

Der Klimawandel verschärft bestehende soziale, wirtschaftliche und räumliche Ungerechtigkeiten.

Der Klimawandel hat viele Gesichter. Er zeigt sich in verschiedenen Abhängigkeiten z.B. zur jeweiligen geografischen Lage als Überhitzungserscheinung, als Trockenheit, als Überschwemmung o.ä. Die Folgen des Klimawandels lösen umfassende Veränderungen in den komplexen Wirkungszusammenhängen der Stadt- und Raumentwicklung aus. Eine aktuelle Bestandsaufnahme in Mitteldeutschland macht dabei ein wachsendes Dilemma deutlich. Einerseits gehen die Maßnahmen zum Klimaschutz- und zur Klimaanpassung nicht weit genug. Andererseits vergrößert sich die Spaltung zwischen prosperierenden und stagnierenden Räumen und damit die „Ungleichwertigkeit“ von Entwicklungsbedingungen.

Um weitergehende Klimaschutz- und -anpassungsmaßnahmen zur Umsetzung zu bringen und dabei die Gleichwertigkeit (räumliche Gerechtigkeit) der mitteldeutschen Stadt- und Raumentwicklung im Klimawandel zu stärken, braucht es mutige, weitsichtige politische Entscheidungen und verbindliche gesetzliche Vorgaben sowie gemeinsame Zielstellungen. Dabei ist zu klären, welche Art der Betroffenheit in den unterschiedlichen Regionen und Räumen durch Klimaschutz- und Klimaanpassungserfordernisse besteht bzw. entsteht, und welche Steuerungsrolle Planung bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen im Zuge des Klimawandels übernehmen kann.

Parallel dazu können mitteldeutsche Regionen und Kommunen auf unterschiedliche Transformationserfahrungen aus jüngerer Vergangenheit verweisen. Mancherorts wurde und wird bereits innovativ und erfolgreich gehandelt. Wie gelingt/gelang es dabei, die Akzeptanz bezüglich der erforderlichen Maßnahmen zu sichern, etwa durch Schaffung eines Ausgleichs, einer Identifikation mit aufgestellten Zielen oder anderen Handlungsansätzen?

## Untersuchungsfokus und angestrebtes Arbeitsergebnis

Die Mitteldeutsche Landesgruppe der DASL untersucht an Beispielen in ausgewählten Untersuchungsräumen (Kohleausstiegsregionen, ländliche Räume) die Potenziale und Notwendigkeiten für radikales und konsequentes Handeln von kommunalen Handlungsträgern in Kooperation mit zivilgesellschaftlichen Akteuren und Initiativen bei der Umsetzung von Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen. Im Mittelpunkt steht das Spannungsverhältnis, das die Vorbereitungsgruppe der DASL für die „Jahrestagung 100 bewegte, an die planende Profession eine Art „Gretchen-Frage“ zuzuspitzen: „Was wäre zu tun, wenn wir könnten, wie wir wollten?“<sup>1</sup>

Als Landesgruppe Mitteldeutschland haben wir diese Frage aufgegriffen. Zunächst definieren wir den Begriff der „Gerechtigkeit“ im Bezug auf den Klimawandel (Pkt. 2.1.1). Sodann rufen wir den Wissenskontext auf (Pkt. 2.1.2) und führen die Suchrichtungen unseres Beitrags ein: Was tun wir bisher angesichts dieses Wissens und was müssten wir tun, um die gesteckten Ziele der CO<sub>2</sub>-Einsparung zu erreichen? Und in einer weiteren Zuspitzung, die sich nicht zuletzt vor dem Hintergrund der ostdeutschen Transformationserfahrung seit 1990 ergibt, fragen wir auch: Inwieweit befördern die Maßnahmen gleichzeitig die räumliche Gerechtigkeit?

Auf Basis einer empirischen Bestandsaufnahme<sup>2</sup> arbeitet der vorliegende Beitrag heraus, wo gute fachliche Praxis Erfolge zeigt, und wo sie noch blockiert, untergraben oder unmöglich gemacht wird.

Im Fokus stehen Zukunftsbilder, Ziele, Instrumente, Maßnahmen und konkrete Projekte zur Umsetzung von Klimaschutz und Klimaanpassung, damit verbundene Hürden und Hemmnisse sowie Ansätze des Interessenausgleichs. Dies erfolgt bezogen auf die Handlungsfelder Bauen/Wohnen, Landschaft, Mobilität, Energieeinsparung und Wirtschaft (Pkt.3).

Daraus werden erste Befunde generiert, welche Gelingensbedingungen von besonderer Bedeutung sind, um Rückhalt und Akzeptanz für Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung auf kommunaler Ebene zu begründen. Weiterhin finden erste Überlegungen statt, inwieweit diese Maßnahmen Einfluss auf die räumliche Gerechtigkeit nehmen (Pkt. 4.1 bis 4.3).

Die diskutierten Ansätze und Schlussfolgerungen verstehen sich nicht als abschließende Erkenntnisse sondern als erste Annäherung an die umrissene Themen-

stellung. Für eine weiterführende Auseinandersetzung wären sie um andere räumliche Kontexte und vor allem auch um bestehende Erkenntnisse und Erfahrungen aus vorangegangenen Transformationsprozessen zu ergänzen. Die hier skizzierten Inhalte sollen vor allem als Diskussionsgrundlage im Rahmen der Jahrestagung und darüber hinaus dienen und zum dringend nötigen weiteren fachlichen Austausch anregen (Pkt. 4.4).

## 2. Vorgehen

### 2.1. Begriffsbestimmung und Fragestellung

#### 2.1.1. Klimawandel und räumliche Gerechtigkeit

Vor dem Hintergrund zunehmender räumlicher Disparitäten auf verschiedenen Maßstabsebenen gewinnt Gerechtigkeit als normative Grundlage für die räumliche Entwicklung und entsprechende Planungsansätze in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung. Die nachfolgende Diskussion zu Gerechtigkeitsaspekten von Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen im Rahmen der räumlichen Entwicklung orientiert sich an den vier, auf etablierte Ansätze gestützte Dimensionen von Gerechtigkeit. Sie wurden im Rahmen einer Studie zur räumlichen Gerechtigkeit für den Bayerischen Landtag<sup>3</sup> herausgearbeitet und angewendet: Verteilungs-, Chancen- und Verfahrens- und Generationengerechtigkeit. „Entlang dieser vier Gerechtigkeitsdimensionen lässt sich“, so Manfred Miosga, Mitautor der Studie „aus einer Subjektperspektive heraus eine politische Programmatik zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse entwickeln, deren Umsetzung ein intensives Zusammenwirken verschiedener staatlicher Ebenen erfordert (Multi-Level-Governance).“

Verteilungsgerechtigkeit bezieht sich auf die räumliche Verfügbarkeit von und Zugänglichkeit zu Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, aber auch auf einen gleichberechtigten Zugang zu den Qualitäten städtischer Räume. Dies meint nicht zwingend „Gleichverteilung“ sondern eine Form der Verteilung, die alle gleichermaßen zur Wahrnehmung ihrer persönlichen Freiheit befähigt.

Verfahrensgerechtigkeit erfordert gleiche Möglichkeiten und Rechte zur politischen und gesellschaftlichen Partizipation, zur Beteiligung an Entschei-

<sup>1</sup> AK Vorbereitung Jahrestagung DASL 2022, Konzept DASL Jahrestagung 2022 (Entwurf Stand 6. Oktober 2020, S. 2)

<sup>2</sup> Interviews mit kommunalen Verantwortungsträger:innen im Frühjahr 2022

<sup>3</sup> Lothar Koppers, Manfred Miosga, Detlev Sträter, Volker Höcht, Räumliche Gerechtigkeit – Konzept zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse und Arbeitsbedingungen in Bayern. Eine Studie im Auftrag des Bayerischen Landtags im Rahmen der Enquete-Kommission zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse und Arbeitsbedingungen, Bearbeitungsstand 07.01.2018

dungsprozessen und entsprechenden Möglichkeiten zur Mitgestaltung und Mitentscheidung. Bei Verfahrensgerechtigkeit geht es tatsächlich um Gleichheit bei der Verteilung bürgerlicher und politischer Rechte und Grundfreiheiten, nicht um Gerechtigkeit, etwa im Sinne von Verteilungsgerechtigkeit, die auch Ungleichheit zulassen würde.

Chancengerechtigkeit versteht sich als Ermöglichung und Befähigung, eigene Lebenspläne entsprechend persönlicher Fähigkeiten in allen Teilräumen zu verwirklichen (vgl. auch GG Art. 2). Dabei geht es vor allem um das Zur-Verfügung-Stellen von gleichen Chancen, nicht von materiell gleichen Verhältnissen. Damit einher geht die Akzeptanz von Unterschieden und der Wunsch nach regionaler Vielfalt. Eine zentrale Grundlage für Chancengerechtigkeit bildet die Infrastruktur für verschiedene Bereiche der Daseinsvorsorge (Kultur, Bildung, Freizeit, spezielle Gesundheitseinrichtungen, differenziertes Angebot an Erwerbsmöglichkeiten). Diese sind gerade in ländlichen Räumen eng verknüpft mit Fragen der Erreichbarkeit (Verkehrs-/Mobilitätsinfrastruktur).

Generationengerechtigkeit basiert auf dem Nachhaltigkeitsprinzip und fordert eine langfristige Sicherung individueller und gesellschaftlicher Entwicklungschancen („Enkelfestigkeit“). Die Politik ist gefordert, aktuelle Wirtschafts- und Lebensweisen dementsprechend in Richtung Nachhaltigkeit zu transformieren. In diesem Zusammenhang verstärken sich auch Postwachstumsdebatten und die Forderung nach einer sozial-ökologischen Transformation.

Die nachfolgend vorgestellten Aussagen und Handlungsansätze aus unterschiedlichen Kommunen im ländlichen Raum Mitteldeutschlands und deren Beiträge zu Klimaschutz und Klimaanpassung werden in Kap.4.2 mit diesen vier Gerechtigkeitsdimensionen verschränkt. Dies kann allerdings nur beispielhaft geschehen und hat vor allem das Ziel, dazu anzuregen, klimabezogene Ansätze auch unter dem Blickwinkel des Gerechtigkeitsanspruchs kritisch zu reflektieren.

### 2.1.2. Wissenskontext und Suche

Städte und Regionen durchlaufen immer wieder Transformationsschübe, welche u.a. durch Krisen (wie die Ölpreiskrise [1973/1979], die Coronakrise

[2019-2021], Kriege [z.B. jüngst der Ukrainekrieg]) und sich verändernde Megatrends wie z.B. Fordismus, Globalisierung, Individualisierung, Deindustrialisierung, Suburbanisierung, Digitalisierung ausgelöst werden. Infolge wandeln sich in der Planung - im Rahmen von kontinuierlichen Aushandlungsprozessen – Leitbilder und Strategien für die Zukunft von Stadt und Region: Leitbilder wie etwa Urbanität durch Dichte, Behutsame Stadterneuerung, Nutzungsmischung, Stadtumbau, Innenentwicklung vor Außenentwicklung, doppelte Innenentwicklung.

Die Umsetzung der jeweiligen funktionalen, stadtstrukturellen und räumlichen Anpassungserfordernisse hat in den vergangenen Jahren einen umfangreichen Erfahrungsschatz zu Transformationsprozessen sowohl national als auch international hervorgebracht.<sup>4</sup> Und auch in Bezug auf die Herausforderungen des Klimawandels IST KLAR, WAS ZU TUN ist<sup>5</sup>. Doch warum ändert sich dann u.a. im Bereich der Stadtentwicklung/Stadt- und Landesplanung so wenig, bzw. wird dort zu wenig erreicht, um den notwendigen Beitrag zum erklärten politischen 1,5°-Ziel zu realisieren? Warum gelingt es beispielsweise seit Jahren nicht, die Flächenversiegelung (sie liegt nach wie vor bei ca. 60 ha Fläche pro Tag, das gesetzte Ziel für 2020 lag bei 30 ha<sup>6</sup>), das Wohnflächenwachstum pro Kopf (Anstieg von ca. 35m<sup>2</sup>/EW im Jahr 1991 auf ca. 47m<sup>2</sup>/EW im Jahr 2020<sup>7</sup>) zu stoppen bzw. zu verringern oder eine konsequente Innenentwicklung durchzusetzen?

Schon vor 50 Jahren zeigte der erste Bericht des Club of Rome das grenzenlose Wachstum als Ursache für multiple Krisen auf und folgerte, dass technische Innovationen zwingend mit sozialen und politischen Maßnahmen verbunden werden müssen, um weltweit zu einem ökologischen wie sozialen Gleichgewicht zu kommen<sup>8</sup>. Zu dieser gesamtgesellschaftlichen Herausforderung sollten alle Sektoren einen Beitrag leisten.

Doch warum bleiben bisherige Erfolge kleine Schritte im Vergleich zur Dimension des Klimawandels? Eine entscheidende Rolle spielen dabei Einflüsse/Gründe, die u.a. wie folgt beschrieben werden:

- SINGER-BRODOWSKI und SCHNEIDEWIND stellen 2014 fest, dass das fehlende Transformationswissen eine wesentliche „Grundlage für Lern- und

Diffusionsprozesse zur konkreten Gestaltung von Veränderungsprozessen ist“<sup>9</sup> und damit Auslöser für das zu langsame und unzureichende Handeln. Aktuelle Praxiserfahrungen der Autor\*innen legen nahe, dass wir gesamtgesellschaftlich über ausreichendes Problembewusstsein und Transformationswissen verfügen, um erforderliche Schritte tun zu können. Bereits die konsequente Umsetzung einer „guten fachlichen Praxis“ im Hinblick auf lokale und regionale Aufgaben der räumlichen Planung würde den notwendigen, auch radikalen „Push“ für klimaschützende Maßnahmen entscheidend voranbringen.

- NEUBERT zeigt auf, dass, auf Freiwilligkeit basierende interkommunale Kooperationen (z. B. LEADER-/ILE-Regionen) eine geringe Durchsetzungskraft besitzen. Darüber hinaus verweisen eigene planerische Erfahrungen auf die häufige Diskrepanz zwischen fachlich notwendigen Entscheidungen und politisch durchsetzbaren Zielen. Beispielsweise führen fehlende übergeordnete, gesetzlich bindende Vorgaben dazu, dass auf regionaler/lokaler Ebene im Rahmen der hoheitlichen Interessensabwägung und demokratischer Mehrheitsentscheidungen oft lediglich der kleinste gemeinsame Nenner gesucht und umgesetzt wird.<sup>10</sup> Wir leiten deshalb korrespondierend ab, dass verbindliche und klare Rahmenvorgaben der Politik und des Gesetzgebers eine hohe Akzeptanz und Planungssicherheit für notwendige Veränderungsprozesse erzeugen, wenn sie die Dimensionen sozialer und räumlicher Gerechtigkeit berücksichtigen.
- Das Raumlabor RAUMBILDER LAUSITZ 2050 konstatiert einen „Mangel (an) raumplanerischer Kompetenz im Prozess, einem Nebeneinander sektoraler Strategien und (das) Fehlen räumlich integrativer und langfristiger Strategien für die Transformation im Zuge des Strukturwandels.“<sup>11</sup> Diese Diagnose bestätigt auch die eigenen Praxiserfahrungen. Gemeinsame Raum- und Zielbilder werden von den Akteuren ganz besonders auf regionaler Ebene benötigt. Sie brauchen außerdem effektive Durchsetzungsstrukturen.

4 Ergebnisse ExWoSt Forschungsfeld Stadtumbau West, BBSR, 2008; Statusberichte der Bundestransferstelle Stadtumbau Ost; Hauptgutachten Welt im Wandel Gesellschaftsvertrag für eine große Transformation, WBGU 2011.

5 MITTEILUNG DER KOMMISSION 7/21 „Fit für 55“: auf dem Weg zur Klimaneutralität – Umsetzung des EU - Klimaziels für 2030, www.umweltbundesamt.de; Werner Sobek (2022): non nobis Band 1, New European Bauhaus: [https://europa.eu/new-european-bauhaus/index\\_en](https://europa.eu/new-european-bauhaus/index_en), Abruf am 12.07.2022; Bauhaus der Erde – Initiative für eine Bauwende: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/bauhaus-der-erde-initiative-fuer-eine-bauwende>, Abruf am 12.07.2022.

6 Baukulturbericht 2020/21.

7 [www.statista.com](http://www.statista.com)

8 Club of Rome (1972): Die Grenzen des Wachstums. Aktualisierung und Fortschreibung: 1992 und 2012.

9 Vgl. Singer-Brodowski; Schneidewind (2014): Transformative Literacy: gesellschaftliche Veränderungsprozesse verstehen und gestalten In: Krisen- und Transformationsszenarios: Frühkindpädagogik, Resilienz & Weltaktionsprogramm (Bildung für nachhaltige Entwicklung: Jahrbuch 2014) Wien: Forum Umweltbildung, S. 134.

10 NEUBERT (2016): Herausforderung Klimawandel: Möglichkeiten und Grenzen der inhaltlichen und prozessualen Integration der Anforderungen des Klimawandels in informelle Instrumente der Raumentwicklung. Eine Evaluation der ländlichen Regionalentwicklung am Beispiel von LEADER und ILE, Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster.

11 Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e. V. (IÖR) (2021): RAUMBILDER LAUSITZ 2050, S. 14.

### 3. Klima- und Ressourcenschutz in mitteldeutschen Kommunen ... und seine Hemmnisse

#### 3.1. Interviews mit Schlüsselakteuren vor Ort



© DASL-Landesgruppe Mitteldeutschland

Planer:innen und Gestalter:innen sind wichtige Vermittler:innen in integrierten Planungsprozessen bzw. von inter-/ intradisziplinärem Handeln. Sie nehmen damit auch eine zentrale Rolle ein für den Umgang mit den Herausforderungen, vor die Klimaschutz und Klimaanpassung die Gesellschaft stellen.

Sie können die Brücke zwischen Akteurskonstellationen, strategischen Lösungsansätzen und konkreten Umsetzungsmaßnahmen vor Ort schlagen.

Im Zuge von zwölf Leitfaden gestützten Interviews<sup>12</sup> wurden die Erfahrungen, Erwartungen und Ideen von Expert:innen und verantwortlichen Akteur:innen

in ausgewählten Kommunen in ländlichen Räumen und/oder Kohleausstiegsregionen erfasst.

Dabei sollten die Interview-Partner\*innen die allgemeinen lokalen Herausforderungen und deren Bewältigung im Kontext einer klimaneutralen Stadt- und Raumentwicklung skizzieren und einschätzen:

- Welche spezifischen Betroffenheiten entstehen durch die Überlagerungen von Herausforderungen (z.B. Demografischer Wandel, Kohleausstieg und Klimawandel)?
- Welche Befürchtungen haben die Akteur\*innen hinsichtlich geplanter Maßnahmen zu Klima

#### Verortung der ausgewählten Kommunen

- Wie packen die Akteur:innen in der Praxis die Aufgaben an? Was setzen sie wie um? Wo liegen Hemmnisse für ein schnelles Handeln (Aufdecken von Widersprüchen und Spannungen)?
- Welchen Beitrag können Planer:innen leisten? Welche mutigen Ideen haben sie?

Die nachfolgenden Zusammenfassungen der Interviews zeigen einerseits die Spezifik der lokalen Bedingungen auf und machen andererseits Gemeinsamkeiten in den Handlungsansätzen deutlich. Eine raumstrukturelle Einordnung erfolgt über ausgewählte Kennzahlen und kartografische Darstellungen.

<sup>12</sup> Heiko Voigt, Bürgermeister, Sonneberg / Tobias Wätzel, Wissenschaftlicher Leiter HySON-Institut gGmbH, Sonneberg / Dorit Baumeister, Leiterin Baureferat Weißwasser / Gregor Schneider, Sorbisches Institut, Netzwerker Lausitz / Bernd Frommelt, Station Junger Naturforscher und Techniker Weißwasser, Stadtrat Fraktion Bündnis 90/Grüne/SPD/KJIK / Michael Kieslich, Bürgermeister Eisenberg / Max Nottrodt, Stabstelle Stadtmanagement, Eisenberg / Gerrit Haase, Stabstelle Umweltplanung und Landschaftsentwicklung, Bad Langensalza / Max Horrmann, Sanie-

rungsberater DSK, Bad Langensalza / Petra Diemer, Sachgebietsleiterin Stadtentwicklung, Nordhausen / Johannes Götting, Klimaschutzmanager, Nordhausen / Ute Freund, Fachbereich II Stadtentwicklung und Bau, Stellvertretende Bürgermeisterin, Naumburg. Die Auswahl der Gemeinden und Interviewpartner\*innen basiert auf dem Erfahrungswissen der Landesgruppenmitglieder und der Zugehörigkeit der Kommunen zu den betrachteten Gebietstypologien ländlicher Raum und Kohleausstiegsregionen.

### 3.2. Weißwasser – Stadtverwaltung als zentraler Akteur auf Augenhöhe



© DASL-Landesgruppe Mitteldeutschland

- Sachsen, Landkreis Görlitz
- Große Kreisstadt und Mittelzentrum
- Kernregion Strukturwandel Lausitzer Revier
- ca. 15.300 Einwohner, über 50% Verlust seit 1995
- 63 km<sup>2</sup> Stadtgebiet
- Keine Ortsteile
- Verwaltungsgemeinschaft mit Weißkeißel
- nächstgelegenes Oberzentrum: Hoyerswerda 35 km
- Lage im Lausitzer Seenland

Das Beispiel Weißwasser macht deutlich, wie übergeordnete gesellschafts- und wirtschaftspolitische Entscheidungen spezifische lokale Betroffenheiten beeinflussen. Sie erzeugen ein spezifisches Klima für das Handeln vor Ort und erfordern lokale Lösungsansätze.

#### Lokale Betroffenheiten

Eingebettet in das Lausitzer Revier hat Weißwasser aufgrund des langjährigen Kohleabbaus (intensiv seit 1945) zwei wesentliche Transformationsphasen erfahren: ein enormes (monostrukturiertes) Wachstum zwischen 1945 und 1989 und seit 1990 einen massiven Abbau an Arbeitsplätzen in der Kohleindustrie, begleitet von einer nahezu Halbierung der Einwohnerzahlen, wobei der Bevölkerungsrückgang weiterhin anhält. Was resultiert u.a. daraus?

- Es fehlt an Fachkräften und einer wirtschaftlich handlungsfähigen Mittelstandsschicht als zentraler Akteurin.
- Die Grundstimmung in der Weißwasseraner Bevölkerung ist zudem geprägt von „Transformationsmüdigkeit“ und Misstrauen gegenüber der Wirksamkeit von Maßnahmen zur Strukturförderung<sup>13</sup>. Die Intransparenz von Entscheidungen bei der aktuellen Vergabe von Strukturfördermitteln („ca. 70% der Kohleausstiegsgelder kommen nicht in der Kernregion an.“) fördert erneut ein Gefühl von Benachteiligung. Zudem wird bspw. die Entscheidung für die Ansiedlung der BAFA zu Teilen auch als Bevormundung und Fremdbestimmung empfunden: „Schon damals“...wurden Fehler begangen und „über die Köpfe“ hinweg Entscheidungen von außen getroffen.“
- Hinzu kommt, dass die Herausforderung des Klimawandels und der damit verbundene erneute Strukturwandel als „mehrfache“ Benachteiligung empfunden werden: „Erst kam es zu einschneidenden Landschaftszerstörungen durch den Kohleabbau und zu gesundheitlichen Belastungen, dann zum Verlust von Arbeitsplätzen durch den Kohleausstieg, und jetzt tragen wir wieder die Lasten durch die zusätzliche finanzielle Belastung...“

#### Lokales Handeln

Den lokalen Betroffenheiten stehen in Weißwasser aktive Protagonist:innen gegenüber: sowohl ehrenamtlich<sup>14</sup> als auch aus Verwaltung und Politik oder Wirtschaft kommend. Sie verstehen die mit dem Klimawandel verbundenen Herausforderungen als Chance und formulieren Zukunftsvisionen für ihre Stadt. So könnten bspw. die Fachkompetenzen im Bereich der Energieerzeugung und die vorhandenen Energielandschaften vor Ort genutzt werden, um Leitideen weiterzuentwickeln wie z.B. „Wandel von der

Energierregion zur Region der Energieeinsparung und -speicherung“ (inkl. Pilotprojekten zur Erprobung innovativer Speichertechnologien). Wichtige Voraussetzung dafür sind allerdings eine kritische Masse an Mitstreiter:innen und ein transparentes Kommunizieren und Agieren auf Augenhöhe mit allen Beteiligten und Betroffenen.

Dabei stehen Klimaschutz und Klimaanpassung nicht als direkte Inhalte an erster Stelle. Vielmehr geht es darum, die unterschiedlichen Betroffenheiten der Weißwasseraner Bevölkerung, der lokalen Wirtschaft sowie der zivilgesellschaftlichen Akteur:innen ernst zu nehmen und für diese u.a. unter Bezug auf die Erfordernisse des Klimawandels gemeinsam lokale Lösungsansätze zu erarbeiten. Dadurch kann verloren gegangenes Vertrauen zurückgewonnen und lokales Know-how gebündelt werden. Dabei müssen die Erfahrungen des erlebten Wandels seit 1990 und entstandene (inhaltliche und räumliche) Lücken als lokale Begabungen verstanden und aktiv genutzt werden. Hierfür braucht es einen Neustart! Die aktuelle Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (Auftragnehmer Urban Catalyst) stellt eine zentrale Chance für eine Kommunikation auf Augenhöhe und die Einbindung verschiedener Akteure aus Wirtschaft, Planung, Politik und Stadtgesellschaft dar. Es braucht gemeinsame Ziele, tragfähige Partnerschaften und passgenaue, lokal verankerte Maßnahmen von „innen heraus“ (bottom up)! Es geht um die Schaffung eigener Qualitäten mit eigenen Projekten. Das „Einfliegen“ von Ideen und Projekten von außen erscheint als nicht nachhaltig – weder für den Strukturwandel noch für die Rückgewinnung von Vertrauen.

Parallel zu den laufenden Planungs- und Kommunikationsprozessen braucht es mehr Kompetenzen und Ressourcen in der Stadtverwaltung. Ziel ist es, die Stadt(verwaltung) als Akteurin und Initiatorin der anstehenden Veränderungsprozesse zu befähigen. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist die Neubesetzung der Leitung des Baureferats. Allerdings fehlt es an Fachkräften, um einen weiteren schnellen Umbau der Verwaltung voranzubringen.

Allen Mitwirkenden ist bewusst, dass die Zeit für die notwendigen Veränderungen sehr knapp bemessen ist: „In den nächsten fünf Jahren entscheidet sich, wie sich Weißwasser zukünftig entwickeln wird, welche Chancen genutzt oder nicht genutzt werden können.“ Das heißt, „gute fachliche Praxis“ muss hier in „Aushandlung auf Augenhöhe“ zeitnah sichtbare positive Ergebnisse erreichen! Eine Quadratur des Kreises?

<sup>13</sup> Viele haben ihre persönliche Zukunftsperspektive in anderen Regionen Deutschlands gesehen (Brain drain). Für die, die geblieben sind,

<sup>14</sup> z.B. OBM Torsten Pötzsch und Interviewpartner, wie Bernd Frommelt, Station Junger Naturforscher und Techniker Weißwasser, Stadtrat Fraktion Bündnis 90/Grüne/SPD/KJiK / Gregor Schneider, Sorbisches Institut / Dorit Baumeister, Leiterin Baureferat Stadt Weißwasser



### 3.3. Nordhausen – kooperative Klimaregion



© DASL-Landesgruppe Mitteldeutschland

- Thüringen, Landkreis Nordhausen
- Kreisstadt und Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
- ca. 40.500 Einwohner
- 108 km<sup>2</sup> Stadtgebiet
- Kernstadt und 16 Ortsteile
- nächst gelegenes Oberzentrum: Erfurt 75 km
- 10 km südlich vom Harz gelegen

Das Beispiel Nordhausen macht deutlich, dass für die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen, die die Stärkung regionaler ressourcensparender Stoffkreisläufe, klimagerechter Mobilität und Energieversorgung sowie gerechter Stadt-Land-Beziehungen in den Blick nehmen, eine regionale Perspektive, integrierte Konzepte und eine kooperative Zusammenarbeit notwendig sind. Integrierte Planungskonzepte gibt es bereits, bzw. sind diese in Arbeit. Darunter auch solche, die eine regionale Perspektive einnehmen, wie das integrierte Mobilitätskonzept des Landkreises Nordhausen. Darüber hinaus zeigen sich die Akteur:innen in Planung und Verwaltung offen für das Testen und Durchführen von kooperativen Planungsformaten. Für eine kooperative Gestaltung und integrierte Entwicklung einer „Klimaregion“ bedarf es funktionierender Netzwerke der Akteur:innen, die einen regelmäßigen Austausch pflegen, Neben der ad-

ministrativen Planung sind hier auch stärker zivilgesellschaftliche Akteur\*innen einzubinden.

#### Lokale Betroffenheiten

In der Region sind die Folgen des Klimawandels konkret sichtbar: so ist der Fluss Zorge im Jahr 2019 beinahe komplett trockengefallen, die Fichtenbestände des Harzes sind über weite Flächen abgestorben. Diese Wirkungen des Klimawandels verdeutlichen die Dringlichkeit einer klimaangepassten Entwicklung. In der Region gibt es entsprechend bereits vielfältige Ansätze strategischer Planungen, die durch die Verantwortlichen in Planung, Verwaltung und Politik angestoßen werden. Aber auch zivilgesellschaftliche Initiativen, wie die Energiegenossenschaft Helmetal, sind Akteure der sozial-ökologischen Transformation in der Region.

Nichtsdestotrotz gibt es lokal spezifische Widersprüche und Konflikte. Nordhausen liegt in der Goldenen Aue, einer Flussaue, die durch die beiden Flüsse Zorge und Helme ausgeformt wurde und durch sehr fruchtbare Böden gekennzeichnet ist, die v.a. landwirtschaftlich genutzt werden. Die landwirtschaftliche Nutzung zur Nahrungsmittelproduktion steht

hier zunehmend in Konkurrenz zum Flächenbedarf der Energiewende, insbesondere für PV-Freiflächenanlagen, aber auch für die Biomasseproduktion. Nördlich von Nordhausen erstreckt sich der Südharzer Zechsteingürtel, eine karstige Hügellandschaft, die durch hohe Biodiversität gekennzeichnet ist und Naturgipsvorkommen aufweist. Durch den steigenden Bedarf an Gips wird der Druck steigen, diese Vorkommen auszubeuten, falls nach dem Ausstieg aus der Kohleverstromung REA-Gips (wird aus den Rückständen von Rauchgasentschwefelungsanlagen gewonnen) als Bezugsquelle entfällt. Hier entstehen Konflikte zwischen Naturschutz und Rohstoffabbau. Die Region wird im LEP 2025 als oberzentrenfern identifiziert. Nordhausen ist ein Mittelzentrum und übernimmt für die ländlich geprägte Region teilweise Funktionen eines Oberzentrums. Der ÖPNV ist sternförmig auf Nordhausen

ausgerichtet, die Dörfer und Ortsteile sind untereinander schlecht verbunden. Die Sicherung der Daseinsvorsorge, insbesondere des Nahverkehrs, aber auch wachsender Leerstand auf den Dörfern sind Herausforderungen, die nur in kooperierenden Stadt-Land-Partnerschaften gelöst werden können. Das sind zentrale Herausforderungen, die die Region Nordhausen auf ihrem Weg in eine zukunftsfähige sozial- und klimagerechte Region angehen muss.

#### Lokales Handeln

In den vergangenen Jahren wurden in der Region Nordhausen - sowohl von der Stadt als auch dem Landkreis - in Zusammenarbeit mit u.a. IBA Thüringen, Hochschulen und Planungsbüros zahlreiche Nachhaltigkeitskonzepte erarbeitet und verabschiedet, welche den Klimaschutz und die sozial-ökologische Transformation vortreiben sollen.

- Es wurde ein integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt und den Landkreis Nordhausen entwickelt.
- Der Landkreis erarbeitet aktuell ein Klimaschutzkonzept.
- Die Stadt Nordhausen hat ein integriertes Klimaschutzkonzept 2050 aufgestellt. Die dort benannten Ziele und Maßnahmen werden durch das ISEK 2030 räumlich umgesetzt.
- Die Hochschule Nordhausen ist wichtiger Impulsgeber vor Ort und hat in Zusammenarbeit mit der Hochschule Eberswalde und dem Thüringer Institut für Nachhaltigkeit und Klimaschutz einen „Klimagestaltungsplan 2020“ für Stadt und Landkreis Nordhausen als informelles Planungsinstrument erarbeitet.

- Im Stadtteil Nordhausen Nord treiben die Stadt und die Städtische Wohnungsbaugesellschaft den klimagerechten Stadtumbau eines Plattenbauquartiers voran.

Es zeigen sich in den genannten Aktivitäten bereits vielversprechende Akteurskonstellationen für die Gestaltung des anstehenden sozial-ökologischen Transformationsprozesses in Stadt und Region, so insbesondere zwischen Stadt und Landkreis, der Hochschule Nordhausen und der IBA Thüringen. Zudem gibt es eine Vielzahl zivilgesellschaftlicher Initiativen, die sich für die nachhaltige Gestaltung der Region einsetzen.

Aktuell läuft innerhalb eines BMBF-Forschungsprojektes zu Stadt-Land-Beziehungen in Kooperation mit der IBA Thüringen ein mehrmonatiger Raumbildprozess, der darauf abzielt, ein zukunftsorientiertes Raumbild für die „Klimaregion Nordhausen“ zu entwickeln.

Ein solches Zukunftsbild kann nur multiperspektivisch, kollektiv und über institutionelle, aber auch fachliche Zuständigkeiten hinweg gestaltet werden. Hierfür haben sich Raumbilder, die informelle Werkzeuge in der strategischen Raumplanung darstellen, als besonders vielversprechend erwiesen. Sie zielen darauf ab, Wissensbestände aus Planung, Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Zivilgesellschaft zusammenzubringen und daraus neue kooperativ entwickelte Zukunfts- und Leitbilder inkl. konkreter Handlungspfade zu entwerfen.

In insgesamt drei Werkstätten gehen lokale Expert:innen aus Planung, Verwaltung und Politik sowie Zivilgesellschaft gemeinsam mit einem interdisziplinären Forscher:innenteam den Fragen nach:

- Wie wollen wir in einer zukünftigen Klimaregion Nordhausen sozial und ökologisch nachhaltig zusammenleben?
- Wie können die bestehenden Transformationsansätze und Nachhaltigkeitskonzepte hierzu beitragen und miteinander zusammengeführt werden?
- Welche konkreten Ansätze eines kreislauforientierten Handelns und Wirtschaftens gibt es?
- Wie können gestärkte Stadt-Land-Verbindungen die Region resilienter gestalten?

### 3.4. Eisenberg – „kommunale Familie“ als Erfolgsfaktor



© DASL-Landesgruppe Mitteldeutschland

- Thüringen, Saale-Holzland-Kreis
- Kreisstadt und Mittelzentrum
- ca. 10.700 Einwohner
- 25 km<sup>2</sup> Stadtgebiet
- Kernstadt und 4 Ortsteile
- erfüllende Gemeinde für fünf umliegende Gemeinden
- nächst gelegenes Oberzentrum: Gera 30 km

Eisenberg, etwa auf halber Strecke zwischen Jena und Gera gelegen, ist ein Beispiel dafür, dass sich auch in kleinen Städten einiges in Sachen Klimaschutz und Klimaanpassung bewegen lässt, wenn die Entscheidungsträger das wollen.

#### Lokale Betroffenheiten

Wie in anderen Kommunen ergeben sich auch in Eisenberg bei den Vorhaben klassische Konflikte wie jene zwischen PV-Anlagen und Landwirtschaftsflächen und das Aufbringen des Eigenanteils für Fördermittel. Insgesamt sind Fördermittel zwar sehr wichtig bei der Umsetzung von Projekten, gleichzeitig stellt das Antragsprozedere aber sowohl fachlich als auch personell eine große Herausforderung dar. Eine zunehmend unübersichtlicher werdende Förderkulisse verstärkt diese Probleme. Auch der Zeithorizont, den Förderprogramme definieren, ist oft zu knapp bemessen, um ein Projekt vollständig zur Umsetzung zu bringen.

#### Lokales Handeln

Dass es den Verantwortlichen in Eisenberg ernst damit ist, den Klimaschutz lokal voranzutreiben, zeigen die verschiedenen Aktivitäten und Planungen der Stadt, etwa im Bereich der Mobilität, die für Klimabelange von besonderer Relevanz ist. Eine „Grüne Haltestelle“ erzeugt vor Ort mit einem Solarpanel Strom und soll zur Blaupause für weitere

Haltestellen werden. Für die Busflotte ist eine Umrüstung auf E-Busse geplant. Die Zuständigkeit liegt hier beim Landkreis. Der ZOB wird nun mit entsprechenden Lademöglichkeiten ausgerüstet. Gefördert wird das Projekt über das Klima Invest-Programm der Thüringer Aufbaubank. Auch überörtlich soll die Mobilität klimafreundlicher werden. Eisenberg hat keinen Bahnanschluss, soll aber möglichst gut an die geplante S-Bahn-Strecke Gera-Crossen-Leipzig (Maßnahme im Rahmen des Strukturfördergesetzes) angeschlossen werden. Damit wäre Leipzig in rund 30 Minuten erreichbar und würde Auspendler\*innen eine attraktive Alternative zum Auto bieten. Die bessere Anbindung könnte auch Zuzug aus Gera und Jena bewirken, da die Immobilienpreise in Eisenberg vor allem gegenüber Jena deutlich geringer sind.

Weitere Handlungsfelder liegen im Bereich der Energieversorgung und energetischen Sanierung. Gefördert über EFRE-Mittel werden Fernwärmeleitungen erneuert, die durch eine Biogasanlage gespeist werden. Eine PV-Fläche auf einer Landwirtschaftsfläche ist in Planung. Ein Plattenbaugelände in der Kernstadt und ein Quartier in Dorflage sollen energetisch saniert werden.

Das Ziel für künftige Aktivitäten in Eisenberg liegt insbesondere in der energetischen Sanierung von weiteren Quartieren und in der Reduzierung des Energieverbrauchs. Die Bürgerschaft soll möglichst frühzeitig eingebunden werden, um Akzeptanz zu schaffen. Die Problematik des Klimawandels hat in der Wahrnehmung der Bevölkerung insgesamt an Bedeutung gewonnen, teilweise durch leidvolle eigene Erfahrungen mit Hochwasser.

Einblicke in Lösungsansätze an anderen Orten werden als wertvolle Inspirationsquelle für mögliche Maßnahmen in Eisenberg gesehen. Gesucht werden dabei nicht möglichst „verrückte“ Ideen, entscheidend ist vielmehr ihre Realisierbarkeit und Zweckmäßigkeit. Um das auszuloten, spielt auch der Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen eine wichtige Rolle: „Wir sprechen dieselbe Sprache.“ Trotz interkommunaler Konkurrenz bietet nach Einschätzung der Verantwortlichen gerade der regionale Maßstab wichtige Handlungsspielräume („Kommunale Familie“).

### 3.5. Bad Langensalza – von langfristig gesetzten Maßnahmen profitieren



© DASL-Landesgruppe Mitteldeutschland

- Thüringen, Unstrut-Hainich-Kreis
- Mittelzentrum
- Kurstadt
- ca. 17.200 Einwohner
- 130 km<sup>2</sup> Stadtgebiet
- Kernstadt und 14 Ortsteile
- nächst gelegenes Oberzentrum: Erfurt 35 km
- 10 km östlich vom Nationalpark Hainich gelegen

Bad Langensalza liegt östlich des Nationalparks Hainich und rund 40 km nordwestlich der Landeshauptstadt Erfurt. Die Kurstadt ist ein Beispiel dafür, wie aus dem langfristig verfolgten Stadtumbau bedeutende Grundlagen für den städtebaulichen Klimaschutz erwachsen.

#### Lokale Betroffenheiten

Bad Langensalza war nach 1990 wie viele ostdeutsche Kommunen von Bevölkerungsverlust, Alterung und Deindustrialisierung betroffen. In der Stadt wurde in den 1990er Jahren, noch vor den großen Klimadebatten, mithilfe von Städtebaufördermitteln eine Vielzahl von Stadtumbauprojekten auf den Weg gebracht, die sich heute als wertvolle Beiträge zu Klimaschutz und Klimaanpassung erweisen. Industriebrachen wurden zu öffentlichen Gärten umgebaut und die Mühlbäche der Stadt geöffnet. Über Spenden wurde eine Vielzahl an neuen Bäumen gepflanzt. Der Wohnstandort Altstadt wurde durch Gebäudesanierungen und ein „Genial Zentral“-Projekt gestärkt und liefert einen Beitrag zur ressourcenschonenden kompakten Stadt.

Die Entwicklungen der vergangenen Jahre, mit unterbrochenen globalen Lieferketten und eingebrochenen Nachfragemärkten, haben die Gewerbesteuereinnahmen der Stadt erheblich schrumpfen lassen, da der Hauptarbeitgeber der Stadt, eine Leichtmetallgießerei, massiv von diesen Entwicklungen betroffen ist. Damit rückt das Thema Wirtschaftsförderung in den Vordergrund und „drängt“ das Klimathema etwas in den Hintergrund. Das bildet sich auch in der Stabstelle „Um-

weltplanung und Landschaftsentwicklung“ ab, die sich künftig verstärkt mit Themen der Wirtschaftsförderung befassen wird. Klimarelevante Projekte sind aber auch direkt von der schwierigen Haushaltslage betroffen, weil dadurch die Finanzierung der geforderten Eigenanteile bei Fördermitteln zunehmend Probleme bereitet. Die Stadt ist jedoch für die Umsetzung klimawirksamer Projekte zwingend auf Fördermittel angewiesen.

#### Lokales Handeln

Das Spektrum von klimawirksamen Projekten hat sich stetig erweitert. Die Stadt arbeitet an der energetischen Sanierung von städtischen Objekten. Teilweise wurden diese schon auf erneuerbare Energien umgestellt. Bei energieintensiven Nutzungen (z.B. Kongresshaus, Palmenhaus, Leichtmetallgießerei) ist die Umstellung aber nicht ohne weiteres möglich. Es gibt einige Windkraftanlagen auf dem Gemeindegebiet und vorbelastete Flächen werden als Standort für PV-Großanlagen genutzt. Seit 2016 wird der ÖPNV sukzessive auf E-Mobilität umgestellt und für den MIV wurden mehrere E-Ladesäulen eingerichtet.

Weiterhin sind der Ausbau des Radwegenetzes und die Umstellung der gesamten Straßenbeleuchtung auf LED-Technik geplant. Bei der Umsetzung dieser Vorhaben werden verschiedene Hemmnisse deutlich. Der Ausbau der Radwege kollidiert nicht nur mit den Platzansprüchen für den fahrenden und ruhenden MIV. Auch die RAS (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) stellen eine Hürde dar, denn die geforderten Abmessungen lassen sich in engen Altstadtbereichen nicht ohne weiteres umsetzen, die Radwege sind damit aber nicht mehr förderfähig. Auch der Denkmalschutz setzt Grenzen, da ein farbiges Absetzen von Radwe-

gen im Flächendenkmal Altstadt nicht erwünscht ist. Eine Herausforderung stellt der Denkmalschutz auch dar, wenn die historisch kaum begrünte Altstadt nun verstärkt klimatisch ausgleichende Bäume und Fassadenbegrünungen erhalten soll oder Dächer mit PV-Anlagen ausgestattet werden sollen.

Auch wenn das Thema Wirtschaftsförderung derzeit an oberster Stelle steht, wird das Thema Klima nicht aus dem städtischen Handeln verschwinden. Personelle Kontinuitäten ermöglichen es, an den verschiedenen Projekten „dran zu bleiben“, die meist nur Schritt für Schritt über längere Zeit umsetzbar sind. Über die Stelle einer Klimamanagerin/eines Klimamanagers, die der Landkreis gerade einrichtet, ergeben sich neue Potentiale für Austausch und vernetztes Handeln über das Gemeindegebiet hinaus. Auch die DSK, die die Stadt seit 1991 in Sanierungsfragen berät, ist eine langjährige Partnerin vor Ort, die neue Ansätze und Beratungsangebote wie das „Klimaquartier“ in die Stadt bringt.

Die städtischen Akteur:innen prägen das Handeln maßgeblich. Bei privaten Eigentümer:innen und Wirtschaftsakteur:innen ist Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit nötig, etwa bei der energetischen Sanierung von Gebäuden und Entsiegelungsmaßnahmen. Auch wenn die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung grundsätzlich große Zustimmung erfahren, werden konkrete Entscheidungen doch immer wieder von Kirchturmdenken geprägt und verhindern oder bremsen die Umsetzung von übergeordneten Maßnahmen. Allen ist bewusst, dass die Zeit drängt. Trotzdem sind die Verfahren langsam und die Entscheidungsprozesse langwierig. Hier ist eine deutliche Entschlackung gewünscht.

### 3.6. Naumburg – Klimaschutz im Welterbe unterhalb vom „Radar Strukturwandel“



© DASL-Landesgruppe Mitteldeutschland

- Sachsen-Anhalt, Burgenlandkreis
- Kreisstadt und Mittelzentrum
- Weltkulturerbe-Stadt
- ca. 34.000 Einwohner
- 130 km<sup>2</sup> Stadtgebiet
- 4 Stadt- und 30 Ortsteile
- nächst gelegene Oberzentren:  
Halle/Saale 50 km, Leipzig 50 km (Sachsen)
- Lage im Mittleren Saaletal

Die Domstadt Naumburg im Süden von Sachsen-Anhalt ist Mittelpunkt der Welterberegion und Kulturlandschaft Saale-Unstrut (Freyburg, Bad Kösen, Kloster Pforta). Durch ihre Geschichte als Bistumssitz sowie später als Verwaltungs- und Beamtenstadt ist Naumburg wenig industriell geprägt.

#### Lokale Betroffenheiten

Die historische Altstadt und die großzügigen Gründerzeitquartiere müssen im demographischen Wandel und bei anhaltendem Bevölkerungsrückgang „über die Zeit gebracht“ werden. Zudem braucht der Wohn- und Wirtschaftsstandort Naumburg mehr und v.a. umweltfreundliche Industriearbeitsplätze sowie ein deutlich verbessertes ÖPNV-Netz v.a. in den Ortsteilen und im Kreisgebiet mit seinem ländlichen Raum.

Naumburg ist ein Beispiel für eine Mittelstadt, deren Rolle und Potenzial bisher nicht strategisch im Entwicklungszusammenhang der mitteldeutschen Strukturwandelregion Zeit/Profen und des Burgenlandkreises betrachtet und genutzt wird. Damit bleiben Planungen und Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung auf den Handlungsrahmen der Kreisstadt und auf ihre eigenen Möglichkeiten beschränkt. Synergieeffekte und Win-Win-Chancen, die im regionalen Maßstab zu gewinnen wären, bleiben „unterhalb des Radars“ der Strukturwandelförderung. Die Kommunikation gestaltet sich äußerst schwierig, konzertierte Konzepte der Landespolitik und der betreffenden Gebietskörperschaften fehlen, um effektive Klimaschutzmaßnahmen vor allem im

Bereich Mobilität im ländlichen Raum zu starten. Die finanzielle Ausstattung und Lage der Kommune (Unterfinanzierung, fehlende Eigenmittel, Personalmangel) lässt bescheidene Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes zu, der als Zielstellung für das kommunale Handeln nicht in Frage steht. Sinnvolle Maßnahmen finden aufgrund ihres zu kleinen räumlichen oder sachlichen Umfangs häufig keine Berücksichtigung in relevanten Förderkulissen. Auch sind Antragsstellungen hinsichtlich des erforderlichen Aufwands und zu erwartendem Ergebnis „unwirtschaftlich“ (z.B. KfW-Förderung). Da konsumtive Maßnahmen nicht förderfähig sind, können z.T. wichtige Maßnahmen mit Relevanz für die Klimaanpassung nicht umgesetzt werden, wie z.B. der Ersatz von Straßenbäumen, die in den Hitzesommern eingegangenen sind.

#### Lokales Handeln

Konzeptionelle Grundlagen für konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz / -Klimawandel wurden mit dem INSEK 2016 und weiteren teilräumlichen Konzepten beschlossen und verankert. Die Altstadt soll als zeitgemäßer, attraktiver, sozial gemischter Wohnstandort gestärkt werden. Die Entwicklung nachhaltiger Wohnformen wird für das gesamte

Gemeindegebiet verfolgt. Basis dafür ist u.a. eine Wohnbauflächenanalyse.

Die Stadt Naumburg verfolgt Konzepte, Planungen und Projekte zur energieoptimierten Bauleitplanung, zur Anwendung von Solarenergie im Denkmalschutz, zu Standortuntersuchungen für PV, für die Optimierung der Verbräuche städtischer Immobilien, die Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LED, die Sanierung historischer Stollen zur Wasserspeicherung bei Starkregenereignissen und für eine „Grüne Innenstadt“

In Reaktion auf zunehmend problematische Starkregenereignisse ist die Sanierung eines historischen Stollens zur Wasserspeicherung und gedrosselten Wasserableitung in die Kläranlage geplant.

Politische und zivilgesellschaftliche Akteur:innen (z.B. Naumburger Bürgerverein e.V. mit dem Architektur- und Umwelthaus) arbeiten u.a. im Rahmen eines „Grünen Tisches“ unter Moderation des Oberbürgermeisters zu Fragen und Projekten des kommunalen Klimaschutzes zusammen. Die Akzeptanz von Maßnahmen ist themen- und interessensabhängig. Die Grundhaltungen sind konstruktiv.

### 3.7 Sonneberg – Standortentwicklung für eine klimaneutrale Wirtschaftsregion



© DASL-Landesgruppe Mitteldeutschland

- Thüringen, Landkreis Sonneberg
- Kreisstadt und Mittelzentrum
- ca. 23.000 Einwohner
- 85 km<sup>2</sup> Stadtgebiet
- 2 Stadt- und 22 Ortsteile
- nächst gelegenes Oberzentrum: Coburg 20 km (Bayern)
- Lage im Thüringisch-Fränkischen Schiefergebirge

Die Klein- und Kreisstadt Sonneberg liegt an den Südhängen des Thüringer Walds und bildet eine räumliche „Exklave“ zu den fränkischen (d.h. bayerischen) Städten Neustadt und Coburg, weswegen eine alltagspraktische und strategische Zusammenarbeit gelebt wird. Die Stadt Sonneberg ist seit 2013 Mitglied der Metropolregion Nürnberg. Es gibt eine Initiative für ein gemeinsames Oberzentrum Sonneberg/Thüringen und Neustadt/Bayern. Die Gewerbesteuer-Hebesätze liegen 100 Punkte über Bayern, ebenso sind Energiekosten und Mieten höher. Es besteht Vollbeschäftigung (vierthöchste Beschäftigungsquote in Deutschland). Die Stadt Sonneberg verfolgt in ihren Netzwerken lokaler Akteur:innen, in der regionalen Kooperation, in der Zusammenarbeit mit den bayerischen Nachbarstädten sowie als Partner in einem ostdeutschen Wasserstoff-Forschungs-

netzwerk einen selbstbestimmten Weg zur klimaneutralen Stadt- und Wirtschaftsentwicklung.

#### Lokale Betroffenheiten

Die regionale Zusammenarbeit zur Landesplanung und im Regionalmanagement über Landesgrenzen hinweg ist seit den 1990er Jahren ein großes Anliegen der Stadt, die Landesentwicklungspläne von Thüringen und Bayern passen jedoch nicht zusammen, da sich die landesplanerische Einstufung der Räume und weitere raumrelevante Zielsetzungen deutlich unterscheiden. Die Landesplanung spielt deshalb keine entscheidende Rolle bei der Lösung von Problemen. Auch die unterschiedlichen Landesgesetzgebungen behindern die Zusammenarbeit (z.B. im Bereich der Daseinsvorsorge).

Trockene Sommer und Borkenkäfer zerstören den Wald. Die erfolgten großflächigen Abholungen an den Südflanken des Thüringer Walds sind verbunden mit Verlusten an Biodiversität, Waldflächen und Wasserrückhaltekapazitäten sowie Beeinträchtigungen des traditionellen Landschaftsbildes. Es gibt eine deutliche Zunahme von Starkregenereignissen. Weitere Auswirkungen auf das Mikroklima in der Stadt

sind zu erwarten. Anfragen von Investoren für 50 bis 150 ha PV-Anlagen in den verlorenen Waldbereichen erfolgen derzeit häufig (in Sonneberg noch keine, in Bayern bereits erste Zusagen).

Sonneberg ist unterfinanziert und muss mit wenig Geld „die Stadt am Laufen halten“. Die Ungleichheit fällt etwa gegenüber der Partnerstadt Neustadt bei Coburg und den anderen bayerischen Kommunen der Wirtschaftsregion auf, die finanziell deutlich besser aufgestellt sind. Weiteres Hemmnis ist der Fachkräftemangel, insbesondere auch bei der öffentlichen Hand: aufgrund höherer Stellendotierung in Bayern wandern Fachkräfte ab; „Ausleihen“ von Personal an Nachbarkommunen mit Kapazitätsengpässen gehört zum Alltag der Sonneberger Stadtverwaltung.

#### Lokales Handeln

Basis auch der Klimaschutzstrategie der Stadt Sonneberg ist zunächst die Beachtung und Umsetzung „guter fachlicher Praxis“: kompakte Siedlungsstrukturen, Siedlungsentwicklung im Bestand von außen nach innen lenken, Wohnquartiere um Infrastruktureinrichtungen (KITAs, Schulen, Sport, Bäder, Kultur) konzentrieren, Subzentren mit gutem öffentlichem Verkehrsangebot verbinden, Kaltluftschneisen offen halten für Durchlüftung und Nachtabkühlung, Gewerbeentwicklung und -erweiterung in regionaler Kooperation und Abstimmung, Engagement für die Umsetzung des länderübergreifenden regionalen Entwicklungskonzeptes.

Die Stadt arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung und Beschleunigung im Umsetzungsmanagement von Vorhaben und betreibt ein effizientes Liegenschaftsmanagement. Ziel der städtischen Politik ist es, „Geld vor Ort zu halten“ und lokale, bzw. regionale Wirtschaftskreisläufe zu fördern. Die kommunalen „Töchter“ (Stadtwerke, Energieversorger, Woh-

nungsgesellschaft) managen wichtige Einrichtungen und sind Partner bei der Umsetzung von Klimaschutzinitiativen in der Stadt. Sonneberg hat sich nach 2010 im Feld der Wasserstoffentwicklungen aufgestellt, weil die Stadt im Wasserstoff „den Treiber“ für die eigene Entwicklung erkannt hat. Träger dieser Bewegung war und ist eine kleine lokale Avantgarde, die angewandte Wasserstoffwirtschaft vorausdenkt und Maßnahmen initiiert. Zu den Schlüsselmaßnahmen gehörte die Gründung des HySON Instituts für angewandte Wasserstoffforschung gGmbH in Sonneberg (Förderung ca. 3 Mio. EUR des Freistaates Thüringen) durch ein Konsortium aus Kommune, kommunalen Unternehmen, Forschungseinrichtungen und einem ost-/mitteldeutschen Unternehmensnetzwerk.

Der Aufbau und Ausbau der Wasserstoff-Infrastruktur zur Förderung von Wasserstoff-Anwendungen hat mit einigen Umsetzungsprojekten begonnen: Dazu gehören die Errichtung eines Elektrolyseurs sowie eines Blockheizkraftwerks mit Wasserstoff für die Energie- und Stromversorgung im Rathaus. Die Stadt nutzt Wasserstoff bereits als Kraftstoff für PKWs der eigenen Unternehmen und will Wasserstoff auch im eigenen und im länderübergreifenden Stadtbusverkehr (Aufgabenträger Landkreis Sonneberg) etablieren.

Die Akzeptanzgewinnung für die Themen „Wasserstoff und nachhaltige Lebensweisen“ wird vielfältig betrieben durch mediale Vermittlung und Marketing für eine „Wasserstoffregion“, die Teilnahme am Bundesprogramm als „MINT-freundliche Stadt“ mit entsprechenden Bildungsinitiativen, auch um über Kitas und Schulen die Eltern zu erreichen. Die Berufsschule entwickelt in Kooperation mit dem HYSON-Institut neue Bildungsinhalte mit dem Ziel, für die Unternehmen neue Berufe auszubilden (z.B. Wasserstoff-Techniker:innen).

**Weißwasser** • Stadtverwaltung als zentraler Akteur auf Augenhöhe

**Hemmnisse/ Probleme**

- Verlustserfahrungen der 1990er noch präsent
- doppelte Ungerechtigkeit durch Kohleausstieg (bisher Lasten getragen, jetzt Arbeitsplatzverlust)
- Klimathemen als zusätzliche Belastung empfunden
- Folgen von 30 Jahren Schrumpfung
- Beteiligung auf Zeit und Intransparenz
- viele Konzepte, wenig Umsetzung
- geringe Implementierung der Ziele/Visionen in das Verwaltungshandeln
- Intransparente Entscheidungsprozesse bei Projekten zur Strukturierung (Kohleausstieg)
- Kernbetroffenheit nicht genügend berücksichtigt
- zu wenig Unterstützung von Bund und Land bei lokalen, eigenen Ideen und Akteuren
- Gelder kommen nicht in Lebensrealität der Menschen an

**Ziele**

Vertrauen zurückgewinnen

Transparenz bei Zielfindungen und Entscheidungen

Themenrelevanz in Zielen und Maßnahmen sichtbar machen

**Maßnahmen**

INSEK-Prozess

neue Stellen in Verwaltung

Klimamanager

Bürgerbahnhof

Zukunftstation

BAFA-Ansiedlung und Campus

PIV-Projekte

Speichertechnologien

Stadt als Hauptakteurin

Stadtverwaltung befähigen

Akteure vor Ort/ Entwicklung von innen

Wandel von Energieregion zu Region der Energieeinsparung und -speicherung

**Begünstigungen**

- Fokus Kohleausstiegsregion – Fördermittel möglich und Klimathemen stets im Vordergrund
- Relevante Klimathemen zunehmend erkannt, ein Umdenken beginnt
- Möglichkeit eines Neustarts durch INSEK-Prozess – gemeinsame Aufstellung von Zielen, Handlungsrahmen und Projekten
- Umbau in Verwaltung eingeleitet / neue Positionen (z.B. Klimamanagement)
- Akteure der Zivilgesellschaft sowie aus dem Energiesektor sind vor Ort
- Nutzung der Erfahrungen eines erlebten Wandels
- Nutzung der entstandenen Lücken für Neues

**Nordhausen** • Kooperative Klimaregion

**Hemmnisse/ Probleme**

- begrenztes Flächenpotenzial für erneuerbare Energien
- Nutzungskonflikt zwischen Energie- und Nahrungsmittelproduktion
- Ausweisung Windparks kommt nicht voran
- kommunale Gebietskörperschaften profitieren nicht von Windparkanlagen
- Unterfinanzierung des ÖPNV im ländlichen Raum
- innovative Konzepte (z.B. Car Sharing) können nicht wirtschaftlich betrieben werden
- gestiegene Baupreise und Energiekosten
- jahrelange Haushaltskonsolidierung erzeugte Engpässe bei Eigenanteilen für Förderung
- Ausrichtung Fördermittel häufig nicht effektiv

**Ziele**

Handlungsfelder integriertes Klimaschutzkonzept: Netzwerk Stadtgesellschaft, Energieeffizienz, Strom/Wärme, Mobilität

**Maßnahmen**

strategische Rahmenseetzungen durch integrierte Konzepte

Rahmenplan Nordhausen Nord mit Klimaquartier

IBA-Bewerbung

grüne Infrastrukturen (Klimaresiliente Baumaßnahmen)

Klimamanager in Stadt und Landkreis

Regionalisierung von Stoffkreisläufen

Entleerung des ländlichen Raumes entgegenwirken

**Begünstigungen**

- Klimakultur und Klimaregion vor Ort verankert
- Berücksichtigung der regionalen Perspektive bei der Erstellung von Konzepten
- langfristiges Handeln durch strategische Rahmenseetzungen
- Stadtentwicklungsstrategie seit Jahren am Leitbild der kompakten Stadt ausgerichtet
- Einigkeit im Stadtrat bei Sachthemen und Konsens innerhalb der Stadtverwaltung
- Zusammenarbeit seit den Stadtumbauprozessen zw. Verwaltung u. Wohnungsgenossenschaften
- Klimamanager in Nordhausen und Landkreis
- Themen Klimawandel und -anpassung über Klimamanager personell in Stadt und Landkreis verankert
- Kooperation engagierter Akteure vor Ort: Wohnungsunternehmen, Stadtwerke mit Verkehrsbetrieben, Bürgerenergiegenossenschaften, Hochschule Nordhausen
- IBA Thüringen als Impulsgeber und Austauschplattform (für eine Kommune sonst nicht lebbar)

**Eisenberg** • „Kommunale Familie“ als Erfolgsfaktor

**Hemmnisse/ Probleme**

- Eigenanteil bei Fördermitteln
- hoher Aufwand bei Antragstellung
- Zeithorizont in Förderprogrammen oft zu knapp für Umsetzung
- Konflikt Flächennutzung Photovoltaik und Landwirtschaft
- weiterhin Nachfrage nach Einfamilienhausstandorten – diese bedienen und gleichzeitig Leerstand in Innenstadt abbauen
- es gibt kein Klimaschutz- / Klimaanpassungskonzept

**Ziele**

Verbräuche reduzieren, effizienter werden

Quartiere aufwerten

frühzeitige Beteiligung, um Akzeptanz zu fördern

ISEK fortschreiben, Klimaschutz- und Klimaanpassungsziele dort klarer benennen

**Maßnahmen**

Steigerung Lagequalität durch geplante S-Bahn-Station

Gesetzliche Sanierung

Umrüstung der Busflotte (Landkreis) auf E-Antrieb in Planung

Umbau ZOB in Planung

„Grüne Hofstelle“ in Testphase (Solarpanel)

Firmenwärmelösungen erneuert, Speisung durch Biogasanlage

Planung Photovoltaikfläche

Nachhaltige und energetische Sanierung von Bestandsquartieren

Flächendeckender Ausbau Glasfaser bis 2024

keine „verrückten“ Ideen; Ziel ist immer die Machbarkeit

**Begünstigungen**

- Vernetzung mit anderen Kommunen (ähnliche Problemlagen und dieselbe Sprache)
- mit offenen Augen durch die Welt gehen – Inspiration, Ideen mitbringen

**Bad Langensalza** • Von langfristig gesetzten Maßnahmen profitieren

**Hemmnisse/ Probleme**

- Eigenanteil für Fördermittel derzeit schwierig
- massiver Rückgang von Gewerbesteuer ein naheliegender Klimathema in den Hintergrund
- Umstellung von Gebäuden und Firmen mit erhöhtem Energiebedarf auf erneuerbare Energien problematisch
- bei eigener Betroffenheit sinkt Mitwirkungsbereitschaft bei Klimaschutz
- Denkmalschutz & Gestaltungssatzung verhindern/ erschweren PV auf Dächern, Baumpflanzungen, farbige Radwege in der Altstadt
- Mindest-Radwegbreite als Förder Voraussetzung in Altstadt kaum umsetzbar
- noch keine Vorgaben für Solarthermie oder Luft-Wärme in Thüringen

**Ziele**

Klimamaßnahmen über eigenes Stadtgebiet hinaus denken und vernetzt handeln

Kooperation mit Klimamanager des Landkreises

**Maßnahmen**

Öffnung Müllgäben (1990er)

Industrieblöcke z.T. zu Grünflächen (ab 1990er)

Spendenbrunne geöffnet

Sammlung von Regenwasser für Bewässerung Stadtgrün realisiert

Konzept Klimaquartier westl. Altstadt erstellt

diverse städtische Objekte (z.B. auf erneuerbare Energien umgestellt)

erste Kommune in Thüringen mit E-Busflotte

PV-Größenlagen auf vorbelasteten Flächen errichtet

Entsackung von Verfahren auf wesentliche Schritte

Bürgerschaft und Wirtschaftsakteure mit ins Boot holen

Erstellung Radverkehrs-konzept

**Begünstigungen**

- klimawirksame Maßnahmen bereits seit den 1990er Jahren
- aktiver Bürgermeister – sehr schnell nach der Wende erfolgreich bei zahlreichen Förderanträgen (Städtebauförderung)
- aktuell kommunales Förderprogramm „Gestaltunglicher Mehraufwand“ für das Auffangen des Mehraufwands durch Denkmalschutz
- Mittlereinsatz Klima Invest (Thüringer Aufbaubank) z.B. für Umstellung Straßenbeleuchtung
- ISEK 2018 enthält bereits Klimathematik (auf Förderanträge zugeschnitten)

**Naumburg** • Klimaschutz im Welterbe unterhalb vom „Radar Strukturwandel“

**Hemmnisse/ Probleme**

- Politiken, Strategien und Vorhaben für Strukturwandel (Kohleausstieg) und Transformation (Klimawandel) laufen parallel, kreuzen sich nicht
- Entscheidungsfindung Strukturwandel nicht transparent, Planung nicht integriert und räumlich unterteilt
- Naumburg nicht als Akteur an Planungen beteiligt
- Umstellung Busflotte von Gas auf Dieseldieselkraftstoff
- Modal Split nur 4%, unzureichendes ÖV-Angebot
- geringe Unterstützung Landkreis bei zukunftsweisenden Verkehrsprojekten
- kommunale Unterfinanzierung/ fehlende Eigenmittel
- Personalmangel in Planungsbereichen (Gehaltsstufen wenig attraktiv)
- zu hoher Aufwand Antragstellung Fördermittel
- keine Förderung von konsumtiven Maßnahmen trotz positiver Wirkung für Klimaanpassung

**Ziele**

Altstadt als zeitgemäßer, attraktiver, sozialgemischter Wohnstandort

Entwicklung nachhaltiger Wohnformen in der Gesamtstadt

**Maßnahmen**

Solarenergie im Denkmalschutz

Energieoptimierte Bauleitplanung

Optimierung Verbräuche städtischer Immobilien u. Straßenbeleuchtung

Universalität PV-Standard

Konzept „Grüne Innenstadt“

Sanierung hist. Stufen zur Wasserspeicherung bei Starkregen

Wohnbaufachen-analyse

Wirtschaftsstandort stärken, u.a. mit umweltfreundlichen Industriearbeitsplätzen

Verbesserung des ÖPNV-Netzes in allen Ortsteilen und ländlichen Gebieten des Landkreises

**Begünstigungen**

- Runder Tisch „Grün“ als wichtige Plattform für Konsensfindungen
- Akzeptanz von Anpassungsmaßnahmen im Prinzip vorhanden
- lokale zivilgesellschaftliche Akteure vor Ort, u.a. Architektur & Umwelthaus (IBA Stadtumbau)
- engagierte kommunale Unternehmen und Ämter
- konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz/ Klimawandel mit INSEK beschlossen
- weitere futuristische Konzepte vorliegend

**Sonneberg** • Kommunaler Klimaschutz und Standortentwicklung für eine klimaneutrale Wirtschaftsregion

**Hemmnisse/ Probleme**

- fehlende rechtliche Rahmenbedingungen für Ausbau Erneuerbare Energien
- unzureichende länderübergreifende Raumplanung für Kooperation von Funktionsräumen
- konkurrierende statt synergetische Förderstrategien für ländlichen Räume – Bayern Dezentralisierung, Thüringen Zentralisierung
- unterschiedliche Gesetze der Bundesländer hemmen interkommunale Zusammenarbeit
- kein Konsens mit Landkreis und Partnerstadt in Bayern zur Initiative wasserstoffbetriebener Fahrzeuge im ÖPNV
- Unterfinanzierung in Sonneberg bei gleichzeitig hohen Finanzmitteln aber z.T. weniger Handlungsansätzen in Bayern
- Fachkräftemangel bei der öffentlichen Hand
- enorme Folgen des Klimawandels im Thüringer Wald, Landschaftsbild und Mikroklima der Stadt

**Ziele**

Umsetzung einer „guten planerischen Praxis“: Kompakte Siedlungsstrukturen, Entwicklung von innen nach außen

Wohnquartiere an Infrastruktureinrichtungen, Subzentren mit gutem ÖPNV-Angebot

Gewerbeerwicklung in regionaler Kooperation und Abstimmung

**Maßnahmen**

Bau Elektrobüro in Sonneberg

MINT-Förderung an Kitas und Schulen

Konzeption für Risikominimierung Stadtgrünereignisse

H2-betriebenes Blockheizkraftwerk für Rathaus

perspektivisch: H2 als Kraftstoff im ÖPNV

länderübergreifender Städtebusverkehr

Aufbau Unternehmensnetzwerk und Kompetenzförderung für angewandte H2-Forschung

Ausbau H2-Infrastruktur

Förderung lokaler und regionaler Wirtschaftskreisläufe

**Begünstigungen**

- lokale Avantgarde mit HySON Institut für angewandte Wasserstoffforschung
- mediale Vermittlung und Marketing für eine „Wasserstoffregion“
- Einbindung Kitas, Schulen, Berufsschulen – Akzeptanz und neue Bildungsinhalte entwickeln
- gute Zusammenarbeit Stadtpolitik, regionale Unternehmen, Forschung, Hochschulen und Städtepartner in Bayern
- länderübergreifendes regionales Entwicklungskonzept in der Diskussion
- Verbesserung und Beschleunigung im Umsetzungsmanagement von Vorhaben
- Förderung lokaler, regionaler Wirtschaftskreisläufe

## 4. Räumliche Gerechtigkeit im Klimawandel

### 4.1. Befunde

ES KANN KEIN „WEITER SO“ GEBEN! Dieses Bewusstsein kann als Commonsense in der Stadt- und Raumplanungscommunity konstatiert werden. Doch was kann konkret nicht „so weiter“ gehen?

Im Rahmen unserer Recherche und der geführten Interviews wurde deutlich, dass im Planungsalltag bereits ein großes Problembewusstsein (vgl. auch vorhandenes Ziel- und Ursachenwissen nach SINGER-BRODOWSKI und SCHNEIDEWIND, 2014) existiert. Es bestehen dementsprechend vielfältige Überlegungen und Ansätze für klima- und ressourcenschonende sowie klimaangepasste Raumnutzungen und -entwicklungen. Im Rahmen „guter fachlicher Praxis“ wird häufig mehr geleistet, als öffentlich und in den Fachdisziplinen bewusst ist. So beispielsweise<sup>15</sup>:

- Entwicklung von kompakten Siedlungskörpern / sparsamer Umgang mit Flächen u.a. mit Siedlungsentwicklung im Bestand von außen nach innen, Mehrfachcodierung von Flächennutzungen
- Nutzungsgemischte Siedlungsentwicklung z.B. Entwicklung von Wohnquartieren an vorhandenen Infrastruktureinrichtungen (Kitas, Schulen, Sport, Bäder, Kultur)
- Stärkung klimaneutraler Mobilität (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV), gute Anbindung aller Räume (insbesondere Subzentren / ländliche Ortsteile)
- Stärkung des öffentlichen Freiraumnetzes (Grüne Infrastrukturen, CO2 Speicher, Wassermanagement) sowohl kleinteilig in innerstädtischen Gebieten als auch über durchgängige Freiraumnetze und Biotopverbünde sowie Kaltluftschneisen für Durchlüftung und Nachtabkühlung
- Siedlungsentwicklung (insbesondere Wohnraum und Gewerbeflächen) in regionaler Kooperation und Abstimmung
- Themenübergreifende regionale Entwicklungskonzepte (ggf. auch länderübergreifend)

Warum diese Bemühungen nicht ausreichen bzw. nicht zum gewünschten Erfolg in der erforderlichen Zeit führen, soll an folgenden Hemmnissen exemplarisch aufgezeigt werden:

WEISSWASSER, NAUMBURG: Das Ziel proaktiver klimaangepasster Planung wird einerseits durch den lokalen Gestaltungswillen Weniger getragen und be-

fördert. Andererseits gelingt es – gerade auch im entscheidenden regionalen Kontext - nicht ausreichend, die gesellschaftliche Öffentlichkeit sowie politisch Verantwortliche von der forcierten Notwendigkeit und Umsetzung klimarelevanter Maßnahmen zu überzeugen. Gründe dafür liegen beispielsweise in fehlenden themen- und raumintegrierenden Planungen und „Umsetzungsbündnissen“ (etwa Kommune, Landkreis) und in intransparenten Entscheidungsprozessen. Spezifische lokale Betroffenheiten der Menschen, die keine Berücksichtigung finden, sowie Erfahrungen mit ausbleibenden Erfolgen bei Projekten mit hohem Fördermitteleinsatz steigern die Skepsis und den Mangel an Engagement. Sie bremsen den Klimaschutz vor Ort.

BAD LANGENSALZA, SONNEBERG: Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Zuständigkeiten von und in Planungsprozessen bremsen die Wirksamkeit strategischer Planungen. Räumliche, administrative und fachliche Grenzen befördern sektorales Denken und Handeln. Trotz vielfältiger regionaler Kooperationen fehlen i.d.R. gemeinsame Ziel- und Raumbilder - insbesondere auf regionaler Ebene - als Grundlage eines abgestimmten gemeinsamen Vorgehens.

EISENBERG, NORDHAUSEN, SONNEBERG: Harte Flächenkonkurrenzen (z.B. zwischen dem Ausbau von Photovoltaikflächen und landwirtschaftlicher Produktion) erfordern klare politische Zielstellungen und konsequente sowie transparente Abwägungsprozesse. Dafür fehlen aber teilweise notwendige übergeordnete rechtliche und politische Vorgaben als grundlegende Leitplanken für gerechte Kosten-/Lastenverteilung (zwischen prosperierenden und weniger starken Regionen... zwischen Stadt und Land... zwischen einkommensstärkeren und einkommensschwächeren Haushalten).

NAUMBURG, EISENBERG, WEISSWASSER: Die sich aktuell überlagernden Anforderungen an die Planung durch Klima- und Strukturwandel übersteigen häufig die lokalen Personalkapazitäten. Die Erzeugung von Synergien bei der Bewältigung dieser Herausforderungen gelingt nicht immer, denn die Prozesse werden teilweise nicht zusammengedacht. Darüber hinaus fehlen für die Inanspruchnahme von Fördermitteln in vielen Fällen personelle Ressourcen und Eigenmittel.

<sup>15</sup> Die Aufzählung basiert auf den geführten Interviews, vgl. Pkt. 3. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und ordnet sich in den Kontext übergeordneter Planungsleitbilder wie beispielweise New Urban Agenda 2016; Neue Leipzig Charta – Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl, 2020; Memorandum „Urbane Resilienz – Wege zur robusten, adaptiven und zukunftsfähigen Stadt“ 2021.

### 4.2. Positionen

#### „Klimaeffektives“ kommunales Handeln ermöglichen

Staatliche Reformen zu Stärkung gleichwertiger Lebensverhältnisse und räumlicher Gerechtigkeit müssen rechtliche, administrative und finanzielle Hindernisse für „klimaeffektives“ kommunales Handeln abbauen. Der Arbeitsalltag von Verwaltungen im ländlichen Raum und in den Strukturwandelgebieten kann so leistungsfähiger und „agiler“ werden. Immer neue thematische und finanzielle „Bypässe“ (d.h. Programme und Innovationsaufforderungen) werden kritisch gesehen. Die wechselnden Förderstrecken binden rare Ressourcen oder können nicht genutzt werden, weil in den Gemeinden erforderliche personelle und finanzielle Ressourcen nicht vorhanden sind. Deutliche Entlastung und Entschlackung im Verwaltungshandeln setzt Kapazitäten frei, mit denen auch kleine Kommunen konzentriert und kontinuierlich relevante Aufgaben/Projekte der „Großen Transformation“ verfolgen können.

#### „Selbstverantwortet & bottom-up“: Klimaneutrale & gerechte räumliche Entwicklung

Zeitnah müssen breite, insbesondere interkommunale Allianzen für integrierte räumliche Strategien und Projekte der „Großen-Transformation-Vor-Ort“ ermutigt, ermöglicht und befördert werden. Im „bottom-up Modus“ mit präziser Kenntnis der lokalen Bedarfe, Potenziale, Handlungs- und Möglichkeitsräume sollten Gemeinden und Regionen ihren Weg und Beitrag zur klimaneutralen Raumentwicklung in „Ziel- und Raumbildern“ entwerfen und umsetzen dürfen. Statt „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“: „Gute Lebensverhältnisse, ein regional interpretierbares Konzept“,<sup>16</sup> wie es Hawel et al. aktuell vorschlagen. Solche Entwicklungskonzeptionen müssen auch in abgestimmten länderübergreifenden Kooperationen erprobt werden.

Die integrierten Konzepte müssen substantielle Zielvorgaben und Handlungskataloge aufweisen: in Form fundierter sachlich-fachlicher Aussagen für die angestrebte klimaneutrale Gebietsentwicklung und im Blick darauf, wie diese Konzepte zur räumlichen Gerechtigkeit beitragen. Schlüsselthemen sind energieeffiziente Mobilitätslösungen, flächensparende, kompakte Siedlungsentwicklung und technische wie räumlich-gestalterische Integration der erneuerbaren Energien. - In welcher Weise ein „Gegensstromprinzip“ (Bund, Länder, Kommunen) für solche Entwicklungsplanungen konstruktiv werden kann, bedarf der Klärung und Ausgestaltung.

#### Hohe Kompetenzanforderungen an die Gestaltungsprofessionen

„Gute fachliche Praxis“ (d.i. wesentlich interdisziplinäre Gestaltungspraxis) muss deutlich an Gewicht gewinnen in der Debatte und Abwägung demokratischer Beteiligungs- und Entscheidungsprozesse. Es sind die gestaltenden Disziplinen, die das Gesicht der geplanten und gebauten Umwelt („HEIMAT“) maßgebend bestimmen. Diese Forderung ist gleichermaßen mit einer „Bringschuld der Professionellen“ verbunden. Sowohl anspruchsvolle interdisziplinäre Ausbildungskonzepte der Hochschulen als auch individuelle Performance und berufsethisches Selbstverständnis sind hier in neue Verantwortlichkeit gerufen.

Entsprechend der Befunde aus den Interviews lassen sich einige zentrale Bedingungen für eine erfolgreiche Transformation hin zu einer klimaneutralen Stadt- und Raumentwicklung herausfiltern. Es werden im folgenden dabei drei Bereiche unterschieden: Rahmenbedingungen (planungs- und landesrechtlich, politisch), Vermittlung (Raum- und Zielbilder) und Partizipation (Netzwerke, Initiativen).

<sup>16</sup> „Im Gegensatz zum egalisierenden Begriff „Gleichwertigkeit“ – mit noch so gut gemeinten „modernen Standards“ – wären die besagten „Guten Lebensverhältnisse“ ein regional interpretierbares Konzept, das selbstverantwortete individuelle Problemlösungen in den Vordergrund stellen würde.“ Bernd Wolfgang Hawel, Marcus Kolodziej, Ariane Sept, „Gute Lebensverhältnisse in Stadt und Land.“ In: PLANERIN. Mitgliedszeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung. Heft 3\_22, Juni 2022, S.19.

Die Autor:innen reflektieren in ihrem Beitrag die Ziele der neuen Bundesregierung für die Entwicklung der ländlichen Räume. In diesem Kontext nehmen sie auch Bezug zu den Vorschlägen der „Kommission für gleichwertige Lebensverhältnisse“. Diese arbeitete im Auftrag des BMI ab 2018. Im Juli 2019 legten die kommissionsvorsitzenden Minister:innen Seehofer, Giffey und Glöckner eine Zwischenbilanz vor unter dem Titel: Unser Plan für Deutschland – Gleichwertige Lebensverhältnisse überall. <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/heimat-integration/schlussfolgerungen-kom-gl.html>.

### 4.3. Gelingensbedingungen für räumliche Gerechtigkeit im Klimawandel

#### Rahmenbedingungen

Es braucht verlässliche rechtliche Rahmenbedingungen (Vorgaben und Zielsetzungen) für den Ausbau der Erneuerbaren Energien und einer klimaneutralen Raumentwicklung, z.B. Abbau divergierender / konkurrierender Rechtsrahmen und Förderstrategien der Länder. Das schafft eine breite Akzeptanz auf lokaler Ebene (gleiche Rahmenbedingungen für alle). Rechtlichen Rahmenbedingungen sind auch wichtig, um längerfristige strategische Ziele als Beitrag zur Generationengerechtigkeit nicht aus den Augen zu verlieren, gerade wenn diese sich möglicherweise nur über viele kleine Schritte umsetzen lassen. Es müssen auch alternative Lösungsstrategien zur Energie- und Wärmeerzeugung gefördert werden (Risikominimierung durch Diversifizierung). Beispielsweise wäre eine Vereinheitlichung bei der Nutzung von Wasserkraft (in Bayern möglich, in Thüringen durch das thüringische Wassergesetz verhindert) oder eine Angleichung bei Abstandsregelungen für Windräder (Beispiel der Länder Thüringen und Bayern) wünschenswert.

Es bedarf dabei nicht immer weiterer Innovation, um gute Lösungen zu finden und diese umzusetzen. Auch die Anwendung „guter fachlicher Praxis“ für integrierte und interdisziplinäre Planungsansätze in der Fläche sollte förderfähig sein, wenn diese klimarelevanten räumlichen Strategien, Lösungsansätze und Maßnahmen als Handlungsbasis entwickelt. Fördermittel sollten im Sinne von Gerechtigkeit zuerst dort zum Einsatz kommen, wo die lokalen negativen Auswirkungen des Klimawandels besonders zu spüren sind, bzw. wo entsprechende Maßnahmen unterschiedlich verteilte Lasten generieren.

Die Nutzungsmöglichkeit und der Einsatz von Fördermitteln sind stark abhängig von den vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen, Möglichkeiten und politisch beschlossenen Prioritäten der Kommunen. Der Fördermitteleinsatz befördert daher nicht zwingend Aspekte von Verteilungs- und Chancengleichheit, die maßgeblich durch Arbeitsplätze, verfügbare Infrastrukturen (etwa Energieversorgung und Mobilität) und Dienstleistungen (z.B. in den Bereichen Bildung, Gesundheit, Freizeit) beeinflusst werden.

Maßnahmen zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz müssen anschlussfähig an bestehende Ausgangslagen, lokale Betroffenheiten und Handlungsbedarfe sein. Hierfür sollte ein „Gegenstromprinzip“

bei der Identifizierung lokaler Potenziale bzw. lokaler Förderbedarfe und der Vergabe von Fördermitteln möglich sein.

Interkommunale und kooperative Stadt-Land Beziehungen bzw. regionale Zusammenarbeit sind nötig, um die Herausforderungen an die Erfüllung verschiedener Daseinsvorsorgebereiche, insbesondere Mobilitätsfragen klimafreundlich gestalten zu können.

#### Vermittlung

Kommunikation von Klimaschutz und Klimaanpassung braucht Mut, Augenhöhe und regionales Denken. Interkommunale Zusammenarbeit auf Basis gemeinsam entwickelter Ziel- und Raumbilder kann Synergien schaffen (z.B. in Bezug auf Funktionsräume für Wirtschaft, Mobilität, Daseinsvorsorge).

Kooperative Planungs- und Entscheidungsfindungsprozesse schaffen Vertrauen und Akzeptanz für notwendige Maßnahmen. Diese könnten ggf. über eine Effizienzsteigerung auch mit Vermeidung von Verbrauch oder mit Verzicht zu tun haben: Themen die konfliktuell sind, alle genannten Gerechtigkeitsdimensionen tangieren und der Moderation bedürfen. Transparente Kommunikation und das Agieren auf Augenhöhe wird oft als Voraussetzung für aktives Handeln lokaler bzw. regionaler zivilgesellschaftlicher Akteure und Initiativen wahrgenommen. Ihr Handeln, also die Nutzbarmachung „lokaler Begabungen“ und wiederum deren lokale Verankerung können helfen, Defizite in der Daseinsvorsorge zu reduzieren und damit einen Beitrag zur Erhöhung von Verteilungs- und Verfahrensgerechtigkeit zu leisten.

#### Partizipation

Um lokales Engagement bei Akteuren, Zivilgesellschaft sowie Verwaltung und Politik in den Prozess einzubringen und Handlungspotenziale initiieren und bündeln zu können, braucht es partizipative, transparente Verfahren auf Augenhöhe mit dem Ziel, lokale Handlungsspielräume zu identifizieren und zu nutzen.

Im Sinne der Verfahrensgerechtigkeit sind partizipativ ausgerichtete Planungs- und Entscheidungsprozesse ein essenzieller Bestandteil erfolgreicher Klimaschutz- und -anpassungsmaßnahmen.

### 4.4. Offene Fragen

Erkenntnisse und Erfahrungen zur Bewältigung von Herausforderungen wurden in Deutschland im Rahmen zurückliegender Transformationsprozesse umfangreich gewonnen: in den neuen Bundesländern insbesondere im gesamtgesellschaftlichen Strukturwandel der 1990er/2000er Jahre, in den alten Bundesländern z.B. in den Strukturwandelprozessen der Altindustrieregionen. Dieses Transformationswissen über erfolgreiche, aber auch gescheiterte Entwicklungen kann und sollte heute genutzt und zur Bewältigung der aktuellen Herausforderungen herangezogen werden.

Das exemplarische Aufzeigen von „Gelingensbedingungen für räumliche Gerechtigkeit im Klimawandel“ markiert einen ersten Erkenntnisgewinn und den Beginn einer wichtigen und notwendigen Diskussion. Wesentlicher Anspruch muss dabei ein inter- und intradisziplinärer Austausch zwischen verschiedenen administrativen Ebenen sein, welcher Lücken des Transformationswissens schließt, vor allem aber konkretes integriertes und problemlösendes Handeln vor Ort für klimaneutrale und räumlich gerechte Entwicklung ermöglicht.

Die Jahrestagung der DASL ist eine gute Plattform für einen weiteren Austausch. Dabei könnten z.B. folgende Fragen diskutiert werden:

- Regionale „Ziel- und Raumbilder“ als selbstverantwortete Entwicklungskonzeptionen für „Klimaneutrale und gerechte Lebensverhältnisse“ statt „Gleichwertigkeit“ als etatistisches (und nicht einzulösendes) Primat?
- Wie können die vier Dimensionen räumlicher Gerechtigkeit<sup>17</sup> im Sinne von „Grundparametern“ in kommunale und regionale „Ziel- und Raumbilder“ Eingang finden?
- Wie stärken wir darin die „gute fachliche Praxis“ und ihren Weg in die breite Umsetzung?
- Wie entwickeln wir gute fachliche Praxis weiter, damit sie den wachsenden Anforderungen an eine gerechte räumliche Entwicklung bei der Bewältigung des Klimawandels angemessen begegnen kann?
- Was können wir aus vergangenen Transformationsprozessen für die aktuelle Herausforderungen des Klimawandels vor allem mit Blick auf eine gerechte räumliche Entwicklung lernen und übertragen?

<sup>17</sup> Verwiesen sei auch auf das 12-Eckpunkte-Papier des Deutschen Landkreistages zur Beförderung gleichwertiger Lebensverhältnisse. Die Stellungnahme benennt in Punkt 1 die Dimension „Chancengerechtigkeit“ explizit. Siehe: Deutscher Landkreistag, Die ländlichen Räume stärken, Neubiberg 13.03.2019 [https://www.landkreistag.de/images/stories/publikationen/190313\\_DLT\\_Eckpunkte\\_Lndliche\\_Rume\\_strken.pdf](https://www.landkreistag.de/images/stories/publikationen/190313_DLT_Eckpunkte_Lndliche_Rume_strken.pdf)



**DASL Landesgruppe Niedersachsen / Bremen:**

Verena Brehm, Andrea Döring, Jürgen Eppinger, Klaus Habermann-Nieße, Wolfgang Haller, Kaspar Klaffke, Frank Pantel, Herbert Schubert, Henrik Schultz, Johanna Sievers, Almut Wolff

# Pionierstrategien für gemeinschaftliches Wohnen

## Innovative und experimentelle Qualitäten gemeinschaftlichen Wohnens

Die spätmoderne Wachstumsgesellschaft gerät an ihre Grenzen. Die wachsende Verfügbarmachung der Welt führt in eine „doppelte Energiekrise“ (Hartmut Rosa) mit äußeren ökologischen und inneren kulturellen Symptomen. Wir nehmen vor diesem Hintergrund an, dass es Brüche im Trend der Individualisierung geben wird.

Individualität mit maximaler Autonomie würde dann gegenüber einer gemeinschaftlichen Einbettung an Bedeutung verlieren. Weniger Menschen werden bereit sein, die Steigerungsimpertive der Spätmoderne, immer schneller, mehr und besser, in individualistischen Lebensformen zu erfüllen.

Für Städte- und Wohnungsbau lässt sich daraus als hoffnungsgebende Prämisse ableiten, dass in nachfolgenden Gesellschaftsformen zu einem gelingenden Leben gemeinschaftliche Wohnformen gehören. Diese müssen Antworten sowohl auf die äußere ökologische als auch auf die innere kulturelle Krise geben. Dies erfordert Pionierstrategien, Formate des gemeinschaftlichen Wohnens vielfältiger ausdifferenzieren, durch strukturpolitische Rahmenbedingungen auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene zu fördern.

Transformationen im Kontext des Umwelt- und Klimaschutzes betreffen viele Faktoren. Ein grundlegender Wandel beinhaltet einen längerfristigen Lern- und Suchprozess, der mit großem Krafteinsatz und intensiver Auseinandersetzung verbunden ist. Darin enthaltene Unsicherheiten und Risiken lassen sich im gemeinschaftlichen Rahmen möglicherweise besser bewältigen als in individualisierten Haushaltsformaten.

Unter der Perspektive der sogenannten Praxistheorie können gemeinschaftliche Lebensformen und der Wohnungsbau als gelebter, institutionell organisierter und materieller Zusammenhang integriert betrachtet werden. Gemeinschaftliche Wohnformen sind dann auch in der Lage, durch ihre neue Vielfalt positive Effekte für die Stadtgestalt zu bewirken.

Gemeinschaftliches Wohnen ist weder definiert noch gibt es verlässliche Aussagen zu Quantitäten. Drei typologische Bereiche lassen sich unterscheiden:

- Etwa 14% aller Haushalte verfügen in Deutschland laut Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS 2019) des Statistischen Bundesamtes über eine Eigentumswohnung und sind in Eigentümergemeinschaften nach dem Wohneigentumsgesetz eingebunden (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/72062/umfrage/anteil-der-privaten-haushalte-mit-eigentumswohnungen/> [02.07.2022]). In der Regel treten sie mit dem Erwerb der Wohnung in den Gemeinschaftszusammenhang ein, in dem alle Belange der Wohnanlage geregelt werden.
- Auch die Haushalte, die in den 2,2 Millionen Genossenschaftswohnungen in Deutschland leben, sind in einen gemeinschaftlichen Kontext eingebunden (<https://www.gdw.de/der-gdw/unternehmensparten/genossenschaften/> [02.07.2022]). Diese Wohnungen stellten 2019 ca. 5,5 Prozent aller Wohnungen in Deutschland dar.
- Eine besondere Form ist „selbstbestimmtes“ gemeinschaftliches Wohnen. Dabei finden die Haushalte vorher zusammen, planen die Wohnanlage gemeinsam und wirken in der Bauphase mit. In der Studie „Familien in gemeinschaftlichen Wohnformen“ (Hochschule Karlsruhe und Deutsches Jugendinstitut) wurde geschätzt, dass es 2021 bundesweit etwa 3.000 solcher Projekte gab. Das entspräche etwa 2 % des deutschen Wohnungsbestandes. Selbstbestimmtes gemeinschaftliches Wohnen wird daher oft als Nische für besondere Lebensstile gehalten.



Gemeinschaft Laher Wiesen in Hannover im 35. Jahr  
© Tom Deutschmann

Im Folgenden werden die Ansätze für Pionierstrategien umrissen, die zur Weiterentwicklung gemeinschaftlicher Wohnformen beitragen können und in denen auch Klima- und Umweltschutz Bestandteil alltäglichen Wohnens werden kann.

### Gesellschaftlicher Kontext gemeinschaftlicher Wohnformen

- **Gemeinschaftliche Wohnformen werden sowohl gelebt als auch organisiert**

Der Schwerpunkt der Ich-Wir-Balance lag in den traditionellen Gemeinschaftsformen beim Wir. Sie wurde im Rahmen des alltäglichen Beziehungsgefüges gelebt und blieb durch die Unterordnung von Ich-Interessen auch nachhaltig stabil. Gegenwärtige Gemeinschaftsformen verschoben sich zugunsten des individuellen Ichs. Deshalb sind sie weniger verbindlich und tendenziell auch eher temporär wirksam. Um Werte und Ziele solcher Gemeinschaften längerfristig zu sichern, bedarf es vermehrt besonderer rahmender Organisationsformen.

- **Entscheidungen für gemeinschaftliche Wohnformen sind abhängig von Motiven**

Ob sich jemand in ein gemeinschaftliches Wohnprojekt integriert beruht im Allgemeinen auf inneren Beweggründen. Die herkömmlichen Entscheidungen für das gemeinschaftliche Wohnen berücksichtigten vor allem das soziale Anschlussmotiv, dem ein starkes Bedürfnis nach sozialer Einbindung, Solidarität und verlässlichen Beziehungen im Wohnumfeld zugrunde liegt. Oft ist das auch abhängig von Erfahrungen im zeitweiligen Lebenszyklus wie z. B. als Studierende, Familien mit Kindern oder in der Altersphase.

In Zukunft könnten gemeinschaftliche Wohnformen dann weitreichender realisiert werden, wenn sie auf ein breiteres Spektrum unterschiedlicher Motivlagen ausgerichtet werden. Eine große Rolle spielen dabei auch weltanschauliche Motivlagen wie Umwelt- und Klimaschutz, Mobilitätsverhalten, Ressourcenverbrauch oder Lebensstil. Ebenso ist die ökonomische Motivlage zu nennen, wenn Zeit und/oder Mittel begrenzt sind. Gemeinschaftliche Wohnformen können als Chance wahrgenommen werden, hohe Wohnqualität für weniger Geld zu bekommen.

Auch rational-pragmatische Erwägungen sind zu beachten, wenn Nachbarn beispielsweise aus dem gemeinschaftlichen Betrieb von Anlagen oder über Sharing sowohl einen Nutzen ziehen als auch situativ die Verfügungsgewalt erlangen.

Um gemeinschaftlichen Wohnformen breiter in unterschiedlichen sozialen Milieus zu verankern, müssen

solche Projekte zukünftig die Vielfalt der ansprechbaren Personenkreise mit ähnlichen Werthaltungen und Mentalitäten abbilden.

- **Ansätze für Förderung gelebter Gemeinschaft**

Interaktionen im Freiraum und in der unmittelbaren Nachbarschaft regen den Gemeinsinn an und erhöhen die Bereitschaft, sich für das Gemeinwohl zu engagieren. Der nachhaltigen Stärkung des sozial-interaktiven Prozesses der Gemeinschaftsbildung ist eine räumliche Differenzierung förderlich, die private und halbprivate Zonen von gemeinschaftlichen Bereichen und diese wiederum deutlich von öffentlichen Flächen unterscheidet. Das gleiche gilt auch für gemeinschaftlich zu nutzende Räume oder Bereiche innerhalb von Gebäuden.



Gemeinschaftsflächen in den Gebäuden und im Freiraum im Projekt Teilerhöfe in Hannover © Büro Chora Blau, Hannover im Auftrag der Fa. Gundlach Bau und Immobilien GmbH & Ko KG, Hannover

Das gemeinschaftliche Leben kann nur gelingen, wenn private Bereiche mit Rückzugsmöglichkeiten vorhanden sind. In ähnlicher Weise müssen auf der anderen Seite gemeinschaftliche Aktivitätszonen vom öffentlichen Raum abgegrenzt werden. Dann kann die städtebauliche Gebäudeanordnung zur Bildung nachbarlicher Cluster beitragen und der gemeinschaftliche Freiraum Funktionen des „sozialen Kitts“ wahrnehmen.

Zentrales Instrumentarium zur Belebung stellt Partizipation dar. Beteiligungsformate geben Impulse zu einer nachhaltig gelebten Gemeinschaft und zur Herausbildung einer Gemeinschaftskultur, die sich z.B. in jahreszeitlichen Ritualen, der Verantwortungsübernahme für Freiflächen sowie Aktivitäten in Gemeinschaftsräumen zeigt. Werteorientierung in der Gemeinschaft wird mit Kulturpraxis verbunden.

- **Zur Absicherung organisierter Gemeinschaft sind neue politische Rahmensetzungen notwendig**

Damit sowohl die städtebaulichen, freiraumplanerischen und architektonischen Elemente eines gemeinschaftlichen Wohnprojekts als auch seine Ziele für Klimaschutz bei der gemeinschaftlichen Nutzung von Alltagsgegenständen und beim Mobilitätsverhalten dauerhaft fixiert werden können, bedarf es eines formal verfassten Rahmens. Erfahrungsgemäß reichen die bestehenden Möglichkeiten gemeinschaftsrechtlicher Bindungen dafür oft nicht aus, besonders dann nicht, wenn vereinbarte Standards bei Veränderungen der Bewohnerschaft aufgeweicht werden sollen.

Vor diesem Hintergrund ist der Bedarf neuer gemeinschaftswohnrechtlicher Instrumente und besonderer Förderansätze festzustellen. Die Suffizienz in einem gemeinschaftlichen Wohnprojekt ist in der Regel mit einem Verzicht auf Flächen, Energie und Material verbunden. Das „Weniger“ des Konsums wird mit einem „Mehr“ an gemeinschaftlich geteilten Ressourcen kompensiert.

Wenn sich die Mitglieder der Gemeinschaft auf die Eintragung entsprechender Belastungen im Grundbuch zur dauerhaften Fixierung solcher Ziele einlassen, sollte es dafür Gegenleistungen von der öffentlichen Seite geben. Die Möglichkeiten reichen von der Verringerung des Grundstückspreises, der Grunderwerbssteuer, des Erbbaurechtszinses und des Grundsteuer-Hebesatzes bis zur Bereitstellung von besonderen Infrastrukturangeboten und von zielgerichteten und aktiv geführten Beratungsangeboten durch die Kommune.

Dafür sind die wohnungspolitischen Gesetze bis hin zum Genossenschaftsrecht einem Reformprozess zu unterziehen.

- **Vernetzung gemeinschaftlicher Wohnprojekte zur Vermeidung einer Verinselung im Quartier**

Die Innenorientierung einzelner gemeinschaftlicher Wohnprojektes kann zu einer Verinselung beitragen. Daher bedarf es eines Quartiermanagements, das gemeinschaftliche Initiativen zur Kooperation anregt. Gemeinschaftliche Wohn- und Bauformen können dann zur Teilhabe und Integration im Quartier wie im übergeordneten Stadtgefüge beitragen.

Ebenfalls bedarf es einer Strategie der Vernetzung. Wenn Projekte auf ein kleinteiliges Mobilitätskonzept fokussiert sind, wird die Folge Fragmentierung sein. Es müssen daher Bündelungen vorgenommen werden, um stadtweit wirksame Beiträge zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu erzielen.

### Potenzial räumlicher Planung gemeinschaftlicher Wohnformen zur nachhaltigen Transformation

- **Gemeinschaftliche Wohnformen begünstigen professionelle Konzept- und Planungsqualität.**

Projekte gemeinschaftlicher Wohnformen erfordern einen intensiven Planungs- und Diskussionsprozess. Dabei findet eine substanzielle Auseinandersetzung mit Qualitätskriterien statt. Städtebau, Freiraumplanung, Architektur und Mobilitätsfragen haben dabei einen hohen Stellenwert. Sie werden zum Identitätsmerkmal nach Innen und Außen.

Dies setzt flexibel anpassbare und gestaltbare Verfahrensstrukturen sowie professionell begleitete Beteiligungsprozesse voraus. Neben der ehrenamtlichen Arbeit in genossenschaftlicher Form und Baugruppen sind besonders qualitätssichernde Verfahren wie Wettbewerbe und Workshops unverzichtbar. Aktive Unterstützung durch die Kommunalpolitik und -Verwaltungen sind ein Erfolgsfaktor für die Realisierung unkonventioneller Planungslösungen.

Die beteiligten Akteure haben in gemeinschaftlichen Wohnprojekten einen besonderen Stellenwert. Sie können die Prozesse initiieren und mitgestalten. Die Beteiligung am Planungs- und Umsetzungsprozess sorgt dafür, dass Qualitätssteigerungen und damit verbundene Mehrkosten eher akzeptiert werden, als dies unter üblichen Bedingungen möglich ist.

- **Freiraumplanung gemeinschaftlicher Wohnformen ermöglicht eine umfassende Teilhabe**

Freiräume haben eine Schlüsselfunktion dafür, dass gemeinschaftliche Wohnformen auf Dauer funktionieren. Hierbei wird die Bereitschaft vorausgesetzt, sich auf einen erweiterten Kreis von Auftraggebern und/oder Akteuren einzulassen. Das Instrumentarium reicht von Gesprächsrunden und Werkstätten bis hin zur gemeinsamen Arbeit bei Realisierung und Pflege.

In gemeinschaftlichen Wohnprojekten werden im Allgemeinen die Freiraumbedürfnisse von Kindern stärker beachtet. Der gesamte Freiraum im Quartier eröffnet Möglichkeiten der kindlichen „Welteroberung“. In ähnlicher Weise werden auch ältere Menschen einbezogen. Durch die Schaffung aktiver und barrierefreier Entfaltungsmöglichkeiten, beispielsweise beim gemeinschaftlichen Gärtnern, wird Ausgrenzungen vorgebeugt.

In gemeinschaftlichen Wohnprojekten können Freiräume auch Versorgungsfunktionen übernehmen, beispielsweise durch Gemüsegärten oder Obstbäume. Urban Gardening setzt aber voraus, dass die Bewohnerinnen und Bewohner über eine natur-

freundliche Gartenbewirtschaftung aufgeklärt sind. In der Auseinandersetzung mit dem Kleinklima und mit Fragen des Artenschutzes erhalten sie dann die Funktion von „Laboren der Naturerfahrung“.

Die Freiräume von gemeinschaftlichen Wohnprojekten strahlen in die Nachbarschaft aus und fördern so die Bildung von Freiraumnetzen im Quartier. Die Wohnprojekte tragen dadurch zur Aufwertung des Freiraums als ein unverzichtbares und qualitätsbildendes Element der städtischen Umwelt bei.



ecovillage, Gemeinschaftseinrichtungen und geplante Freiraumnutzung  
© cityförster, Hannover

- **Gemeinschaftliche Wohnformen wirken als Katalysator für eine autoarme Mobilität**

Projekte gemeinschaftlichen Wohnens entwickeln Vorbildcharakter für eine am Gemeinsinn orientierte Nutzung öffentlicher Straßenräume.

Durch die stärkere Ausrichtung auf die Nahmobilität für Fußgänger und Radfahrer entstehen autofreie oder autoarme Quartiere, die exemplarisch zeigen, dass die allgemein übliche Autoorientierung keineswegs zwingend ist und autofreies Wohnen Gewinn an Lebensqualität bedeuten kann. Wenn gemeinschaftliche Wohnformen einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten sollen, ist dies ohne innovative Planungsansätze kaum denkbar. Geltende Regelungen und Standards, beispielsweise Stellplatzsatzungen, müssen flexibler gehandhabt und angepasst werden.

- **Gemeinschaftliche Wohnformen geben Impulse für den sparsamen Umgang mit Ressourcen**

Durch gemeinsame Ziele lassen sich Reduzierungen von Verbräuchen bezogen auf Flächen, Räume oder materielle Ressourcen erreichen. Durch den Verzicht auf überdimensionierte private Wohnfläche oder unnötige Einstellplätze zugunsten gemeinsamer Flächen können Ressourcen gespart und Bezahlbarkeit erleichtert werden.

Durch Sharing-Kultur wird die Mobilitätswende begünstigt, beispielsweise mit Car-Sharing, Bike-Sharing, Ride-Pooling und ähnlichen Ansätzen. Kollektive Verkehrsmittel wie der klassische ÖPNV rücken dann in den Vordergrund, wenn auf das eigene Auto verzichtet wird.

- **Gemeinschaftliche Wohnformen tragen zum Umwelt- und Klimaschutz bei**

Klimaschutz kann gemeinschaftlichen Wohnformen als konstitutives Ziel zugrunde gelegt werden. Das Setzen hoher Standards und der Mut für innovative Lösungen erhalten Modellcharakter. Bei der Entwicklung von mikrolokalen Klimaanpassungsstrategien, beispielsweise durch den Umgang mit Pflanzen, Licht und Schatten, offenen und überdachten Flächen sowie Fachplanungen für Regen und Abwasser, Boden sowie Luftzirkulation, müssen kommunale Fachstellen Unterstützung leisten. Es ist notwendig, Fachkräfte für solche begleitenden Aufgaben von der Selbsthilfeeinleitung über die Gestaltung von Partizipationsprozessen bis hin zu den Fragen des Klima- und Naturschutzes zu qualifizieren.

Hier stehen Universitäten und Hochschulen vor der Aufgabe, diese Kompetenzen in den bestehenden Studiengängen der Stadtplanung, Freiraumplanung und Architektur sowie der Umweltwissenschaften, der Immobilienwirtschaft und der Gemeinwesenarbeit stärker zu fördern.

- **Gemeinschaftliche Wohnformen sind anpassungsfähig an veränderte Rahmenbedingungen**

Im Gegensatz zu Projekten, die am schnellen Gewinn orientiert sind, ermöglichen gemeinschaftliche Wohnformen auch langfristige Strategien und können auf sich verändernde Rahmenbedingungen flexibel reagieren. Durch den verantwortungsvollen Umgang mit den Ressourcen, durch die Verantwortung für die gebaute sowie die natürliche Umwelt und durch die Anpassung an sich ändernde Rahmenbedingungen wird ein Beitrag zur Resilienz der Stadt geleistet.

## Systemische Dimensionen der wirtschaftlichen und finanziellen Strategie für den Beitrag gemeinschaftlicher Wohnformen zur Transformation

### • Gemeinschaftseinrichtungen sind das Herz gemeinschaftlicher Wohnformen

Gemeinschaftseinrichtungen bilden den Kern gemeinschaftlicher Wohnformen. Durch sie werden die Kommunikation unter der Bewohnerschaft im Quartier erhöht und der Quartierszusammenhang gestärkt. Kommunikationsnetzwerke verstärken das Grundverständnis für eine nachhaltige und gemeinwohlorientierte Quartiersentwicklung.

Während es Unternehmen der traditionellen Immobilien- und Wohnungswirtschaft in der Regel schwerfällt, Gemeinwohl durch Bewohneraktivitäten zu generieren, wecken gemeinschaftsorientierte Genossenschaften, Stiftungen, Nachbarschaftsvereine und selbstbestimmte Initiativen das Engagement der Bewohnerschaft. Mitwirkungsoptionen im Rahmen der Selbstverwaltung festigen die Gemeinschaft.

### • Gemeinschaftliche Wohnformen brauchen eine förderliche kommunale Planungskultur

Die Entwicklung und Begleitung gemeinschaftlicher Wohnformen lässt sich in Kommunen nicht beliebig aus einer Verwaltungslogik heraus bewerkstelligen. Erfolgreiche Formate der Umsetzung beruhen in der Regel auf lokalen oder regionalen Planungskulturen. Vorteilhaft ist es, wenn in Bauverwaltungen bezüglich der Gemeinschaftsorientierung bereits eine erprobte Planungskultur existiert.

### • Für gemeinschaftliche Wohnformen müssen die marktwirtschaftlichen und planungsrechtlichen Bedingungen erleichtert werden

Gemeinschaftliche Wohnformen eignen sich in besonders qualitätsvoller Weise, bezahlbare, ökologisch angemessene und sozialintegrative Wohnstandards zu realisieren. Voraussetzung sind ein effektiver Einsatz planungsrechtlicher Instrumente sowie das Vorhandensein von Förderelementen aus Bund-, Länder- und Kommunalprogrammen, die gemeinschaftsorientiertes Bauen belohnen und gegen einengende Marktkräfte abschotten.

Kommunale Planungskultur ist die Grundlage dafür, dass Gemeinschaftsinitiativen geeignete Grundstücke finden und Träger mit gemeinwohlorientiertem Background mit den notwendigen Kompetenzen ausgestattet werden.

Besonders wichtig sind Lösungen für die Eigenkapitalfrage in gemeinwohlorientierten Projekten. Seitens der Kommunen ist auch ein Instrumenten-

kasten bereitzustellen, der Lösungen anbietet. Das kann die Grundstücksvergabe in Verbindung mit besonderen qualitativen Zielen sein, aber auch die Bereitstellung kommunaler Haushaltsmittel für die Gründung neuer Genossenschaften, offene Festsetzungen in Bebauungsplänen oder die Organisation und Finanzierung der Wohngruppenberatung sowie die fachliche Begleitung von gemeinschaftlichen Wohninitiativen.

Darüber hinaus können Kommunen mit lokalen Partnerunternehmen zusammenarbeiten, die im Falle einer Eigenkapitalschwäche der Projektgruppe ausgleichend einspringen und so Projekte unterstützen können.

### • Gemeinschaftliche Wohnprojekte bewältigen Herausforderungen der sozialen Gerechtigkeit und des ökonomischen Ausgleichs

Durch die Vereinbarung von Zielen als Grundvoraussetzung von gemeinschaftlichen Wohnprojekten werden gesellschaftliche Leitvorstellungen verankert und von den Mitgliedern der Gemeinschaft im Rahmen einer Selbstverpflichtung mitgetragen. Charakteristische Beispiele sind: Nachbarschaftsgärten, Car-Sharing Modelle, Mietausgleich, soziale Integration und Inklusion.

Die Förderung aus staatlichen Programmen und die Unterstützung durch die Kommune stellen adäquate Gegenleistungen dar.

### • Herausforderung privater und öffentlicher Wohnungsunternehmen durch gemeinschaftliche Wohnformen

Die traditionelle Immobilien- und Wohnungswirtschaft erkennt inzwischen den Wert der Gemeinschaftsbildung und berücksichtigt gemeinschaftliche Einrichtungen in ihren Bauvorhaben. Gemeinschaftliches Zusammenleben in Wohnanlagen wird als relevanter Baustein einer positiven Quartiersentwicklung erkannt.

Obwohl das Bauen individualisierter Wohneinheiten von der Stange einfacher ist, nehmen Wohnungsunternehmen den Aufwand für eine besondere Betreuung und den Mietverzicht für Gemeinschaftsflächen inzwischen in Kauf, weil gemeinschaftliche Wohnzusammenhänge sich in einem höheren Gemeinwohl bemerkbar machen.

Es gibt weniger soziale Konflikte, die Bewohnerschaft fühlt sich am Standort wohler und es gibt weniger Vandalismus.

## Die Arbeitsweise der Landesgruppe

Der Weg, den die DASL-Landesgruppe Niedersachsen, Bremen zurückgelegt hat, um das gemeinschaftliche Wohnen als Hoffnungsthema und Pionierstrategie der Zukunft zu untersuchen und aufzuklären, wird in der Grafik skizziert.

Prüfend wurden einerseits die Chancen in den Blick genommen, die sich aus einer guten Konzept- bzw. Planungsqualität gemeinschaftlicher Wohnformen hinsichtlich des Klimaschutzes, des Städtebaus, der Freiraumplanung, der Architektur und der Mobilität ergeben. Andererseits wurde das Augenmerk gleichzeitig auf positive Wirkungen des gemeinschaftlichen Wohnens gerichtet, die von einem Nutzungsgewinn über die Erweiterung des Verständnisses und die Schärfung des Bewusstseins bis hin zu Verhaltensveränderungen sowie Katalysator- und Vorbildwirkungen reichen.

Als Leitfragen schälten sich in dem Prozess heraus:

- Welche sozial-interaktiven und rechtlichen Prozesse sind zu gestalten?

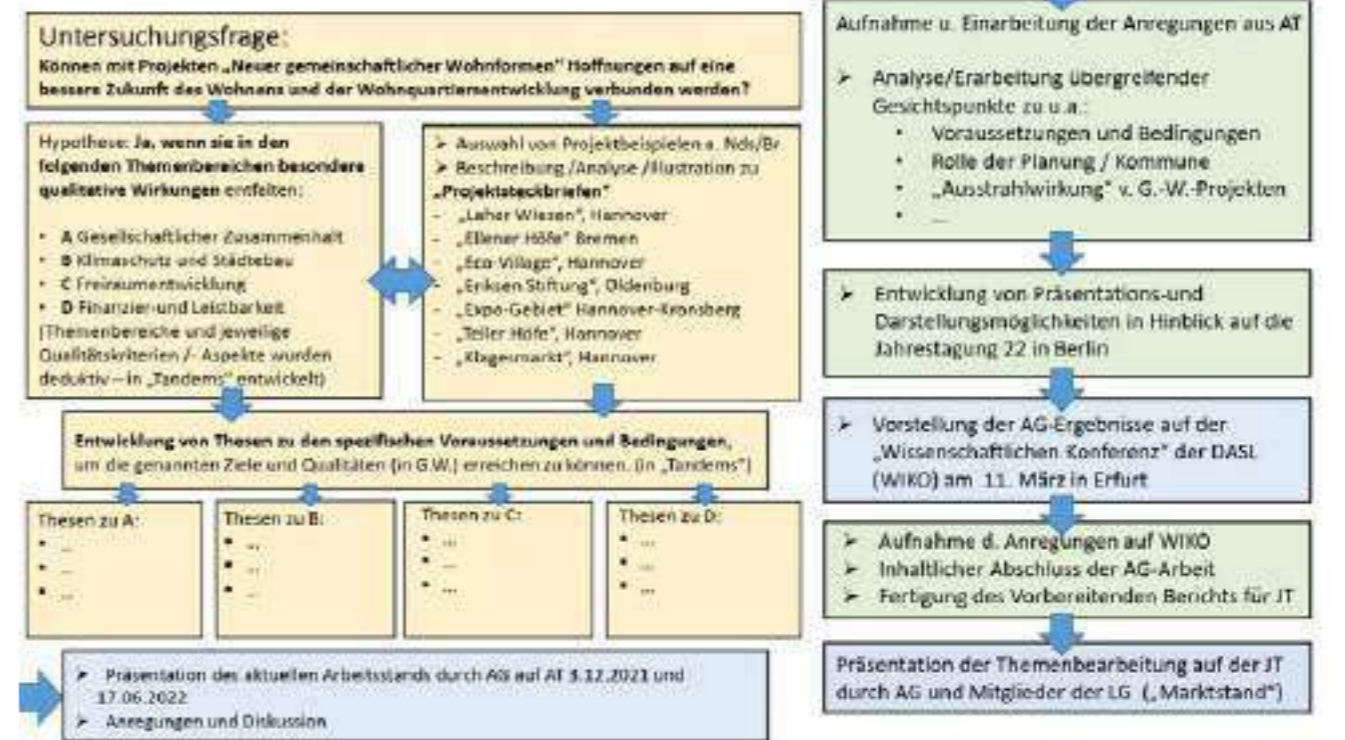
- Wie lassen sie sich städtebaulich und freiraumplanerisch am besten umsetzen?
- Welche Voraussetzungen sind für die wirtschaftliche Realisierung erforderlich?

Damit wurde herausgearbeitet, wie gemeinschaftliche Wohnformen für den sozialen Zusammenhalt im Quartier, für den Klimaschutz und für die Stadtgestalt in der Zukunft einen hoffnungsgebenden Beitrag leisten können.

### Fallbeispiele als empirische Grundlage

In der Auseinandersetzung mit dem gemeinschaftlichen Wohnen als Hoffnungsthema und Pionierstrategie analysierte die DASL-Landesgruppe Niedersachsen, Bremen einige Fallbeispiele. Die Auswahl der Fallbeispiele beschränkt sich auf Niedersachsen und Bremen. Dabei wurden Erkenntnisse gewonnen, die zu den Thesen des Beitrages verdichtet wurden. Im Folgenden werden die Fallbeispiele und die daraus abgeleiteten Einsichten skizziert.

### THEMA: „NEUE GEMEINSCHAFTLICHE WOHNFORMEN“



## Hannover

### Laher Wiesen (Grasdachsiedlung)

Als ältestes Beispiel wurde die Grasdachsiedlung Laher Wiesen in Hannover-Bothfeld ausgewählt. Zwischen 1980 und 1984 hatte eine Baufamiliegemeinschaft auf einem Areal von 2,6 ha insgesamt 97 Wohneinheiten für rund 350 Bewohnerinnen und Bewohner im privaten Teileigentum errichtet.

Die Grasdachsiedlung gilt sowohl als eine der frühen Eigenheimsiedlungen des ökologischen Bauens als auch der Baugemeinschaftsbewegung.

Im Rahmen der Mitbestimmung konnten die Baufamilien die Größe des Hauses, Grundriss, Konstruktion, Materialien sowie die innere und äußere Gestaltung zum Teil mitgestalten. Durch die engagierte, angeleitete Selbsthilfe beim Bau des eigenen Hauses sparten die Baufamilien Kosten und erhielten dennoch individuelle Häuser.

Das Wohneigentum führte zu einer Konzentration von Haushalten der oberen Mittelschicht.

Das Quartier hat einen zentralen Gemeinschaftsraum (Markthalle) für kulturelle Veranstaltungen und Treffen sowie einen Anger als kollektiven Freiraum. Das gemeinschaftliche Leben findet in den einzelnen Wohnwegen mit einigen wiederkehrenden Gemeinschaftsaktivitäten statt. Nur einer der an einzelnen Wohnwegen geplanten weiteren Gemeinschaftsräume wird noch genutzt.



Die Gemeinschaftsfläche „Marktplatz“ an der Erschließungsstraße „Im Wiesenkampe“ © Herbert Schubert

## Oldenburg

### Initiative für Mehrgenerationenwohnen

Die Marius Eriksen Stiftung verfolgt das Ziel, benachteiligte Menschen zu fördern und zu unterstützen. Zusammen mit der Dammermann-Hauenschild-Stiftung wurden 2015 im Osten der ehemaligen Donnerschwee-Kaserne in Oldenburg auf ca. 0,3 ha 74 geförderte Sozialwohnungen errichtet. Am südlichen Rand des Geländes gehören dazu drei 2 ½-geschos-sige Wohnhäuser mit jeweils neun unterschiedlich großen barrierefreien Wohnungen.

Die Wohnungsgrößen variieren von ca. 45 m<sup>2</sup> bis ca. 90 m<sup>2</sup> und können entsprechend von Singles, Paaren, Alleinerziehenden mit Kind/Kindern oder auch Wohngemeinschaften bezogen werden. Die Auswahl für den Erstbezug erfolgte nach sozialen Kriterien durch ein unabhängiges Gremium.

Der Gartenhof wird gemeinschaftlich als Nutzgarten mit Spalierobst, Blumenwiesen und altengerechten Hochbeeten für Gemüse bewirtschaftet. Außerdem wurden auf dem Grundstück kleine Privatgärten abgegrenzt. Die Gemeinschaftseinrichtungen des Mehrgenerationenhauses, die von allen Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers genutzt werden können, bestehen aus einem etwa 85 Quadratmeter großen „Forum“, einem Bereich für den Tagestreffpunkt, einer Sauna und einer großen Gemeinschaftsküche mit Dachterrasse. Viele Belange wie z.B. die Verabschiedung einer Hausordnung, die Erstellung der jährlichen Nebenkostenabrechnung und die Pflege von Haus und Garten werden in Selbstverwaltung übernommen.



Blick in die Erschließungsstraße © Frank Pantel

## Hannover

### ecovillage im Stadtteil Kronsberg

Im Jahr 2019 wurde die Wohnungsgenossenschaft ecovillage hannover e.G. gegründet, um ein gemischtes Wohnquartier mit ca. 500 Wohneinheiten für rund 900 Menschen sowie mehrere Gewerbeeinheiten zu entwickeln.

Die suffiziente Reduktion der individuell verfügbaren Wohnflächen soll in Gemeinschaftseinrichtungen und vielen Freiräumen als Allmende kompensiert werden. Als Planungsziele werden Klimaneutralität, Autofreiheit und Bezahlbarkeit verfolgt.

Die Fläche in der Größe von 5 ha hat die Stadt Hannover verkauft. Die Genossenschaft vergibt die Nutzungsrechte für die Wohnungen in den genossenschaftseigenen Gebäuden, betreibt die nicht-kommerziellen Gemeinschaftseinrichtungen und vermietet 50 bis 75 Stellplätze für Tiny-Houses im Privateigentum. In einem Gebäudehof am Dorfplatz wird ein Gemeinschaftsort als „Herz des Gemeinwens“ eingerichtet. In der Bauphase finden dort Informationsveranstaltungen statt, außerdem fungiert er als Treffpunkt für alle, die das Projekt unterstützen.

2020 wurden der Verein „dorfleben ecovillage hannover e.V.“ und mit ecotopia hannover eine Dienstleistungsgenossenschaft gegründet. Das Geschäftsmodell beinhaltet Stromerzeugung mit Solarstromanlagen, die Organisation des Wärmenetzes, den Betrieb eines Dorfladens und kommerzielle Gemeinschaftseinrichtungen wie Café, Gästehaus, Leih- und Tauschbörse, Mobilitätsdienstleistungen, Vermietung von Büros zum Co-Working und das Angebot sozialer Dienstleistungen wie ambulante Pflege oder eine kleine Pflegestation.



Perspektive mit Blick auf die Gemeinschaftsflächen © cityförster, Hannover

## Hannover

### Gemeinsam-Statt-Einsam im Stadtteil Kronsberg

Impuls zu diesem Vorhaben war das Bedürfnis von Menschen im Alter von 60 bis 75 Jahren, selbstbestimmt und doch nicht allein zu leben. Auf dieser Grundlage wurde „Gemeinsam statt Einsam“ e.V. im Jahr 1996 gegründet.

In dem Verein kamen Interessierte zusammen, die durch eine gemeinschaftliche Wohnform dem Risiko einer Vereinsamung im Alter vorbeugen wollten.

Im Jahr 2001 wurde ein Mehrfamilienhaus im Stadtteil Kronsberg mit 3 ½ Geschossen und zwei Eingängen zur Miete bezogen (heute Vermietung durch Vonovia).

Bei den 16 Wohneinheiten handelt es sich um unterschiedliche Wohnungsgrößen mit Balkonen oder Terrassen. Jeweils eine wird als Gemeinschaftswohnung und als Gästewohnung genutzt. Das gemeinschaftliche Wohnen reicht von der Selbstständigkeit in einer abgeschlossenen Mietwohnung mit einem eigenständigen Mietvertrag, dem täglichen Kontakt unter den Nachbarn bis zu regelmäßigen gemeinschaftlichen Treffen und gegenseitiger Hilfe bei Krankheit oder altersbedingten Einschränkungen.

Der Eigentümer hat schon zweimal gewechselt. Mit Hilfe des „Forums für gemeinschaftliches Wohnen“ als Dachverband gelang es dem Verein, die neuen Eigentümer davon zu überzeugen, das Projekt bis heute fortzuführen.



Internetauftritt des Vereins „Gemeinsam statt Einsam“ © <http://www.gse-hannover.org/>

## Hannover

### Habitat-Projekt im Stadtteil Kronsberg

„Habitat“ wurde als internationales Wohnprojekt mit dem Ziel konzipiert, ein multikulturelles Zusammenleben zu fördern. Das Projekt mit unterschiedlichen Wohneinheiten wurde ab 1995 im Vorfeld der Expo 2000 geplant und im Jahr 1999 fertiggestellt. Einem Architekturwettbewerb vorgeschaltet war die Befragung von Migranten nach ihren besonderen Wohnwünschen. Die Ergebnisse sind an der städtebaulichen Struktur des Quartiers abzulesen: Es gibt eine sehr klare Zonierung von privat, halböffentlich und öffentlich nutzbaren Freiräumen.

Fünf jeweils 3-4-geschossige Baukörper gruppieren sich um einen von Bäumen gesäumten Boule-Platz und zwei Wohnhöfe mit Mietergärten. Spielareale fügen sich in die Gemeinschaftsflächen ein.

Die 93 Wohneinheiten können durch flexible Trennwände je nach den Bedürfnissen der Haushalte in bis zu sieben Zimmer unterteilt werden. Neben dem Platz waren in einem Gemeinschaftshaus ein kleiner Laden, ein Werkzeugpool, ein Versammlungsraum, ein Gebetsraum sowie ein Service-Büro des Wohnungsunternehmens Gundlach Bau und Immobilien GmbH & Co KG untergebracht. In der Siedlung leben etwa 250 Einwohnerinnen und Einwohner zur Miete.

Die meisten Gemeinschaftsangebote unter Dach sind inzwischen wegen mangelnder Nachfrage aufgegeben worden. Im ehemaligen Gemeinschaftshaus sind nur noch der Versammlungsraum und das Büro des Unternehmens erhalten geblieben. Die den Erdgeschosswohnungen zugeordneten kleinen Gärten werden leider nur zum Teil so wie geplant genutzt und gepflegt. Die jetzige Geschäftsführung des Wohnungsunternehmens Gundlach Bau und Immobilien GmbH & Co KG bescheinigt der Siedlung eine gute Nachbarschaft.



Spielbereiche Habitat, Entwurf Johanna Sievers  
© Johanna Sievers

## Bremen

### Ellener Hof im Stadtteil Osterholz

Die gemeinnützige Bremer Heimstiftung nutzt ein Gelände in der Größe von etwa 10 ha, auf dem sich zuvor ein Jugendheim und eine Seniorenresidenz befanden, für ein gemischtes Wohnquartier, in dem ein Viertel der Wohnungen öffentlich gefördert sein wird. Planungen begannen im Jahr 2015; zurzeit läuft die Bauphase.

Das Quartier soll den Charakter eines urbanen Dorfes bekommen: Etwa 500 Wohneinheiten sollen eine Vielfalt an Wohnformen für Studierende, junge Familien, ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen bieten und in Nachhaltigkeitsziele eingebettet sein (z.B. Holzbauweise, Mobilitätskonzept, Energieversorgung). Hier sollen einmal rund tausend Bremerinnen und Bremer jeden Alters und aus unterschiedlichen Gesellschaftsschichten und Kulturen leben.

Der Gemeinschaftsgedanke hat einen hohen Stellenwert; denn es gibt Impulse, sich beispielsweise in Gemeinschaftsgärten zu engagieren, in der Fahrradwerkstatt mitzuarbeiten oder an anderen Gemeinschaftsorten aktiv zu sein. Auch für soziale Einrichtungen, Vereine oder Kulturschaffende wird Platz geschaffen.

In den bestehenden älteren Gebäuden des Ellener Hofes wurden nach dem Umbau Praxen für Ergotherapie, Physiotherapie und Logopädie untergebracht.

In einem Neubau werden eine Tagespflege, eine Pflege-Wohngemeinschaft sowie acht Einheiten für Wohnen mit Service eingerichtet. Die Grünflächen des Areals bleiben erhalten und unterstreichen den dörflichen Charakter des Ellener Hofes.



Städtebaulicher Entwurf Ellener Hof  
© <http://blog.ellenerhof.de/>

## Hannover

### Teilerhöfe im Stadtteil Bothfeld

Das Motto des Projektes des Wohnungsunternehmens Gundlach Bau und Immobilien GmbH & Co KG lautet: „Teilen statt Besitzen“.

Auf einer ehemaligen Hofstelle, die in gleicher Kubatur wiederhergestellt wurde, wurden auf einer Fläche von 0,6 ha in 10 zweigeschossigen Wohnhäusern 42 Wohneinheiten errichtet. Der Erstbezug erfolgte im Jahr 2019 zur Miete.

Jeweils zwei der Wohnhäuser sind über einen gemeinsamen Laubengang zu einem L-förmigen Gebäude mit jeweils acht oder neun Wohneinheiten verbunden. Das Zentrum dieser Nachbarschaften bilden ein halböffentlicher Hof sowie der gemeinschaftlich nutzbare Laubengang.

Durch eine Reduzierung der individuell verfügbaren Wohnflächen auf ein funktional-optimales Maß konnten die Mieten auf ein bezahlbares Niveau reduziert werden. Beispielsweise wurde die Größe einer typischen Dreizimmerwohnung kostengünstig auf etwa 64 Quadratmeter verringert.

Ausgeglichen wird die Verringerung der Wohnfläche über Gemeinschaftsflächen im privaten, halböffentlichen und öffentlichen Raum des Quartiers. Dazu gehören Gemeinschaftsräume, eine Werkstatt (zu buchen über eine App), ein Carsharing-Angebot, ein Spielraum für Kinder, ein Waschcafé und eine Gästewohnung. Das zugrunde gelegte Gemeinschaftsverständnis stellt das Teilen und das gemeinsame Nutzen in den Vordergrund.



Blick auf L-förmige Gebäude mit Laubengang  
© Andrea Döring

## Hannover

### Wohnen am Klagesmarkt in der Innenstadt

Der Klagesmarkt hatte in Hannover eine jahrhundertelange Tradition als Handelsort und Festplatz, wurde aber in den letzten Jahrzehnten nur noch als Parkplatz genutzt.

Das kommunale Wohnungsunternehmen „hanova“ hat auf dem 14,6 ha großen Areal einen Wohn- und Geschäftskomplex mit 100 Wohnungen, attraktiven Gewerbeflächen, einer Kindertagesstätte, einer Tiefgarage und Grünflächen in zentraler Innenstadtlage geschaffen. Das neu entstandene Quartier wird vor allem durch die Nutzungsmischung belebt.

Neben Gewerbeeinheiten und sozialen Einrichtungen wurden im Jahr 2017 auch die Mieter des Vereins „Wohnen am Klagesmarkt“ (WAK) integriert. Darin haben sich Singles, Berufstätige, Rentner und Menschen mit Beeinträchtigungen zusammengeschlossen, die gemeinschaftlich wohnen und alt werden möchten.

Das Wohnprojekt umfasst 24 Wohneinheiten, in denen rund 30 Personen leben. Jedes Vereinsmitglied kann sich in seine Mietwohnung zurückziehen oder Gemeinschaftsräume aufsuchen.

Das Konzept basiert auf aktiver Nachbarschaftshilfe. Der Verein definiert sich als verlässliche Nachbarschaft, also nicht anonym und vereinzelt zu wohnen, sondern sich gegenseitig im Alltag der Gemeinschaft zu unterstützen. Besonders geschätzt wird die zentrale Lage mit guter Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr und Versorgungsgelegenheiten.



Blick vom Klagesmarkt in das Wohnprojekt WAK  
© Klaus Habermann-Nieße

## HITZACKER

### „DORF“ der Zukunft im ländlichen Raum

Am Rande von Hitzacker im Wendland entsteht die nachhaltige, ökologisch und ressourcensparend angelegte Siedlung DORF, die Selbstversorgung ermöglichen und das Teilen technischer Geräte bieten soll.

Alte und junge Menschen aus verschiedenen Herkunftsländern, darunter auch Flüchtlinge wollen hier eine „Solidarische Nachbarschaft auf Augenhöhe“ bilden. Das Vorhaben wird als preisgünstiger Wohnungsbau in 15 zweigeschossigen Häusern für ca. 300 Bewohnerinnen und Bewohner realisiert. Mehrere gewerbliche Gebäude sind vorgesehen.

Die Beteiligten verpflichten sich im rechtlichen Rahmen einer Genossenschaft, die modellhaften Ziele einer autofreien und interkulturellen Gemeinschaft zu verfolgen. Leider sind die Familien mit Migrationshintergrund, die in der Anfangsphase mit dabei waren, nicht eingezogen, weil ihre Wohnvorstellung ein eigenes Haus und keine Etagenwohnung war. Es wirken zwar immer noch Personen aus dem Balkan und aus Palästina mit, aber das ursprüngliche integrativ-interkulturelle Ziel konnte wegen des hohen Betreuungsaufwandes nur ansatzweise realisiert werden.



Bebauung im „DORF“  
© Klaus Habermann-Nieße

## Zusammenfassung der Erkenntnisse aus den Fallbeispielen

- In den traditionellen gemeinschaftlichen Wohnprojekten wie z.B. die „Grasdachsiedlung Laher Wiesen“ zu Beginn der 1980er Jahre dominierte eine Eigentumsorientierung; sie waren ein Nischenprodukt. In neueren Entwicklungen tritt das gemeinschaftliche Wohnen vermehrt auch als Genossenschafts- und Mietform auf. Die Wohnungswirtschaft hat das Marktpotenzial dieses Wohnangebots inzwischen erkannt, wie die Beispiele „Habitat“, „Teilerhöfe“, „Wohnen am Klagesmarkt“ und „Gemeinsam statt Einsam“ deutlich machen.
- Das Feld der Zielgruppen ist breiter geworden. Waren es anfänglich eher Familien und ältere Haushalte des Bildungsbürgertums, die sich für das gemeinschaftliche Wohnen entschieden, ist die Nachfrage gegenwärtig diverser ausgeprägt. Neben dem Bedürfnis nach sozialer Eingebundenheit und vertrauten Beziehungen in der Nachbarschaft spielen in den Beispielen „ecovillage“, „Teilerhöfe“ und „Wohnen am Klagesmarkt“ sowohl weltanschauliche Motivlagen, die den Klimaschutz, eine umweltfreundliche Mobilität und nachhaltigen Ressourcenverbrauch betreffen, als auch das ökonomische Motiv, qualitativ und zugleich kostengünstig zu wohnen, eine Rolle.
- Die Suffizienz-Orientierung – d.h. der Verzicht auf Wohnfläche, Energie- und Materialaufwand – wird in dem Beispiel „ecovillage“ durch das Angebot gemeinschaftlich geteilter Ressourcen ausgeglichen.
- Das Gemeinschaftsverständnis, das den aktuellen wohnungswirtschaftlichen Angeboten zugrunde liegt, stellt den privaten Wohnbereich als Rückzugsmöglichkeit in den Mittelpunkt und betont pragmatisch – wie das Beispiel „Teilerhöfe“ unterstreicht – das Teilen und den gemeinschaftlichen Nutzen in der Nachbarschaft. Partizipation, die in den traditionellen Ansätzen eine wichtige Rolle für die Herausbildung einer Gemeinschaftskultur mit Selbsthilfe und Eigenarbeit spielte, scheinen in den wohnungswirtschaftlichen Beispielen eher eine untergeordnete Rolle zu spielen. Die Verankerung der Sharing-Kultur gibt Impulse für die Mobilitätswende, weil Car-Sharing, Fahrradfahren und ÖPNV stark adressiert werden.
- Alle Fallbeispiele zeigen, dass dem Freiraum in gemeinschaftlichen Wohnformen ein zentraler Stellenwert und hohe Bedeutung zukommt. Ne-

ben dem Aufenthalt und der nachbarschaftlichen Begegnung erhält der Freiraum als gemeinschaftlicher urbaner Garten auch eine Versorgungsfunktion. Er vermittelt Naturverständnis und Klimaerfahrung.

- In einigen Beispielen ist zu erkennen, dass neben den klassischen Unternehmen der Immobilien- und Wohnungswirtschaft auch Stiftungen und Unternehmen der Sozialwirtschaft für den Bedeutungsgewinn der gemeinschaftlichen Wohnformen verantwortlich sind. Der „Ellener Hof“ in Bremen und das „Mehrgenerationenwohnen Donnerschwee“ in Oldenburg werden von dem Inklusionsgedanken getragen, sowohl benachteiligte, beeinträchtigte als auch einkommensschwache Bevölkerungsgruppen in ein sozial vielfältig gemischtes Quartier zu integrieren.
- Es fällt auf, dass immobilien- und wohnungswirtschaftliche sowie sozialwirtschaftliche Unternehmen das Potenzial der gemeinschaftlichen Wohnformen zwar erkennen, aber sich noch auf gemeinschaftliche Eckpunkte – z.B. bei der Wiedervermietung von Wohnungen und bei der Verantwortungsübergabe – einstellen müssen. Auch die öffentlichen Hände müssen sich diesem Potenzial noch stärker zuwenden. So fehlen in vielen kommunalen Fachbereichen Voraussetzungen für eine lokale Planungskultur, die Bauland und Unterstützungsstrukturen für gemeinschaftliche Wohnformen bieten.
- Auf der Landes- und Bundesebene gibt es kaum darauf zugeschnittene Förderprogramme.
- Zu guter Letzt zeigen einige Beispiele wie „Habitat“, „Mehrgenerationenwohnen Donnerschwee“ und „Ellener Hof“, dass die gemeinschaftlichen Wohnformen zu einer positiven Quartiersentwicklung beitragen. Darüber hinaus sind auch positive Effekte auf die Architektur und die Stadtgestalt festzustellen. Das Beispiel „DORF“ unterstreicht, dass gemeinschaftliche Wohnformen nicht auf Städte beschränkt sein müssen.

## Von der Pionierstrategie zu einem wahrnehmbaren Angebot auf dem Wohnungsmarkt

### • Probleme der Wohnungsversorgung

Bei der Wohnungsversorgung ist es wie mit gesellschaftlichem Reichtum: Es ist eigentlich genug für alle da, es hapert aber an einer gerechten Verteilung. Die durchschnittliche Wohnfläche pro Person liegt inzwischen etwas unter 50qm.

Die Herstellung von Wohnraum wird bestimmt durch von Immobilienwirtschaft und Bauindustrie dominierte Prozesse. Gemeinschaftswohnen ist ein heute ein Nischenmarkt mit vielen meist kleineren Projekten, die quantitativ nur eine geringe Rolle spielen. Die Verteilung von Wohnraum wird durch Prozesse bestimmt, die zunehmend Marktteilnehmer mit unteren und mittleren Einkommen benachteiligen. Dazu trägt auch bei, dass die Förderung von Wohnraum meistens zeitlich begrenzt ist. Und das bedeutet gleichzeitig, dass bei steigendem Bedarf öffentliche Verfügungsrechte abnehmen.

Die Bundesregierung hat angekündigt, in der gegenwärtigen Wahlperiode 400.000 Wohnungen schaffen zu wollen, davon 100.000 mit Belegungsrechten. Das Problem ist, dass die politische Zielsetzung bis jetzt noch nicht durch entsprechende Rahmenbedingungen und Verfahren flankiert wurde.

Das Ziel von Politik und planenden Verwaltungen sollte deshalb sein, das Wohnungsangebot zu vergrößern und die Vielfalt an Wohnformen entsprechend den pluralistischen gesellschaftlichen Lebensstilen zu verbreitern. Dabei geht es nicht nur um Neubau, sondern auch um gemeinschaftliche Wohnprojekte im Bestand. Entscheidend wird hierfür sein, welche Modelle, Verfahren und Prozesse denkbar sind, die solche Zielsetzungen befördern.

### • Stadtplanungskonzepte, die gemeinschaftliche Wohnprojekte ermöglichen und fördern

Es gibt in vielen Bereichen Möglichkeiten, gemeinschaftliche Wohnprojekte zu fördern:

- Beteiligungsverfahren, Gruppenbildung und Gruppenbetreuung
- Genossenschaften und/oder Baugemeinschaften
- Landschafts- und Infrastrukturplanung
- Stadtplanungskonzepte

Bei den beschriebenen Projekten fällt auf, dass in Hannover im Stadtteil Kronsberg mehrere Projekte mit unterschiedlichen Ansätzen für gemeinschaftliche Wohnformen realisiert wurden und auch noch werden sollen. Das führt zu der Frage, warum die

Bauleitplanung (Bebauungspläne) für diesen Stadtteil solchen Projekten förderlich ist.

Für die städtebauliche Gestalt waren dabei mehrere Faktoren entscheidend:

- der öffentliche Raum, also ein Netz von Straßen, Plätzen und Grünflächen hoher Qualität,
- ein ergänzendes Netz privater vielfältiger Freiflächen in den einzelnen Baufeldern,
- prominente Standorte für die öffentlichen Einrichtungen, wie Schulen, Kirchenzentrum, Stadtteilzentrum, Kitas und Spielplätze,
- Stadtbahnerschließung mit drei Haltepunkten,
- nach einem flexiblen Regelwerk zu bebauende Baufelder mit vielfältigen Möglichkeiten für die Projektentwicklung,
- hoher Umweltanspruch durch eine Vielzahl nachhaltiger Elemente in Städtebau, Landschaftsgestaltung, Tief- und Hochbau.



Auszug aus dem Bebauungsplan Kronsberg  
© Landeshauptstadt Hannover – Stadtplanung

#### • Exkurs 1:

##### Regelwerke und „klassische“ Bebauungspläne

Nach weitverbreiteten „Regeln der Kunst“ setzen Bebauungspläne heute in den meisten Fällen sehr detailliert Baukörper fest. Die so vorgenommene „Formgebung“ beruht in den meisten Fällen nicht auf „Formfindung“ auf der Grundlage typologischer und/oder wohnungsbaulicher Erwägungen.

Solche Bebauungspläne machen dann Vorgaben, mit denen die Entwicklung vielfältiger Wohnprojekte – auch für gemeinschaftliches Wohnen – mehr behindert als gefördert wird.

Qualitätvoller Städte- und Wohnungsbau ist in der Vergangenheit an vielen Stellen nach einfachen städtebaulichen Regelwerken auf der Grundlage des Preußischen Fluchtliniengesetzes von 1871 entstanden. So gibt es beispielsweise auch für Hannovers Südstadt Fluchtlinienpläne, die im Detail Straßenräume mit allen Bäumen, Plätzen, Vorgärten und prominente Standorte für öffentliche Einrichtungen festsetzen.

Für den Wohnungsbau gab es als einfach handzuhabendes Regelwerk Baunutzungspläne: 4-geschossige Wohnbebauung, 20m breite und 12m tiefe Zeilenspanner waren hier die Regel.

Die – inzwischen fast 30 Jahre alten – „offenen“ Bebauungspläne für den Kronsberg ermöglichen mehr Möglichkeiten als Einschränkungen. Insbesondere erlauben sie die Entwicklung kreativer Ideen von Architektur und Wohnformen. So soll hier beispielsweise auch das umfangreiche und hochambitionierte Projekt der Wohnungsgenossenschaft ecovillage hannover e.G. mit vielen unterschiedlichen Wohnformen entstehen.

#### • Exkurs 2:

##### Bremer Wohnungsbaukonzept 2030

Bremen gehört zu den Städten in Deutschland, die Erfahrungen mit dem politischen Ziel haben, gemeinschaftliches Wohnen zu fördern: Seit 2013 gibt es die Einrichtung der Koordinierungsstelle für Baugemeinschaften. Die Bürgerschaft hat inzwischen auch einen weitreichenden „Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030“ beschlossen.

Inzwischen gibt es erste Ergebnisse und Erfahrungen mit diesen Programmen. In der Zeitschrift BAUWELT (Heft 11/22) wird ausführlich über mehrere mit der städtischen Wohnungsbaugesellschaft GEWOBA realisierte Projekte berichtet.

Ziel der Stadt ist über die Bildung und Förderung von Baugemeinschaften Wohnungen mit bezahlbaren Mieten von € 6,80 für untere und € 9,00 für mittlere Einkommen zu realisieren. Dafür werden Fördermittel von bis zu € 40.000 pro Wohneinheit bereitgestellt.

Zu den inzwischen fast 10-jährigen Erfahrungen mit dem Programm gehören:

- Vergabekriterien müssen in vielen Fällen an die Möglichkeiten der Baugruppen angepasst werden, um mit den Projekten verbundene anspruchsvolle Zielsetzungen, beispielsweise für Klimaschutz und Mobilität, zu erreichen.
- Entscheidend sind die Modalitäten bei der Vergabe der Grundstücke.

- Ein auf Baugemeinschaften orientiertes Verwaltungshandeln bedarf einer langen Zeit der Einübung.
- Baugruppenprojekte benötigen von beiden Seiten einen langen Atem, Verwaltungen müssen dabei flexibel auf in den Verfahren erkennbare Probleme reagieren.

Die Erfahrungen mit den neuen Programmen in Bremen haben zu einer Reihe von Erkenntnissen geführt, beispielsweise:

- Die Vielfalt der Zuständigkeiten in einer großstädtischen Verwaltung muss von einem koordinierenden Ansprechpartner gebündelt werden.
- Es muss eine neue „Planungskultur“ für den Umgang mit Baugemeinschaften entwickelt werden.
- Verfahren dauern oft zu lange: Von der Baugruppengründung bis zur Realisierung muss von einem Zeitraum von 4-6 Jahren ausgegangen werden.



Internetseite der Freien Hansestadt Bremen  
© <https://www.bauumwelt.bremen.de/wohnungsbau/wohnen-foerdern/baugemeinschaften-13655> [02.07.2022]

Besondere Aufmerksamkeit erfordern die folgenden Elemente einer Wohnungspolitik für Baugemeinschaften:

- Flexible Gestaltung von Erbbaurechten: In Bremen ist das in den ersten 20 Jahren ein Erbbauzins von 1%, dann bis zum Schluss der Verträge 2%.
- Flexibles Reagieren auf marktbedingte Veränderungen, beispielsweise auf Preissteigerungen durch Umweltauflagen oder veränderte ökonomische Rahmenbedingungen.
- Von großer Wichtigkeit ist die Verfügung über ausreichende Grundstückspotentiale, insbesondere von Baulücken und von zusätzlichen Baumöglichkeiten in Bestandsgebieten.

Das Programm wird in Bremen als so erfolgversprechend eingeschätzt, dass inzwischen auch größere Projekte angegangen werden. Im innenstadtnahen „Hulsberg-Viertel“ sind etwa 20% der 1.200 Wohneinheiten für die Vermarktung an Baugemeinschaften vorgesehen.

#### • Stadt- und Landschaftsplanung

Aus stadt- und landschaftsplanerischer Sicht gelten besonders die folgenden Erkenntnisse:

- Bauleitpläne mit flexibel zu handhabenden Festsetzungen (offene Regelwerke) nach dem Prinzip „Formentwicklung statt Formgebung“ erleichtern und fördern die Entwicklung neuer und vielfältiger Wohnformen für gemeinschaftliche Wohnprojekte.
- Stabile städtebauliche und landschaftsplanerische Rahmenbedingungen tragen wesentlich zur Qualität und zur Zukunftsfähigkeit der Projekte bei.
- Ausstattung mit der erforderlichen öffentlichen und privaten Infrastruktur sowie differenzierte Landschafts- und Freiraumsysteme sind der Entwicklung gemeinschaftlicher Wohnprojekte förderlich.

#### • Verbessertes Verwaltungshandeln für gemeinschaftliche Wohnformen

Wenn eine Kommune gemeinschaftliche Wohnformen fördern will, sind zielorientiertes Verwaltungshandeln und die Gestaltung unterstützender Rahmenbedingungen Voraussetzung.

Sie umfassen insbesondere:

- Projektbegleitung
- Grundstückssuche und –vergabe
- geeignete Bebauungsplaninhalte
- Baugenehmigungsverfahren
- Wohnungsbauförderung
- Stabiles städtebauliches und landschaftsplanerisches Umfeld

## Landschaft in Veränderung

### Rolle der Freiräume und Landschaft für eine klimaangepasste Stadt- und Raumentwicklung

### Beitrag zu einer kollaborativeren und synergistischeren Landschaftsentwicklung am Beispiel der Ruhr-Region

„That is why I believe I must tell stories as if the World were a living, single entity, constantly forming before our eyes, and if we were a small and at the same time powerful part of it.“ (Olga Tokarczuk)

Was ist innovativ und experimentell an der Schaffung und Erhaltung von Grünflächen und Landschaft in Siedlungsräumen? Ökologische Funktionsfähigkeit, Artenreichtum, vielfältige Strukturierung, gute Vernetzung, multicodierte oder hybride Leistungen für die Natur, Bevölkerung und Infrastruktur? Besteht das Neue möglicherweise (nur) darin, einen neuen Qualitätsimpuls durch die Erweiterung der Perspektive anzustoßen? Dass zum Beispiel das Leitbild der Stadtentwicklung die Landschaftsarchitektur sein sollte, ist auch eine alte Forderung. Seitdem der Club of Rome 1972 zum ersten Mal und danach regelmäßig immer wieder seine Zukunftsszenarien veröffentlicht hat, ist die Bedeutung der Freiräume, der Gewässer, einer ökologisch funktionsfähigen Umwelt, des Bioklimas, der Luftreinheit, der Böden und des Ressourcenschutzes, um nur einige Umweltqualitätsziele zu nennen, für die Lebensqualität in unserem Bewusstsein verankert. Viel stärker in multicodierten Funktionen zu denken, um Räume effektiver, nachhaltiger und platzsparender zu nutzen, gewinnt vor diesem Hintergrund an Bedeutung. Hybride Wege zum Beispiel so herzurichten, dass sie Starkregen aufnehmen und ableiten können, Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen und Autos gleichermaßen dienen, bedeutet, Flächen und Ressourcen zu sparen, Rücksichtnahme und Achtsamkeit zu verstärken sowie einen Beitrag zur Suffizienz zu leisten. Resilienz, das zeigt sich hier auf einfache Weise eindrucksvoll, entfaltet eine Nützlichkeit für den Menschen und die Natur aus sich selbst heraus.

Warum hat die DASL-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen das Themenfeld der Freiräume in Stadt und Landschaft dennoch als Pionierstrategie ausgewählt? Eine polyzentrische Metropolregion wie das Ruhrgebiet weist eine geringere Dichte als klassische europäische Metropolen wie Paris, London oder Ber-

lin auf und eignet sich daher für Experimente einer systemischen Raumentwicklung. Auch die Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebiets bietet eine gute Grundlage:

NRW ist das Energieland Deutschlands Nummer 1. NRW liegt, bezogen auf seine CO<sub>2</sub>-Emissionen, mit 275 Millionen Tonnen auf Platz 25 aller Länder weltweit. 32% der CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen in Deutschland entstehen in NRW. Knapp ein Drittel des in Deutschland benötigten Stroms werden in NRW erzeugt. NRW ist Standort energieintensiver Industrien mit vielen Arbeitsplätzen, zum Beispiel der Stahl-, Aluminium- und Chemie-Industrie. Das bedeutet, NRW ist auch angewiesen auf eine sichere und wettbewerbsfähige Energieversorgung.

Fazit: NRW ist das Bundesland, in dem sich die Herausforderungen der Energiewende wie unter einem Brennglas bündeln. Wir gehen so weit, dass wir sagen, die Machbarkeit der energiewirtschaftlichen und gesellschaftlichen Transformation wird sich für Deutschland in NRW beweisen müssen: „If you can make it there, you can make it anywhere.“ Insofern kommt NRW eine besondere gesellschaftliche Verantwortung bei allen Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels zu. Deshalb erscheint es uns in NRW besonders wichtig, uns von alten instrumentellen Sichtweisen und in Sektoren verhafteten Strategien zu lösen und systemisches Denken und Handeln in den Mittelpunkt aller Fachgebiete zu stellen. Unsere Beispiele, wie der Emscher-Umbau und die Internationale Gartenausstellung Metropole Ruhr 2027 (IGA 2027) stehen für systemisches Operieren. Die blaue grüne Infrastruktur im Kontext der Abwassertechnik hat das Potential, über die sektorale Betrachtung hinauszugehen. Sie ist ein transdisziplinäres Produkt. Auch wenn die Verortung der Projekte hohe Bedeutung für die Bewertung gesellschaftlicher Prozesse im Ruhrgebiet hat, so werden sie bereits jetzt international beachtet. Mit der IGA 2027 möchten wir die Themenvielfalt rund um die Selbstwirksamkeit des Grüns, der Landschaft und Naturräume auf-

greifen, sodann aber vor allem auf ihre Funktionen für die Gesellschaft und für die Umweltqualität aufmerksam machen. „Natur frisst Stadt ganz langsam und mit der Kultur im Bunde kann sie heilen“, stellte Karl Ganser bereits bei der Abschlussveranstaltung zur Internationalen Bauausstellung Emscherpark 1999 in Castrop-Rauxel fest. Mit der Landschaft als Ausgangspunkt für die Entwicklung unserer Städte begreifen wir die Stadt als Teil der Landschaft und im Zusammenspiel mit den komplexen natürlichen Zusammenhängen, die sich der Logik der Stadt entziehen.

### Rolle der Freiräume in der Stadt und auf dem Land im gesellschaftlichen und ökologischen Wandel

Wie wollen wir morgen leben? Gesund, grün, eng vernetzt, rücksichtsvoll im Umgang mit Umwelt und Ressourcen, klimaschonend und digital!

Welche Rolle spielen Grünflächen, Freiräume, Gärten, gartenbauliche und landwirtschaftliche Produktion in dieser „neuen Welt“ mit ihrem gesellschaftlichen Wandel?

Wie reagieren die Produktion, die Distribution und der Handel auf diese Forderungen und Trends?

Zur Verantwortung unserer Gesellschaft zählt es einmal mehr, Klimaschutz und Klimaanpassung, soziale Gerechtigkeit und sozialen Zusammenhalt in Einklang zu bringen. Die blaue und grüne Infrastruktur, die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs und die Kreislaufwirtschaft spielen dabei eine wichtige Rolle.

Unter vielen Entwicklungstendenzen in den letzten Jahren zeichnet sich eine wachsende Sehnsucht der Menschen nach dem Garten, dem Gärtnern, dem Anbau von Obst, Gemüse und Feldfrüchten im weitesten Sinn ab. Damit einher geht zum einen das Bedürfnis, sich zurückzuziehen und auch wieder aus den großen Städten hinaus ins Umland und in den ländlichen Raum zu ziehen. Zum anderen gibt es weiterhin die Bewegung, in der Stadt zu wohnen und im kleinen Maßstab allein oder mit anderen Stadtbewohnern zusammen dem steinernen Umfeld Platz für Grün, für Gärten und das gemeinsame Gärtnern abzutrotzen. Sowohl das Leben im ländlichen Raum als auch die Suche nach gleich Gesonnenen mit gemeinsamen Interessen in der Stadt werden durch die Weiterentwicklung der Digitalisierung und digitaler Kommunikationsmittel befördert. So ist die Digitalisierung eine wichtige Voraussetzung und ein Treiber, vergleichbar mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert. Geprägt durch die globalen Phänomene, wie den Klimawandel, Pandemien und gesellschaftliche Disparitäten, ist jetzt ein richtiger Zeitpunkt für den Wandel. Eine gute Voraussetzung bietet der Fortschritt der Digitalisierung auf fast allen Ebenen.

Große Herausforderungen wie der Klimawandel und die Corona-Pandemie, mit denen die Menschen weltweit umgehen müssen, tragen dazu bei, sich entweder in das Private zurückzuziehen oder in der Gemeinschaft Geborgenheit zu finden. Sowohl in der einen wie auch in der anderen Richtung ist es wichtig, sich zu vernetzen und zu kommunizieren, um sich auszutauschen und voneinander zu lernen. In der Zeit des Biedermeiers, die geprägt durch gesellschaftliche Umbrüche war, hatte das private Refugium von Familie, Haus und Garten einen hohen Stellenwert. Sich mit der Gartenkultur, mit dem Züchten und Vermehren von Pflanzen zu beschäftigen, war ein weit verbreitetes und sehr anerkanntes gesellschaftliches Hobby. Um sich mit anderen zu verbinden und voneinander zu lernen, wurden Gesellschaften und Vereine gegründet, die als Kommunikations- und Plattform dienten und die im Übrigen teilweise noch heute existieren. Auch heute können beziehungsweise wollen sich Menschen aller Generationen im Moment nicht vorstellen, ohne Gärten in der Nähe ihrer Wohnung zu leben. Pandemie, Klimawandel und die wirtschaftlichen Konsequenzen infolge dieser Ereignisse sowie daraus resultierender politischer Konflikte und kriegerischer Auseinandersetzungen weltweit haben zu einer gesellschaftlichen Verunsicherung geführt. Einmal mehr stellt sich die Frage, wie wir künftig leben möchten und welche Verantwortung wir haben, die Weichen entsprechend zu stellen. „Die Zukunft zeigt sich in uns, bevor sie eintritt“, formulierte der Dichter Rainer Maria Rilke treffend vor etwa 100 Jahren.

Die Städte werden weiter wachsen und nicht alle Menschen haben die Möglichkeit, einen eigenen Garten zu kultivieren. Die lebenswerte Stadt der Zukunft muss, wie bereits vor gut 100 Jahren als städtebauliches Ideal entwickelt und umgesetzt, von Grünzügen durchzogen sein, die als Belüftungskorridore dienen und ein engmaschiges Netz kleiner und großer Grünflächen, Parks und Gärten miteinander verbinden. Wohnungsnahe Kleingarten- oder Gemeinschaftsgartenanlagen in Wohnnähe bieten auch denjenigen, die sich keinen eigenen Garten leisten können, die Möglichkeit zum Gärtnern und zum Pflanzenanbau. Straßenbäume und Alleen tragen zur Gliederung der Stadt und zur Filterung der Luft bei und binden Schadstoffe. Die städtischen Grünflächen funktionieren wie ein Schwamm; sie nehmen das Regenwasser auf, geben es nach und nach wieder an die Atmosphäre ab, binden Staub und Schadstoffe und sorgen für ein ausgeglichenes Stadtklima, indem Starkregen abgepuffert und Temperaturextreme ausgeglichen werden.





Abb. 1: Kleingartenanlage Sorgenfrei unterhalb der Zeche Pluto in Herne (Wanne-Eickel). Anlässlich des einhundertjährigen Bestehens 1913 mit einer Goldmedaille im Bundeswettbewerb „Gärten im Städtebau“ ausgezeichnet, zeigt sie noch heute die historische Abfolge von Industrieanlagen, Wohnsiedlungen und dem Grüngürtel, mitten in der dicht bebauten Innenstadt (Historisches Foto Ende der 1950er Jahre: Ludwig Windstoßer; LWL-Industriemuseum/Ruhrmuseum; aktuelles Foto 2013, Martina Oldengott)

Vor dem Blick nach vorne noch einmal kurz der Blick zurück: Zu Beginn des 20. Jahrhunderts als sanitäres Grün der Städte wertgeschätzt und eingefordert, haben die europäischen Städte noch in den 1950er und 1960er Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg von diesen Freiraumstrukturen profitiert. Seit den 1970er Jahren gingen diese Werte jedoch mit dem Wachstum und der Verdichtung der Städte immer mehr verloren. In den 1980ern und 1990ern versuchten die Grünverwaltungen, vor allem das zivilgesellschaftliche Engagement im privaten Einflussbereich mit Förderprogrammen für Hof-, Dach- und Fassadenbegrünung sowie Entsiegelungsprogramme für die Bedeutung des Stadtgrüns, der Stadtnatur und des Stadtklimas positiv zu sensibilisieren. In den meisten Städten wurden diese Programme wegen finanzieller und personeller Engpässe in den 2000er Jahren nach und nach eingestellt. Die Freiraumkorridore wurden im Zuge der städtebaulichen Verdichtung unterbrochen und teilweise bebaut. Nur dort, wo die grünen Adern Gewässer begleiten, besteht die Chance, sie frei zu halten.

Eine mögliche Kompensation für den Verlust der Grünflächen entdeckten die Städte in der Hinwendung zum Wasser. Der Funktionswandel der Hafengewirtschaft und Schifffahrtskanäle schuf neue Potentiale und die Verbesserung der Wasserqualität bot die dafür notwendigen Voraussetzungen.

Wie also kann es gelingen, in unseren heutigen dicht bebauten Städten ein synergistischeres Mensch-Natur-Verhältnis herzustellen und die Selbstwirksamkeit von Freiräumen, Stadtnatur und Landschaft zu initiieren beziehungsweise zu fördern? Den von Menschen beeinflussten Lebensräumen zu helfen,

ihre Artenvielfalt, Biodiversität und Produktivität zu erhalten, spiegelt sich in der Kenntnis naturbasierter Ökosystemleistungen als Lebensgrundlage wider.

Die Idee der Gartenstadt am Stadtrand wird in veränderter Form eine Renaissance erleben. Die Distanz zum Stadtzentrum wird kein Nachteil mehr sein, weil intelligente Nachbarschafts-Apps helfen, das Leben gemeinsam neu und einfacher zu strukturieren: Mit der Bereitschaft zur Suffizienz und Enoughness, also dem freiwilligen Verzicht, mehr Genügsamkeit und der rücksichtsvolleren Nutzung von Ressourcen. Das Leben und Arbeiten zuhause, gute gesellschaftliche Infrastruktur, Handwerk und Produktion vor Ort, können zu einer Reduzierung des Verkehrs, zu einem besseren Miteinander und Familienfreundlichkeit und weniger gesellschaftlichen Konflikten führen. Vor dem Hintergrund schwindender Flächenressourcen durchläuft die Gartenstadt-Philosophie eine Transformation hin zum multicodierten Funktionen und nachhaltiger Bodennutzung.

Auch große Unternehmen besinnen sich bereits seit mehreren Jahren auf kleinteilige lokale Produktions-, Vertriebs- und Vermarktungsprozesse. Sie bieten der produktiven Vielfalt vor Ort eine Plattform für Vermarktung, Logistik und technische Unterstützung an. Auch auf Gartenbau und Landwirtschaft sind diese Ansätze übertragbar. Die Stadt Kopenhagen hat Vorbilder auf unterschiedlichen Ebenen geschaffen. Die Brauerei Mikkeler, ein großer Konzern, vernetzt sich mit kleinen regionalen und lokalen Bierbauern, unterstützt sie mit Beratung, von der Produktion bis zum Vertrieb. Das geht so weit, dass das Bier „planbar“ wird. Nicht mehr der große, globale industrielle Prozess soll weiter optimiert werden, sondern



Abb. 2: Die Grünzüge des Emscher Landschaftsparks und die darin eingebetteten Gewässer der Emscher und ihrer Nebenläufe sind wichtige Luftschneisen und ökologische Lebensadern in den Städten des mittleren Ruhrgebiets © Regionalverband Ruhr



Abb. 3: Multicodierte Siedlungsentwicklung für eine Siedlungserweiterung in Meerbusch-Osterrath – eine Neuinterpretation der Gartenstadt durch Studierende der Technischen Universität Dortmund, Fachgebiet Raumplanung, Wintersemester 2020/2021 unter der Leitung von Michael von der Mühlen und Stephan Schmickler. Der Masterplan für das Kampviertel verbindet Freiraum- mit Regenwasserretentions- und Mobilitätsinfrastruktur. Entwurf: Lukas Michel

viele kleine private Brauereien und Mikrobrauer schaffen eine große produktive Leistung mit hoher geschmacklicher und qualitativer Vielfalt. Mit diesem neuen Geschäftsmodell ist die Brauerei Mikkeler mittlerweile das sechstgrößte Brauhaus in Europa. Die Stadt Paris greift das Modell für die Rückführung des Handwerks in die lokale Produktion auf. Bei der Übertragung des Modells auf Landwirtschaft und Gartenbau sind, wie auch in der Brauerei und in der Produktion anderer Waren die digitalen Hilfsmittel, Blockchain und künstliche Intelligenz unverzichtbare Hilfsmittel. Algorithmen aus dem Zwischenfruchtbau der Permakultur, mit der die Humusschicht im Boden positiv beeinflusst und CO<sup>2</sup> gebunden wird, tragen zu einer klimafreundlichen Gartenkultur bei. Ein Augmented Reality Foto des Gartens reicht aus, damit Algorithmen erkennen, welche Pflanzen dort bereits

wachsen und mit welchen sie gut kombiniert werden können, damit sie sich gegenseitig im Gedeihen unterstützen. Geringerer Dünger und Herbizid-Einsatz, größere Artenvielfalt und Biodiversität gehören zu den positiven Effekten.

Bereits jetzt achten Züchter bei neuen Pflanzensorten auf Robustheit, Klimaangepasstheit und Insektenfreundlichkeit. Insbesondere der Rückgriff auf traditionelles Saatgut und alte Kulturpflanzen bieten hier Vorteile, weil sie zur Steigerung der genetischen Vielfalt, zur Robustheit gegen Krankheiten und einer breiteren Amplitude, unter anderem auch im Hinblick auf klimatische Herausforderungen beitragen. An den Universitäten forschen Wissenschaftler noch intensiver als bereits in den vergangenen Jahrzehnten über die Klimaverträglichkeit von Pflanzen. So gibt es bereits Listen der Gehölze, die klimatische Schwankungen und Extreme gut kompensieren.

Neue städtische Gärten und Parks entstehen, die Mischformen aus städtischen Grünflächen und urbanen Nutzgärten sind. Kommunale Grünverwaltungen in ihrer Rolle als Dienstleister und die Garteninteressierten Stadtbewohner werden dafür Kooperationen in einem anderen Verhältnis miteinander eingehen als bisher.

Flächen und Freiräume werden multifunktional genutzt. Der Dachgarten auf der Parkgarage, begrünte Fassaden und Hofgärten schaffen in der Horizontalen, Vertikalen und auf mehreren Ebenen zusätzliche Potentialräume für Grün und Stadtnatur, die das Stadtklima verbessern und zur Artenvielfalt beitragen können.



Abb. 4: Modernes Dienstleistungsgebäude 2022 auf der Floriade in Almere. Fassaden- und Dachbegrünung kombiniert mit Sonnenkollektoren auf dem Dach tragen zur energetischen Anpassung an den Klimawandel bei (Foto: Rüdiger Brand)



Abb. 5: Park Fiction, Hamburg 2004. Auf einer Multifunktionssportanlage nahe den Landungsbrücken in St. Pauli entstand ein grünes Zimmer mit fliegendem Teppich und künstlichen Palmen als Ergebnis eines umfangreichen Partizipationsprozesses. Foto Axel Iwohn.

Gärten werden, davon sind Landschaftsarchitekten überzeugt, eine maßgebliche Rolle bei den gesellschaftlichen Veränderungen der Zukunft spielen, so wie das Urban Gardening und Urban Farming schon heute eine Rolle in der Stadt spielt und künftig eine noch größere bei der Stadtplanung einnehmen könnte. Das Kleingartenwesen bietet seit 1864 auf zumeist öffentlichem Grund Pachtflächen für die Pflanzenproduktion und das Gärtnern an, wenn auch in der Regel vereinsgebunden. Seit einigen Jahren sind diese Schrebergärten wieder sehr begehrt, nicht nur für ältere Menschen, sondern nun vor allem für junge Familien mit Kindern.<sup>1</sup> Dafür müssen bei der Flächennutzung die öffentliche Zugänglichkeit beziehungsweise die Nutzung als Teil von Genossenschaftskonzepten gewährleistet sein. Um diese an der Gemeinschaft orientierten Angebote zu erfüllen, ist es erforderlich, Flächen den privaten Verwertungsinteressen zu entziehen. Wenn der Bevölkerung Freiräume für gärtnerische und gartenbauliche Experimentierfelder zur Verfügung gestellt werden sollen, darf der Ausverkauf öffentlicher Grünflächen, öffentlicher landwirtschaftlicher und forstlicher Nutzflächen nicht wie in den vergangenen Jahrzehnten fortgesetzt werden. Unsere Gesellschaft nimmt sich sonst den Spielraum, auf altbewährte öffentliche Freiraum- und Biotopverbundsysteme zurückzugreifen und auch im öffentlichen Wohnungsbau und gemeinwohlorientiertem Genossenschaftswohnungsbau beispielhafte Weiterentwicklungen anzugehen.<sup>2</sup>

Digitalisierung und die Sehnsucht nach Grün, nach einem, wie oben beschrieben, schonenden Umgang mit unseren natürlichen Ressourcen werden sich in



Abb. 6: 1986 als ein ganzheitliches, ökologisches und soziales Modellprojekt zum Leben in der Stadt von Bürgern in ehrenamtlicher Arbeit konzipiert, gehört das Ökotop Heerd e.V. in Düsseldorf zu den Urban-Gardening-Projekten, die zusätzlich zum gemeinsamen Gärtnern ein umfangreiches ökologisches, umweltdidaktisches und kulturelles Begleitprogramm anbieten. (Foto: Marianne Genenger-Hein; 2017)

alle Bereiche des gesellschaftlichen Handelns auswirken, ob es um natürliche und erneuerbare Baustoffe geht oder auch um den Handel, der sich ebenfalls wieder kleinteiliger und an den Wohnquartieren orientieren und wieder gut erreichbar in den Innenstädten ansiedeln wird. Darüber wird heute bereits gesprochen und erste erfolgreiche Beispiele von Gartencentern in der Stadt mit einer breiten Produktpalette und einem umfangreichen Service an Fortbildungsangeboten bis zu Gastronomie, Entspannung und Freizeit sind Zeichen dafür, dass zurzeit auf diesem Gebiet viel experimentiert wird. Pop-up-Gärten und Pop-up-Stores schaffen temporäre Attraktivität und bieten mit ständig wechselnden Produkten die

Möglichkeit zu überprüfen, wofür die Menschen sich interessieren und begeistern, was also die Trends von morgen und übermorgen sein mögen. Die Optimierung von Vorhandenem: Eine Erkenntnis ist, dass wir viele gute Infrastrukturen, Materialien und das Wissen bereits haben, es nur besser nutzen und besser vernetzen müssen. Auf logistische und Verkehrsinfrastrukturen trifft es im Besonderen zu, aber lässt sich diese Erkenntnis nicht auch auf das Wissen um die freiräumlichen Qualitäten übersetzen?

Auch wenn die Digitalisierung auf fast allen Ebenen immer mehr Bedeutung gewinnt, fordert sie uns im selben Maß heraus, denn sie kostet viel Energie, ist stör- und sicherheitsanfällig. Sie prägt gesellschaftlich, indem sie einerseits Teilhabechancen erweitert, für viele Menschen aber auch begrenzt, führt zu gesundheitlichen Folgen und vielem anderen mehr.

### Das Ruhrgebiet als Untersuchungsraum

Das Ruhrgebiet eignet sich im besonderen Maße die Transformationspotenziale von Landschaften aufzuzeigen. Schwarze Erden als besonders fruchtbare Böden, haben im Ruhrgebiet einst reichen Ertrag in der Agrarwirtschaft und ansässige Bauernfamilien zu Wohlstand gebracht. Durch die Industrialisierung und insbesondere den Kohleabbau wurde die Landschaft massiv verändert, um menschliche Bedürfnisse zu befriedigen. Einstmals agrarische und forstliche Nutzung wichen Kohleabbau und Stahlproduktion. Aus kleinen verstreuten Dörfern wurden innerhalb weniger Jahrzehnte Großstädte und es entwickelte sich die polyzentrische Siedlungsstruktur des Ruhrgebiets. Menschen, damals vor allem als Arbeitskräfte verstanden, siedelten sich in unmittelbarer Nähe der Zechen an. Infrastruktur, die die städtische Funktion erfüllt und qualitätsvolle Freiräume, die den Menschen Lebensqualität bieten, entwickelte sich erst später. Beides prägt die Region bis heute, die damit stellvertretend für die zahlreichen durch die frühe Industrialisierung extrem überformten und zerstörten Landschaftsräume auf diesem Planeten steht. Ohne Beispiel hingegen dürfte der seit nunmehr 30 Jahren andauernde Transformationsprozess mit der weitgehenden Beseitigung dieser Schäden und der Aufbau einer neuen blaugrünen Infrastruktur, sowie die damit einhergehende Einrichtung von Forschungs- und Ausbildungskompetenz, wie dem Kompetenzfeld Metropolenforschung (KoMet) der Universitätsallianz Ruhr, gerade auch in transformationsnahen Bereichen im Ruhrgebiet sein. Es ist aber nicht als der bisherigen Entwicklung eingeschriebener Fortschritt entstanden sondern als große Kraftanstrengung des öffentlichen (gemeinwohlorientierten) Sektors. Ohne staatlichen Bodenfonds läge die meisten industriellen Brachflächen noch heute brach.



Abb. 7: Erinpark Castrop-Rauxel. Aus einem ehemaligen Zechengelände wurde ein Park mit eingebetteten Gewerbebauten und einer zentralen Wasserachse im Rahmen eines ökologischen Regenwassermanagements (Foto Stadt Castrop-Rauxel, Martin Oldengott)

Eine Rückbesinnung und Wertschätzung der natürlich gegebenen Landschaftsräume fand erstmals mit der Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscherpark von 1989 bis 1999 statt. Sie setzte wichtige Impulse für den Strukturwandel, stellte aber auch die Industriekultur als bis heute bestehenden Markenkern des Ruhrgebietes heraus. Vor allem aber forcierte sie die Reaktivierung und Qualitätsentwicklung alter Industrieflächen und zeigt mit der Umgestaltung der Emscher auf, wie die Transformation eines gesamten Fluss-Systems gelingen kann. Der Emscher Landschaftspark hat damit eine Vorbildfunktion für andere Ballungsräume übernommen, die ähnliche regionale Freiraumentwicklungskonzepte entwickelt haben (z.B. Regionalpark Rhein-Main, Landschaftspark Region Stuttgart).

### Rolle von Großprojekten für den Diskurs über gesellschaftliche Themen

Großprojekte haben im Ruhrgebiet einen wichtigen Antrieb bei der Stadt- und Freiraumentwicklung übernommen. Offenheit und Unbestimmtheit und damit die Möglichkeit der Umgestaltung entsprechend neuer Erkenntnisse und Entwicklungen sind dabei stets Kern der Programme. Mit der Europäischen Kulturhauptstadt RUHR.2010 fand ein weiteres Großprojekt statt, in welchem die gesamte Metropolregion die Transformation in das postindustrielle Zeitalter weiter forcierte. In dieser Tradition steht nun die Internationale Gartenausstellung Metropole Ruhr 2027, die auf den bereits erreichten Transformationsschritten aufbaut und die Qualitätsentwicklung der grün-blauen Infrastruktur der Region weiter vorantreibt. Dabei unterstützt sie das vom Regionalverband Ruhr gesetzte Ziel, das Ruhrgebiet zur grünsten Industrieregion der Welt zu entwickeln. Eine Studie

<sup>1</sup> Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesinstitut für Bauwesen und Raumordnung (BBR) 2019: Kleingärten im Wandel. Innovationen für verdichtete Räume. Seite 19. Bonn.

<sup>2</sup> Tomas Kilousek & Guido Beneke: Hidden Champions. Zur Bedeutung von urbaner Landwirtschaft (insbesondere Kleingärten) für die Zukunft unserer Städte

des Wuppertal Instituts im Auftrag des RVR hat im vergangenen Jahr im Kern den Sektor der blau-grünen Infrastruktur als chancenreich identifiziert, in welchem das Ruhrgebiet internationale Exzellenz anstreben könnte.<sup>3</sup>

### Die Internationale Gartenausstellung Metropole Ruhr 2027 als Modellprojekt

Das Dekaden-Projekt der Internationalen Gartenausstellung greift den Impuls des Wuppertalinstituts auf mit der Fragestellung „Wie wollen wir morgen leben?“ auf. Große Projekte, wie Bau- und Gartenschauen können dabei helfen, das Augenmerk auf aktuelle Herausforderungen zu lenken sowie Entwicklungen und Dialoge auf politischer, planerischer und gesellschaftlicher Ebene anzustoßen. Sie gelten deshalb als wichtige baukulturelle Instrumente der Stadtentwicklung. Neben einem Imagegewinn bieten solche Projekte durch die Generierung von Aufmerksamkeit und damit einhergehende höhere Bereitschaft zur Finanzierung die Möglichkeit, Potenziale zu entdecken, auszuschöpfen und somit längerfristige städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungen zu realisieren. Heilbronn hat zum Beispiel die Bundesgartenschau 2019 genutzt, um ein ganzes Stadtviertel mit unmittelbarem Grünbezug entstehen zu lassen. Im Rahmen der Internationalen Gartenausstellung in Berlin 2017 wurde das Ausstellungsgelände mit einer Seilbahn erschlossen, welche weiterhin als öffentliches und vor allem nachhaltiges Verkehrsmittel in den Nahverkehr integriert ist. Die Bundesregierung hat dieses Potenzial entdeckt und 2017 in ihrem „Weißbuch Stadtgrün“ Bundesgartenschauen und internationale Gartenausstellungen als bewährte Instrumente der integrierten Stadt- und Regionalentwicklung identifiziert.<sup>4</sup>

### Die drei Ebenen der IGA Metropole Ruhr 2027 als Laborräume der Transformation und Stärkung der regionalen Zusammenarbeit

Mit der grundsätzlichen und zugleich komplexen Leitfrage „Wie wollen wir morgen leben?“ möchte die Internationale Gartenausstellung Metropole Ruhr 2027 Antworten finden, wie sich eine Transformation des Raums vor den aktuellen Herausforderungen, insbesondere des Klimawandels, realisieren lässt. Die Ausstellung will dabei Raum für Experimente geben und verschiedene Lösungsansätze ausprobieren. Dabei sollen die Experimentierflächen für Zukunftsthemen wie nachhaltige Mobilität, neue nachwachsende Rohstoffe, Umgang mit Wasser und Digitalisierung nicht nur in den fünf Zukunftsgärten zu finden sein, sondern auch über die Ebenen Unsere Gärten und Mein Garten das Bewusstsein und Wertschätzung der Bevölkerung für die Freiräume in

ihrer Stadt und unmittelbar in ihrem Lebensumfeld wecken. Die Zukunftsgärten stehen hierbei natürlich im Fokus. In ihnen sollen beispielhaft die brennenden Themen für eine lebenswerte Zukunft gleich einem Schaufenster bewusst gemacht und Lösungsangebote vermittelt werden. An dieser gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen haben sich die Inhalte und die Ausstattung der zu gestaltenden Freiflächen zu orientieren. Die Ebene Unsere Gärten wertet ergänzend Parks und Gärten in weiteren Kommunen der Metropole Ruhr durch Investitionen in die grüne Infrastruktur auf, ergänzt zusätzliche Maßnahmen und Projekte und verbindet sie zu einem dichten Freiraumverbund. So wird die gesamte Metropole bei dem Projekt mitgenommen und Impulse für eine ganzheitliche Entwicklung gegeben. Besondere Bedeutung kommt der Ebene Mein Garten zu, welche die Bevölkerung aktivieren möchte, eigene grüne Projekte einzubringen und somit Teil der Internationalen Gartenausstellung 2027 zu werden. Dadurch werden neben der Integration und Partizipation der Metropolbewohner\*innen auch deren innovative Ideen aufgenommen und somit individuelle Antworten auf die Frage „Wie wollen wir morgen leben?“ ermöglicht, die wiederum zu neuen Denkanstößen führen können. In vielfältigen Kooperationen mit und Vernetzung von stadtgestaltenden Institutionen werden breite Bündnisse mit Rückhalt geschaffen, die den Entwicklungsschub durch die Internationale Gartenausstellung auch nach 2027 erhalten und ausbauen sollen. Insofern kann das Projekt einen Beitrag zur Transformation klimaangepasster Raumentwicklung leisten, in dem es Raum für Ideen und Experimente gibt und daraus entstehende Lösungen aufzeigt, die Vorbildfunktion für Stadt- und Landschaftsentwicklung sein können. Die beispielhaften Projekte mit den für die Realisierung benötigten Flächen wurden in einem regional angelegten Prozess von den Kommunen des Ruhrgebiets entwickelt und vorgeschlagen. Projektsteckbriefe geben über Inhalt und Begründung der IGA-Programmatis, Flächeneigentum, planrechtliche Genehmigungsfähigkeit und Finanzierungssicherheit Auskunft. Sie wurden und werden in einen Beirat mit der Qualität eines Regionalforums, dem alle Kommunen angehören, eingesteuert und dort beraten. Damit zeigt die IGA 2027 auch das Potenzial für interkommunale Zusammenarbeit, sowie ressortübergreifendes Planen und Umsetzen auf. Stärkere Kollaboration und regionale Vernetzung ist unabdingbar um Zukunftsfragen und -aufgaben gemeinsam und effizient anzugehen und dabei personelle und finanzielle Ressourcen zu bündeln.

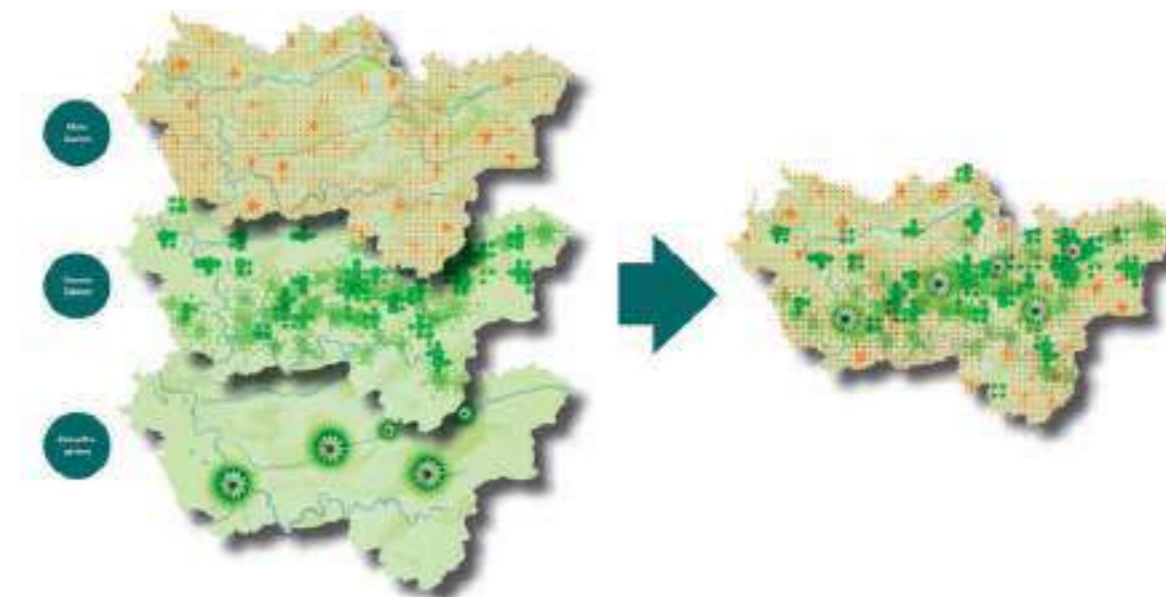


Abb. 8: Die drei Ebenen der IGA 2027. Internationale Gartenausstellung Metropole Ruhr 2027. Darstellung Sinai Landschaftsarchitekten; 2017.

### Systemische Dimension: Die Bedeutung grüner (Stadt-)Landschaften aufzeigen

Ziel von Großprojekten, die der notwendigen Transformation dienlich sein wollen, muss es sein, zu vermitteln, dass die Natur sowohl Teil der Stadt ist, als auch die Stadt Teil der Natur. Ohne grünes und gesundes Umland ist die Belüftung der Städte nicht möglich. Land(wirt)schaftliche Umgebungen ernähren die Stadt und ihre Bewohner\*innen. Grüne Landschaften, das hat gerade die Corona-Pandemie aufgezeigt, sind wichtige Freizeit- und Erholungsräume und Lebensraum für zahlreiche Pflanzen und Tiere. Es gilt, Stadt und Landschaft nicht als Gegensatz zu sehen, sondern miteinander in Einklang zu bringen. Der Natur muss in der Stadt Raum zu Entfaltung gegeben werden, damit sie ihre elementare ökologische Funktion entfalten kann, die Voraussetzung sowohl für das lokale und regionale als auch für das globale Gleichgewicht ist. Darüber hinaus erfüllt sie wichtige soziale und ökonomische Funktionen. Ziel der Internationalen Gartenausstellung 2027 ist es, mit vielen kleinen und größeren Projekten auf den drei Ebenen den Bewohner\*innen der Metropole Ruhr den Wert der grünen Freiräume in ihrer Region bewusst zu machen. Durch die Aufwertung von Parks in der eigenen Stadt und im unmittelbaren Wohnumfeld wird der Natur in der Stadt eine neue Aufmerksamkeit verliehen, die ihren selbstverständlich hingegenommenen Wert für die alltägliche Lebensqualität neu beleuchtet. Mit den Projekten zur Vernetzung der vorhandenen grünen Infrastruktur sowie der qualitativen Aufwertung sowie Sichtbarmachung von Landschaften, die noch vor einigen Jahren dem Ressourcenabbau geopfert wurden, wird die Bedeutung auf regionaler Ebene verdeutlicht.<sup>5</sup>

### Mehr Grün trotz zunehmender Verdichtung – multicodeierte Nutzung ist möglich und nötig

Im Hinblick auf die Veränderungen der klimatischen Bedingungen rücken vor allem Grünflächen, landwirtschaftliche Nutzflächen, Forst- und Wasserflächen in den Mittelpunkt. Aber auch Bau- und Verkehrsflächen können Klimaanpassungsfunktionen übernehmen (Dach- und Fassadenbegrünung, Straßenbegleitgrün). Dabei sind sie zum einen besonders durch die bereits spürbaren Auswirkungen der Klimakrise, wie die Hitzesommer in 2018 und 2019, betroffen; andererseits können sie durch ihre vielfältigen Eigenschaften in besonderer Weise zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz beitragen. Durch seine kühlende Wirkung kann Stadtgrün das Mikroklima beeinflussen und zur Verminderung des Wärmeinseleffektes führen. Ebenso kann Regenwasser von Grünflächen aufgenommen werden und bietet so im Sinne der Schwammstadt einen natürlichen Schutz bei Starkregen und fungiert als Wasserspeicher in Trockenperioden. Die Multicodeierung und Multifunktion von Grünflächen rücken in den Fokus. Vor dem Hintergrund der globalen Urbanisierung und den immer dichter besiedelten Städten, sowie den zunehmenden Extremwetterereignissen gewinnt das Vorbild der Gartenstadt für die Stadtentwicklung erneute Aktualität. Es gibt bereits positive Beispiele, das vorhandene Grün in der Stadt einerseits wieder stärker zu wertschätzen und andererseits weitere Grünflächen zu schaffen. Die Stadt Zürich legt beispielsweise in einem Grünbuch Entwicklungsziele und entsprechende Maßnahmen für ihre Grün- und Freiräume fest. Das Landschaftsprogramm der Stadt Hamburg hat viele Jahre lang eine Vorbildrolle für die strategische Stadtentwicklung vieler anderer Kommunen eingenommen.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> Wie das Ruhrgebiet zur grünsten Industrieregion der Welt werden kann - Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (wupperinst.org)

<sup>4</sup> <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/gruene-staedte-sind-lebenswerte-staedte-436926>; aufgerufen am 12.07.2022

<sup>5</sup> <https://www.iga2027.ruhr>

<sup>6</sup> <https://www.hamburg.de/Landschaftsprogramm>; aufgerufen am 12.07.2022

Da der Platz in der Stadt begrenzt ist, stehen die Flächennutzungen in Konkurrenz zueinander. Die drängende Notwendigkeit, neuen Wohnraum zu schaffen angesichts des stark angespannten Wohnungsmarktes, scheint zunächst in direkter Konkurrenz zur Sicherung und Schaffung von Grünflächen zu stehen. Gerade bei zunehmender Bebauungsdichte wird der private Freiraum kleiner und es gewinnt die Zugänglichkeit und Qualität wohnortnaher öffentlicher Freiräume an Bedeutung hinzu. Dach- und Fassadenbegrünungen können hier zumindest teilweise kompensieren. Durch eine neue Betrachtung des Raumes auf der Suche nach Potenzialen zeigt sich, dass viele Flächen in der Stadt begrünt werden können, ohne ihre eigentliche Funktion einzubüßen. Kommunale Projekte können hier eine Vorreiterrolle übernehmen, die Sichtbarkeit schaffen und zur Nachahmung anregen. Die Stadt Utrecht etwa zeigt mit der simplen Idee, Bushaltestellen zu begrünen, dass auch kleinste Flächen genutzt werden können, um einen Beitrag zu einer grüneren Stadt zu leisten. Viele weitere Städte sind diesem Beispiel gefolgt. Dabei tragen die Grünflächen nicht nur zur Temperaturregulation, sondern ebenso zum Erhalt der Biodiversität bei und wirken somit dem Artensterben entgegen. Bei den Utrechter Bushaltestellendächern etwa wurde darauf geachtet, bienenfreundliche Blumenarten zu pflanzen, um dem Bienensterben entgegenzuwirken.



Abb. 9: Grüne Mitte Essen. Ein abgesenkter Platz bietet Schutz vor dem Lärm und Verkehr, lädt aber nicht nur zum erholsamen Aufenthalt ein, sondern entfaltet auch Schwammfunktion und dient bei Starkregenereignissen als Wasserreservoir als Beispiel für multicodierte Grünflächenfunktionen (Foto Frank Vincken. 2016)

Die IGA 2027 zeigt hier ganz praktisch Möglichkeiten und Praxis multicodierter Nutzung auf. Die Internationale Gartenausstellung beabsichtigt, ihre Mobilstationen an den Parkeingängen mit Gründächern und Photovoltaikanlagen zu überdachen, um so einerseits Schatten zu spenden, andererseits die Fläche zur Erzeugung erneuerbarer Energien zu nutzen.



Abb. 10, 10.1 und 10.2: Eine Mobilstation mit Elektro-Ladesäulen, Dachbegrünung und Sonnenkollektoren, entwickelt für den IGA-2027-Zukunftsgarten Gelsenkirchen, eingebettet in die Stellplatzanlage am Haupteingang, die Teil der blau-grünen Achse wird und zum naturnahen Regenwassermanagement beiträgt (Visualisierung GM 013, Paul Giенcke)

Mit der Begrünung der kompletten Fassade des Kohlebunkers wird sich das braune Relikt des Industriezeitalters in eine weithin sichtbare grüne Landmarke wandeln und aufzeigen in welchem Dimensionen Fassadenbegrünung möglich ist. Im Einklang hierzu sind Begrünungsprojekte in Kooperation mit Wohngesellschaften in der Region denkbar, die ganz praktisch die Vorteile etwa in Hinsicht auf Temperaturregulierung und Schaffung von Lebensräumen für zahlreiche Tierarten im unmittelbaren Wohnumfeld sichtbar machen und zur Nachahmung anregen. In Kombination mit der „blau-grünen“ Achse, die den Greentower mit dem Haupteingang und der klimaresilient gestalteten Stellplatzanlage verbindet, wird das Schwerpunktthema dieses Zukunftsgartens prominent platziert. Die blau-grüne Achse ist sowohl ein ökologisch-technisch beispielhaftes Element für das Starkregenwassermanagement auf kontaminierten Böden als auch gestalterische Highlight.



Abb. 11: Aus dem ehemaligen Kohlebunker der Zeche Nordstern in Gelsenkirchen soll ein Greentower werden, gefördert durch Mittel der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Visualisierung des ersten und zweiten Preisträgers, Büro Gernot Schulz sowie SEHW Architekten, Visualisierungen von Gert Kemper.

### IGA 2027 im Kontext der industriellen Kulturlandschaft Ruhr und des Emscher-Umbaus

Ein Kernthema der Internationalen Gartenausstellung 2027 wird der Wandel der Kulturlandschaft des Ruhrgebiets sein. Die Emscher als markantes Landschaftselement im mittleren Ruhrgebiet erzählt den Wandel von der Auwald geprägten Tieflandebene bis in das 19. Jahrhundert über den begradigten und in ein Betonkorsett mit Deichen gezwängten oberirdischen Abwasserkanal des 20. Jahrhunderts zu einem sich wieder eigendynamisch ökologisch entwickelnden Fluss-System. Die Stadtteile an der Emscher vollziehen den Wandel vom Hinterhof des Reviers zum Vorgarten und dokumentieren die Aufwertung der Region infolge des wasserwirtschaftlichen Großprojekts. Die Emscher trägt in Kombination mit dem Grundwasser- und Starkregenmanagement, aber auch technischer Innovation zum Imagewandel des Ruhrgebiets bei. Das Fluss-Sys-



Abb. 12: Masterplan Emscher-Zukunft; © Emschergenossenschaft 2006

7 [www.egl.v.de/emsher/masterplan](http://www.egl.v.de/emsher/masterplan)

tem ist Sinnbild für das kulturelle Erbe des „Alten“ und „Neuen“ Ruhrgebiets. Der nicht messbare Wert der Renaturierung der Emscher als blaues Rückgrat der Region steht außer Frage, gleichzeitig wirkt das Projekt als mahnendes Beispiel den natürlichen Zustand von Landschaften und die Bedeutung ihrer Ökosystemleistungen wertzuschätzen und zu schützen. Der Masterplan Emscher-Zukunft hat als langfristige Zukunftsperspektive, als Regiebuch und Dialoginstrument für den Emscher-Umbau diese synergistischen Auswirkungen auf die Transformation des Emschertals die Themen der Wasserwirtschaft, Ökologie, Stadt- und Freiraumentwicklung in einem Planwerk zusammengeführt und beschrieben.<sup>7</sup> Die im Rahmen des IBA Emscherparks forcierte Förderung der Industrienatur, also der Verwandlung von Industriebrachen in natürliche Rückzugsräume, gehört heute zur DNA des Ruhrgebiets. Diese zurückgewonnenen Lebensräume für zahlreiche Pflanzen- und Tierarten werden im Rahmen der IGA 2027 im Sinne der Industriekultur und -natur als industriegeschichtliches Erbe weiterentwickelt. Beispielhaft kann aus der Zeit der Internationalen Bauausstellung Emscherpark der Landschaftspark Duisburg Nord auf den Flächen eines vorherigen Stahlwerks herangezogen werden. Im Rahmen der IGA 2027 ist es zum Beispiel der Zukunftsgarten Gelsenkirchen mit der „Zukunftsinsel“ auf den Flächen der ehemaligen Zeche Nordstern und der bereits beschriebenen Umrüstung des Kohlebunkers zum Greentower eine (Regen-)Wasser-Achse. Der Dortmunder Zukunftsgarten knüpft an die ursprüngliche Ausdehnung der Kokerei Hansa an und entwickelt auf Haldenrelikten einen Kokereipark mit Kohlegärten. Die größte zusammenhängende Haldenlandschaft des Ruhrgebiets in Bergkamen und Lünen möchte die Landschaft in Bewegung setzen und die Besucher\*innen und vor allem „Bergsportler\*innen“ für eine künstliche Berglandschaft in urbanem Kontext begeistern. Hier werden die Halden und damit prägende Landschaftselemente erstmals zugänglich gemacht.

### Freiräume und Landschaften erfahren zunehmende Bedeutung als Produktionsstätten

Die Abhängigkeit von globalen Lieferketten und die damit einhergehenden Problematiken werden gerade in Krisenzeiten deutlich. Nicht verwunderlich ist daher der Aufschwung von lokaler und regionaler Produktion und damit eine Rückkehr zu alten Idealen. Neben einer größeren Resilienz spielen hier heute die gegebenenfalls bessere Qualität und der geringere ökologische Fußabdruck der Produkte eine Rolle. Die Selbstversorgung und Zugänglichkeit zur Nahrungsmittelproduktion insbesondere für die Arbeiterklasse und die damit einhergehende Unabhängigkeit war für den Landschaftsarchitekten Leberecht Migge bereits im 19. Jahrhundert ein zentrales Anliegen. Nicht von ungefähr erfreuen sich damals wie heute Kleingärten großer Beliebtheit – erfüllen sie doch die Bedürfnisse der Stadtbewohner\*innen nach dem eigenen Garten als Erholungsort und kreative Produktionsstätte. Darüber hinaus erfüllen sie seit jeher die Funktion als soziales Netzwerk und stärken somit die Resilienz auch auf sozialer Ebene. Miggés Projekte und Theorien, die stets die Bedürfnisse und Wünsche der Nutzer\*innen im Blick hatten und sich mit den Themen Ökologie, alternative Wohnformen und wirtschaftliche Existenz auseinandersetzten, zeigen damit heute große Aktualität.

Unter dem Stichwort Essbare Stadt und Urban Gardening werden Freiflächen in der Stadt als potenzielle Produktionsflächen betrachtet. Dies spiegelt das gesteigerte Bewusstsein für ökologische Nahrungsmittelproduktion sowie den Wunsch nach Austausch beim gemeinschaftlichen Gärtnern wider. Dass solche Projekte durchaus Potenzial für einen passablen Anteil an der Nahrungsmittelversorgung haben, zeigt eine Berechnung am Beispiel Berlin. Hier wird bereits auf ca. 140 ha, davon hauptsächlich in Kleingärten, Gemüse angebaut. Bei ganzjähriger Nutzung könnten in Berlin jährlich 8.800 Tonnen Gemüse in den Kleingärten, Gemeinschaftsgärten und Mietäckern produziert werden, womit 90.000 Menschen ein ganzes Jahr lang mit Gemüse versorgt werden können.<sup>8</sup>

Die Trendthemen Urban Gardening und Urban Farming werden mit der Zielsetzung einer produktiven Landschaft auf zahlreichen Flächen und in unterschiedlichen Projekten bei der IGA 2027 aufgegriffen. Insbesondere der Zukunftsgarten Emscherland zeigt hier einen neuen Ansatz auf: Auf bisher konventionell landwirtschaftlich bestellten Flächen entsteht auf der Grundlage naturbasierter Ökosystemleistungen mit Streuobstwiesen, Weinberg, Bienengarten und

alten Kulturpflanzen ein landwirtschaftliches Mustergut an den Ufern einer großen und weiten Emscherrau und des renaturierten Suderwicher Baches. Hier wird das Projekt, gefördert durch die Bundesagentur für Arbeit, sogar mit einer Ausbildungs- und Beschäftigungsoffensive verbunden. Bereits der dritte Ausbildungsjahrgang für angehende Gärtner\*innen ist gestartet.<sup>9</sup>



Abb. 13: IGA-Zukunftsgarten Emscherland – Vom Maisacker zum Natur- und Wassererlebnispark; Bauherrin: Emschergenossenschaft; Luftbild (oben): Baoquan Song, Ruhruniversität Bochum, 2018; Drohnenaufnahme (mitte): Rupert Oberhäuser 2021, im Auftrag der IGA gGmbH; Bild (unten): Emschergenossenschaft, Frank Vinken: Roman Wilkommen@Emscherland

<sup>8</sup> Stinner, S. et al. (2021). Den multidimensionalen Wert urbanen Grüns erfassen. In Stadtforschung und Statistik: Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker, 34(2), S. 24-32.

<sup>9</sup> G.I.B.INFO 2\_22. Zukunft Green Economy. Langzeitarbeitslose und Auszubildende im Einsatz für eine klima-freundliche Zukunft: Projekt Emscherland 2020 in der Metropole Ruhr: S. 23-27. Gesellschaft für innovative Beschäftigung NRW. Krüger Druck und Verlag GmbH. Merzig.

Gleichzeitig bestehen Kooperationen mit Kleingärtnern und Landwirtschaftsverbänden in der Region, die auf der IGA 2027 eine Plattform erhalten, ihren Beitrag zu einer nachhaltigeren und lokaleren Nahrungsmittelversorgung vorzustellen. Gleichzeitig leistet dieser Zukunftsgarten einen hohen Beitrag zur Steigerung der Biodiversität. Formen solidarischer Landwirtschaft, z.B. in Form von genossenschaftlichen Projekten auf Flächen des Regionalverbandes Ruhr und seiner Mitgliedermunicipalitäten können das Thema Regionale Kreisläufe von Produktion, Distribution und Konsumption ebenfalls aufgreifen. Eine Route der Agrarkultur, die durch das Ruhrgebiet führt, würde die lokale Produktion für die Bewohner\*innen der Region sichtbar machen. Bei allen diesen Projekten ist stets darauf zu achten, dass Pflanzen verwendet werden, die die Artenvielfalt fördern, ebenso soll die Klimaresilienz von Anbauprodukten, Permakultur und die Rückkehr zu alten Kultur- und Nutzpflanzen Berücksichtigung finden und somit die Vielfalt der Möglichkeiten und die Eingliederung von Nutzpflanzen in das Ökosystem im Gegensatz zu den derzeit vorherrschenden Monokulturen aufgezeigt werden. Die IGA 2027 beabsichtigt, eine Kooperation mit der Stiftung der GLS-Bank bei dem Projekt „Annener Berg“ einzugehen. Ein Vorbild für diese Überlegungen war das Projekt „Klimakulturlandschaft“ im Rahmen der IBA Thüringen.<sup>10</sup>

### Vernetzte Freiräume leisten einen wichtigen Beitrag zur sicheren und nachhaltigen Mobilität

Um die Funktion der Freiräume für Flora und Fauna in der Stadt zu optimieren, ist die Vernetzung von grüner Infrastruktur in der Stadt von großer Bedeutung. Durchgängige grüne Achsen und Bänder, bestenfalls verknüpft mit blauer Infrastruktur, stellen die Frischluftversorgung in den bebauten Gebieten sicher. Ebenso können sie ein Netz aus grünen Wegebeziehungen für Mensch und Tier sein, um sicheres, im besten Fall barrierearmes und klimafreundliches Bewegen in der Stadt zu ermöglichen.

In Bezug auf die Gesundheit der Stadtbewohner\*innen kommt insbesondere Straßenbäumen eine große Bedeutung zu. Angesichts der hohen Belastung durch Feinstaub und anderer Luftschadstoffe, die durch den motorisierten Individualverkehr verursacht werden, trägt Straßenbegleitgrün durch die Aufnahme und Filterung dieser Stoffe erheblich zur Verbesserung der Luftqualität und damit zu einer höheren Lebensqualität der Anwohner\*innen bei. Auch das Treibhausgas Kohlenstoffdioxid, welches ebenfalls in der Stadt unmittelbar durch das Verkehrsaufkommen ausgestoßen wird, wird durch das Stadtgrün und insbesondere Straßenbäume deutlich reduziert. Vor etwa 30 Jahren übernahm Saarbrücken eine Vorreiterrolle in einer attraktiven und struktur-

reichen Begrünung mit Stauden, Gräsern und kleinen Strauchgehölzen der Straßenmittelstreifen. Die Stadt Essen hat das Jahr 2017 der Grünen Hauptstadt Europas genutzt, um die großen Innenstadtverkehrsachsen mit Stauden- und Gräser-Rabatten zu flankieren. Die Stadt Bochum hat Rasenmittelstreifen zu insektenfreundlichen Blumenwiesen umgestaltet. Bundesweit rückte daraufhin die Rolle des Straßenbegleitgrüns für die Stadtökologie in den Fokus. Auch wenn eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs angesichts der Auswirkungen auf die Umwelt, die Gesundheit der Stadtbewohner\*innen und des Flächenverbrauchs unumgänglich ist, so zeigen die realen Zahlen in eine andere Richtung. In vielen Städten sind noch nie so viele Autos zugelassen worden wie im Jahr 2021. Stellplatzanlagen für den ruhenden Verkehr, aber auch den Dimensionen des fließenden Verkehrs kommt unter dem Gesichtspunkt der Freiraumentwicklung eine besondere Rolle zu. Wenn Verkehrsflächen nicht zugunsten einer Grünflächennutzung reduziert werden können, muss ihre Qualität verbessert werden. Stellplatzanlagen können mit Baumdächern überspannt werden, durch Rasen-, Gräser- und Staudenbänder gegliedert, für die Entwässerung und Befeuchtung genutzt werden.

### Freiräume als Basis für die soziale Resilienz der Gesellschaft

Neben den ökologischen Aspekten erfüllen Freiräume eine starke soziale Funktion im Stadtgefüge. Öffentliche Räume stellen immer auch Begegnungsorte dar und sind Plätze, die für Bewohner\*innen der Stadt aller Geschlechter, kultureller Hintergründe und Einkommenschichten zugänglich sind. Hier zeigt sich die Diversität der Gesellschaft und der Umgang der Menschen miteinander. Damit erfüllen sie eine zutiefst demokratische Funktion und stärken durch die Ermöglichung von direkter und indirekter Interaktion der Menschen die soziale Resilienz der Gesellschaft. Auch hier hat die Corona-Pandemie gezeigt, wie wichtig diese Räume sind und gerade in Krisenzeiten von den Menschen aufgesucht werden. Durch den verkleinerten Bewegungsradius haben die öffentlichen Räume in der Nachbarschaft an Bedeutung gewonnen. Im Zuge der Digitalisierung und des Trends zum Homeoffice, sowie der alternden und somit tendenziell weniger mobilen Gesellschaft werden das Quartier und seine Freiräume weiterhin wichtiger Ort für Begegnungen mit anderen Menschen bleiben. Zugleich muss der Raum den Anforderungen der aktuellen Zeit gerecht werden und dies nicht nur im Sinne des Klimawandels, sondern auch des demographischen Wandels. Der öffentliche Raum sollte weiterhin für alle Zielgruppen zugänglich sein. Hierzu gehört eine adäquate Ausstattung für ältere Personen sowie Kinder und Jugendliche auch im Sinne der Klimaanpassung für diese besonders vulnerablen Gruppen.

<sup>10</sup> IBA Magazin Nr. 7. 2021 online.pdf (iba-thueringen.de)

Die IGA 2027 setzt hier mit der Ebene „Mein Garten“ an, die die Bewohner\*innen in den Quartieren ansprechen und zum Mitmachen einladen möchte. Durch grüne Projekte soll die Nachbarschaft zum einen aufgewertet werden, zum anderen sollen über die Projektebene neue Begegnungen ermöglicht werden, die sich im besten Fall verfestigen und somit zur sozialen Resilienz beitragen. Die „Bäume vor der Haustür“ führen damit nicht nur zur Aufwertung der Nachbarschaft im räumlichen, sondern auch im sozialen Sinne.

### Die Transformation von Freiräumen bleibt dynamisch und betrifft Alle

Wie beim Klima spitzen sich die Konflikte beim Thema Freiraum und seine gerechte Verteilung in der Stadt zu. Boden ist nicht vermehrbar und damit ein besonders hohes Gut. Kommunen befinden sich im Zwiespalt: Einerseits stellen die Freiräume in der Stadt den Gestaltungsspielraum dar, andererseits ist die Veräußerung und Bebauung dieser Flächen die Haupteinnahmequelle für Kommunen. Frei- und insbesondere Grünflächen sind mit dem Ziel der klimaangepassten und -resilienten Stadt gerade bei zunehmender Dichte unabdingbar. Neben der ökologischen Funktion sichern sie die Wohn- und Lebensqualität und sind somit ein bedeutsamer Standortfaktor. Bauliche Nachverdichtung muss deshalb dem Gebot der doppelten Innenentwicklung folgen und Stadtgrün somit mindestens erhalten, bestenfalls durch die multifunktionale Funktion oder Umnutzung von vorhandenen Flächen vermehrt werden. Bei der multifunktionalen Nutzung von Freiflächen ist die Zusammenarbeit der verschiedenen Beteiligten und Nutzer\*innen unumgänglich. Gleichmaßen kann es hilfreich sein die vorgesehene Nutzung nicht zu stark zu verankern um Innovationen Platz zu geben und so spannende und abwechslungsreiche Orte wie das Werksviertel in München zu ermöglichen. Im Hinblick auf die Akzeptanz von Projekten und Veränderungen gewinnt die Bürgerbeteiligung an Bedeutung. Um die Akzeptanz und Relevanz von klimaangepasster Raumentwicklung zu sichern, müssen alle Beteiligten bei der Transformation des Raumes mitgenommen werden: die Bewohner\*innen, private Akteure und zivilgesellschaftliche Organisationen. Die Nutzer\*innen wollen den öffentlichen Raum in der Stadt nach ihren Bedürfnissen mitgestalten. Hierbei sind insbesondere die „Stadt pioniere“, Menschen, die gerade von Orten angezogen werden, weil diese sich im Wandel befinden. Vermeintliche Unorte werden somit zu „Sticky Places“, wie es die amerikanische Wirtschaftswissenschaftlerin Ann Markusen beschreibt. Stadtpioniere, die häufig neu hinzu ziehen, bleiben dort „haften“ und tragen – oft unbewusst – zu Perspektivwechseln und Entwicklungen

bei. Gerade in Städten mit industrieller Vergangenheit ist dieses Phänomen zu beobachten und sollte im Sinne der Transformation berücksichtigt werden.

1920 wurde der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, heute Regionalverband Ruhr, gegründet, verbunden mit einer Pflichtmitgliedschaft für die Kommunen. Ein wesentlicher Zweck des Verbandes lag und liegt in der Bewältigung von Herausforderungen, die nur regional, Städte übergreifend, gelöst werden können. Unter anderem gehören dazu infrastrukturelle Aufgaben und die Regionalplanung. Bereits 20 Jahre zuvor war die Emscher genossenschaft gegründet worden, um das Abwassermanagement und wasserwirtschaftliche Aufgaben für das Einzugsgebiet der Emscher zu bündeln. Das Ziel ist eine wirtschaftlich, ökologisch und gesellschaftlich erfolgreiche Regionalentwicklung zu gewährleisten.<sup>11</sup> Neben der dauerhaften und seit nunmehr gut 100 Jahre währenden Kooperation in diesem Bereich, hat die Metropole Ruhr unter anderem mit der IBA Emscherpark und der Kulturhauptstadt RUHR.2010 gezeigt, wie interkommunale Zusammenarbeit auch bei Großereignissen zum Erfolg führen kann. Allerdings hätten die Kommunen mit ihren Projekten allein ohne die Bündelung im Rahmen einer Internationalen Bauausstellung auch nie einen so großen Erfolg und eine solche Wirksamkeit erzielen können. Mit der IGA 2027 werden die bestehenden Kooperationen zwischen den Kommunen, aber auch mit privaten und zivilgesellschaftlichen Akteuren nun ein weiteres Mal modellhaft verstetigt und erweitert. Insbesondere die „Stadtpioniere“ sollen über die unterschiedlichen Ebenen erreicht werden und ihre Kreativität und Motivation zur Transformation der Stadt- und Landschaftsräume beizutragen, gefördert werden.

Eine stärkere Wahrnehmung der Bedeutung von Freiräumen ist jedoch nicht nur in den Kommunen notwendig, auch Land und Bund nehmen sie in den Fokus und bemühen sich, durch entsprechende Strategien und Förderprogramme Voraussetzungen für die Handlungsfähigkeit der Kommunen zu schaffen. Letztendlich ist die klimaangepasste Transformation nicht nur von großem ökologischen Wert, sondern auch aus wirtschaftlicher Sicht lohnend: Investitionen in die grüne Infrastruktur sind deutlich kostengünstiger, als die von der Natur kostenlos bereitgestellten und selbstwirksamen Leistungen durch technische Lösungen zu ersetzen. Viele Ökosystemleistungen lassen sich nicht durch technische Lösungen ersetzen. Einem Gewässer zum Beispiel durch technische Reinigung Qualität zurückzugeben, ist nicht vergleichbar mit der eigendynamischen ökologischen Gewässerentwicklung im Hinblick auf die Stabilität und Vielfalt des Ökosystems. Ebenso müssen die Kosten berücksichtigt und bewältigt werden.

Es muss über die eigene Stadtgrenze hinausgedacht werden, interkommunale Zusammenarbeit ist für die aktive Entwicklung und Gestaltung von Freiräumen und Landschaften unumgänglich. Letztlich ist das Gelingen von Transformationsprozessen immer abhängig von Personen aus Politik und Verwaltung aber auch der Bürgerschaft, wie den Stadtpionieren, die die Wichtigkeit von Freiräumen erkennen und entsprechend handeln in interdisziplinärer Kooperation mit weiteren Akteuren. Die IGA möchte hier Möglichkeiten zum Experimentieren schaffen und im besten Fall Lösungen entwickeln, die als Vorbild für andere Regionen dienen können. Im Rahmen eines Großprojektes kann es dank der konzentrierten Aufmerksamkeit gelingen, sowohl Politik und Verwaltung als auch der Bevölkerung die Transformationspotenziale im Bereich der Freiräume aufzuzeigen und über die IGA hinaus zu verstetigen.

### Thesen für einen Perspektivwechsel vom Naturbeherrschungsparadigma der Moderne zum ökozentrischen Umweltverständnis

- Naturbeherrschungsparadigma ist heute das kulturell, politisch und ökonomisch dominierende Narrativ. Es hat in Europa und Nordamerika seine Dominanz nach der kopernikanischen Wende errungen. Es basiert auf der Absonderung des Menschen von der als von ihm als verschieden wahrgenommenen Natur. Konstitutiv ist der dort entstandene Verlust eines geschlossenen und christlichen Weltbildes, in dem der Mensch seinen immerwährend stabilen Platz in der göttlichen Weltordnung mit der Erde und der Kirche als Zentrum hatte. Seither hat er selbst sich ins Zentrum der Entwicklung gestellt. Methodisch wissenschaftlich ist die Konsequenz die Sequenzierung der Welt bis in die kleinsten Bauteile und deren Neuzusammensetzung nach seinen Bedürfnissen. Während die Welt in der alten Ordnung als göttlich, ewig und unveränderlich galt, ist der Moderne der Fortschrittsgedanke eines ständig zu steigendem materiellen Konsums eingeschrieben. Mit dem Wachstum des kapitalfinanzierten Handels und später der kapitalistischen Produktionsweise wurden Bedürfnisse in diesem Paradigma so konfiguriert, dass ihre Erfüllung als identisch mit einer Vermehrung des Kapitalstocks und der Warenproduktion galt. Wissenschaftlich hat dieses Paradigma einen ungeheuren Zuwachs an Reichtum, eine Verdoppelung der Lebenserwartung ermöglicht aber auch die explosionsartige Zunahme der Weltbevölkerung und die tiefgreifende Störung des globalen

Metabolismus hin zu den planetaren Krisen unserer Zeit. Zur Kritik dieses Narrativs ist in den vergangenen Jahren eine große Bandbreite an Fachliteratur von den Sozial- und Naturwissenschaften, den Neurowissenschaften bis hin zur Verleihung des Literaturnobelpreises an Olga Tokarczuk<sup>12</sup> erschienen. Diese Kritik war unter dem Oberbegriff der Connectedness in vielerlei Facetten Gegenstand der Architekturbiennale 2021 in Venedig.

- Die Bewältigung der globalen Krisen erfordert daher eine tiefgreifende Transformation der vorherrschenden Lebensweise in den meisten Ländern des Planeten, die ein verändertes Mensch-Natur-Verhältnis voraussetzt.
- Diese tiefgreifende Transformation unterscheidet sich von einer reinen Modernisierung der Industriegesellschaften.
- Eine Fokussierung auf den Klimawandel bei Beibehaltung des so beschriebenen Naturbeherrschungsparadigmas läuft Gefahr, dass die meisten zerstörerischen Tendenzen der aktuellen Wirtschaftsformen, wie der Extraktion von Rohstoffen, Ausbeutung des globalen Südens, Artenvernichtung und sozialen Spaltung, andauern.
- Eine tiefgreifende Transformation muss also Wege aus der Zangenkrise zwischen extraktivem Wachstum und Beschäftigungskrise aufzeigen. Sie ist im Wesentlichen eine kulturelle Veränderung, welche das Mensch-Natur-Verhältnis und das gesellschaftliche Verhältnis betrifft.
- In der ökonomischen Debatte spielt die Diskussion um Postwachstumsstrategien und den Ersatz von „Nachhaltigkeit“ durch „Suffizienz“ eine zunehmende Rolle. Das Thema Kreislaufwirtschaft und Regionalisierung von Produktion, Distribution und Konsumption hat Einfluss auch in Mainstream-Diskussionen gefunden. Spätestens seit der Veröffentlichung des Wissenschaftlichen Beirates der Bundesregierung für globale Umweltveränderungen (WBGU) 2020 zur Landwende im Anthropozän mit dem Ziel der Kooperation statt bisheriger Konkurrenz ist eine ernst zu nehmende wissenschaftliche Debatte um die Notwendigkeit einer tiefgreifenden kulturellen Veränderung im Mensch-Natur-Verhältnis zu führen.
- Wir unterstellen, dass eine transformative, also von demokratischen Mehrheiten bejahte Veränderung ohne Alternative ist. Dennoch hat sie

<sup>12</sup> „Die Welt stirbt und wir versagen, das zu erkennen. Das ist es, weshalb ich glaube, dass ich Geschichten erzählen muss, als wäre die Welt ein Lebewesen.“ sagte Tokarczuk bei ihrer Nobelpreisrede und kritisiert die Gier, den mangelnden Respekt vor der Natur und die Verantwortungslosigkeit, die die Welt auf den Status eines Objektes reduziert haben. Siehe auch das Originalzitat in englischer Sprache am Beginn dieses Textes. Die Nobelpreisreden von Olga Tokarczuk und Peter Handke: Zwei Welten | Bücher | DW | 08.12.2019

<sup>11</sup> Michael von der Mühlen (2020): Leseindrücke: Landesplanung und Robert Schmidt, dem Initiator des Siedlungsverbandes Ruhrkohlebezirk (SVR); In: Landesplanung – Begriffe und Richtlinien. Hrsg.: Deutsche Akademie für Städtebau und Landplanung, Landesgruppe NRW.

revolutionäres Potential im Wortsinne, sofern die Instrumentalisierung alles Natürlichen als Ressource für menschliche (Schein-)Bedürfnisse aufgegeben werden soll.

- Raumordnung und Stadtplanung als Gesamtplanung, Landschafts- und Freiraumplanung als Fachplanung haben sich im Referenzraum Europa und Nordamerika in einer Zeit etabliert, in dem dieser „Gestaltungsanspruch“ absolut dominant war. Er hat sich unserer Profession bis heute kulturell zutiefst eingeschrieben. Dies wurde auch in der Aufarbeitung der Geschichte der Akademie im Band 1 „Ordnung und Gestalt“ deutlich. Nicht nur Architekten und Städtebauer sondern auch Landschaftsarchitekten haben die vom Menschen nach vorwiegend ästhetischen Prinzipien gestaltete Landschaft geradezu in Gegensatz zur feindlich betrachteten rohen Natur gesetzt. Dies ist auch der Unterschied zwischen dem anthropozentrischen und ökozentrischen Umweltbegriffsverständnis.
- Piloten dieser Transformation können sich zunächst in gesellschaftlichen Nischen oder in kulturellen Unterströmungen entwickeln, bevor sie so viel gesellschaftliche Akzeptanz erreichen, dass sie dominant auch für die Mehrheitsgesellschaft werden. Die Selbstwirksamkeit eines systemischen Einzelprojekts im Mehrebenen-Prinzip kann so zu eindrucksvollen Erfolgen führen.
- Eine echte wissenschaftsbasierte ressortübergreifende Zusammenarbeit von Landwirtschafts- und Umwelt/Klimaministerium sind von entscheidender Bedeutung.

Die Autoren danken Susann Grotefels, Irene Wiese-von Ofen und Christine Baumgärtner für ihre wertvollen inhaltlichen und redaktionellen Anmerkungen.

Andreas Kipar:

#### Ein Fazit: DIE STADT UND DIE BÄUME VOR DERTÜR

»Befragt über sein Verhältnis zur Natur sagte Herr K.: „Ich würde gern mitunter aus dem Haus tretend ein paar Bäume sehen. Besonders da sie durch ihr der Tages- und Jahreszeit entsprechendes Aussehen einen so besonderen Grad von Realität erreichen (...).“ „Warum fahren Sie, wenn Sie Bäume sehen wollen, nicht einfach manchmal ins Freie?“ fragte man ihn. Herr Keuner antwortete erstaunt: „Ich habe gesagt, ich möchte sie sehen aus dem Hause tretend.“« (Bertolt Brecht, „Geschichten von Herrn Keuner“)

Was passiert in unseren Städten, wie werden sie im Jahr 2030 aussehen? Sicher werden sie anders als heute aussehen, wo Innenstädte mit ihren Fußgängerpassagen veröden oder mühsam mit Kübelgrün aufgepeppt werden. Wo Landwirtschaft aus den Randbezirken verdrängt wird oder sich mit Versiegelung der Böden gegen ihre eigene Natur wendet. Das Thema der Zukunft ist die urbane Landschaft und ihr Wandel durch Kultivieren. Das Kultivieren versteht die Natur als Ressourcengeberin und gilt einer nachhaltigen Verwaltung von Stadt und Land auf dem Weg zu einer neuen produktiven Landschaft.

Dafür stehen in der Ruhr-Region Bemühungen, blau-grüne Infrastrukturen zu stärken, Freiraumverbünde zu schaffen, das kulturelle Erbe etwa mit der Anbindung von Denkmälern aus der Industriegeschichte aufzuwerten oder multicodierte Landwirtschaft zum Beispiel im Emscher-Landschaftspark zu fördern. Dafür steht auch die IGA 2027 selbst als Laborraum für Entwicklungen und führt zur Ausgestaltung der „Grünen Infrastruktur Ruhr“, die sich seit den 1980er Jahren zu einem wesentlichen Element des strukturellen Wandels in der Metropole Ruhr entwickelt hat. Das sind alles Meilensteine auf den Weg in eine Zukunft, in der Natur in unseren Städten nicht mehr ausgeblendet wird oder nur als Zugabe zum Bebauten gilt. Ein Weg, der gerade erst begonnen hat und natürlich über 2027, über 2030 hinausweisen muss. Ein Weg, der eine Vision vor Augen hat: die Vision einer inklusiven urbanen Landschaft, in der sich Menschen in ihren sozialen Räumen aufgehoben und mit der Natur verbunden fühlen: in der produktiven Landschaft.

Die Produktive Landschaft entsteht durch das Kultivieren, indem

- wir Natur in die Stadt holen und die Stadt aus Natur heraus entwickeln
- wir Landwirtschaft im urbanen Raum heimisch machen

- wir Mobilität nicht unterbinden, sondern nachhaltig neu organisieren
- wir neue Freiräume durch das Aufbrechen alter Strukturen erobern.

Das Wort „Begabung“ ist ein Schlüsselbegriff für die Entwicklung neuer Zukunftsperspektiven der Landschaft. Welche Begabungen bringen wir als Menschen, als Institutionen, als Landschaft, als Raum mit? Mit dem Konzept der produktiven Landschaft wird der Raum zu einem Netzwerk von Beziehungen und neuer Produktivität. Die Kombination von Natur und respektvoller Kultur macht es möglich, Orte für eine teilende Gesellschaft und ein starkes Miteinander zu schaffen. Denn die Landschaft ist ein Diplomat, der den öffentlichen Raum strukturiert, die Menschen wieder stärker mit der Natur verbindet und ein gesünderes Leben ermöglicht.

Nach ihrem Selbstverständnis will die IGA 2027 Strategien zur substantiellen Verbesserung der Lebensbedingungen aller Bürgerinnen und Bürger in der Metropole Ruhr aufzeigen. Um Mensch und Natur wieder zu verbinden, einen neuen Pakt mit der Natur zu schließen, darf das Motto also nicht mehr lauten: raus aus der Stadt, rein in die Natur. Sondern: Natur rein in die Stadt, damit der Mensch „aus dem Haus tretend“ raus in die Natur kann. Die IGA 2027 kann dann erfolgreich sein, wenn sie zu einem Feuerstein wird, wenn von ihr der Funke überspringt, der diesen Paradigmenwechsel möglich werden lässt. Er lässt sich aber nur dann realisieren, wenn private Stakeholder und öffentliche Strukturen gemeinsam an einer sozial-ökologischen Marktwirtschaft arbeiten, wie sie inzwischen politisch auch auf Bundesebene propagiert wird.

Gemeinsamkeit ist das entscheidende Wort für die Zukunft, nur durch das Denken in Zusammenhängen wird Zukunft erschlossen. Ein Fazit zu Überlegungen unter dem Titel „Landschaft in Veränderung“ lautet „Denken in Veränderungen“. Das alte Denken des Nebeneinanders von bebauten und unbebauten Räumen, von vertikalen und horizontalen Strukturen wird durch ein Denken miteinander abgelöst, wie es in der Idee eines Neuen Europäischen Bauhauses aufscheint.

Das Neue Europäische Bauhaus, so beschreibt es die EU selbst, ist eine kreative und interdisziplinäre Initiative, die den Europäischen Green Deal mit unseren Lebensräumen und Erfahrungen verbindet. Die New European Bauhaus Initiative ruft uns alle dazu auf, uns eine nachhaltige und integrative Zukunft vorzustellen und gemeinsam zu gestalten, die für unsere

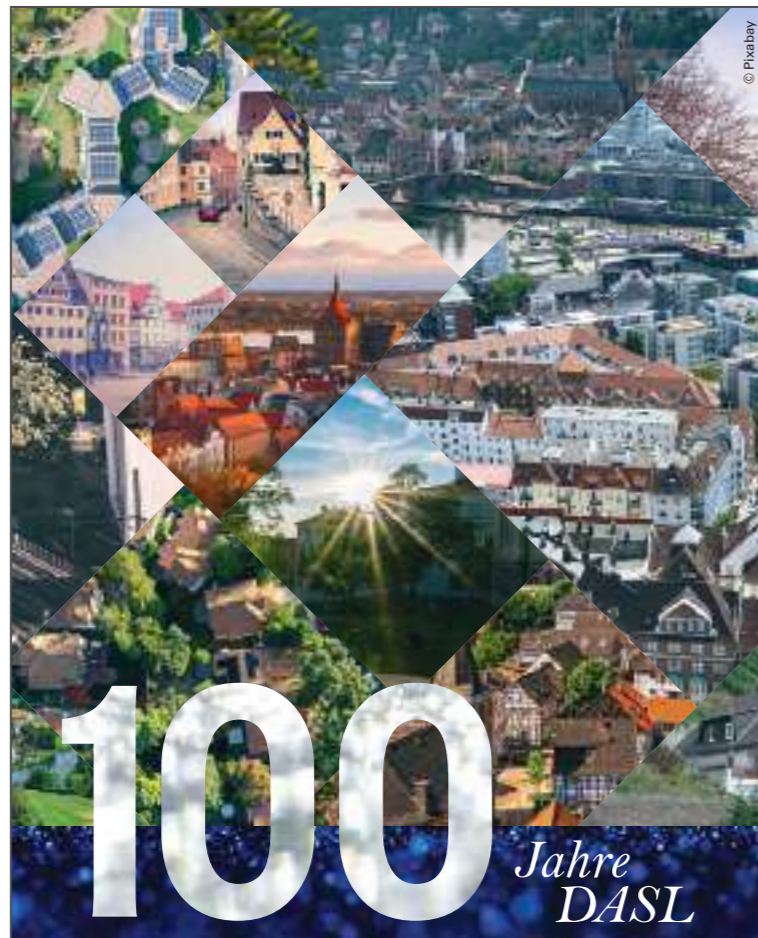
Augen, unseren Geist und unsere Seele schön ist. Aber was heißt schön? Schön sind die Orte, Praktiken und Erfahrungen, die bereichernd sind, inspiriert von Kunst und Kultur, die Bedürfnisse jenseits der Funktionalität befriedigen. Und die nachhaltig, im Einklang mit der Natur, der Umwelt und unserem Planeten den Dialog zwischen verschiedenen Kulturen, Disziplinen, Geschlechtern und Altersgruppen fördern. Das ist der Paradigmenwechsel gerade in der Planung urbaner Landschaften: Kultur und Natur, Identität und Sozialität, Arbeit und Gesundheit lassen sich nicht mehr auseinanderdividieren.

Nur gemeinsam und nur im Zusammenspiel aller Themen können wir unter den Herausforderungen von Klima-wandel, Verlust der biologischen Vielfalt und einer digitalen Globalität das Ziel einer der Natur des Menschen entsprechenden urbanen Landschaft verfolgen, die Lebensqualität garantiert.

Wie die Bäume vor der Tür.

Grundsätzlich sollten unsere Städte sich im ökologischen Wandel immer mehr zu urbanen Landschaften weiterentwickeln.

## PROGRAMM DER DASL JAHRESTAGUNG 2022



### DASL Jahrestagung 2022

#### Gesellschaft am Scheideweg – unsere Verantwortung, unser Beitrag

#### Society at the crossroads – our responsibility, our contribution

16. bis 18. September 2022  
in Berlin



Deutsche  
Akademie für  
Städtebau und  
Landesplanung e. V.

gefördert  
von:

NATIONALE  
STADTENTWICKLUNGS  
POLITIK



Im Zentrum der Tagung zum **100. Jahrestag der DASL** steht die Frage nach der Verantwortung der Raumgestaltenden zu Beginn einer tiefgreifenden gesellschaftlichen Transformation. Sie ist erforderlich angesichts der Auswirkungen einer Lebensweise, in welcher die Natur vorwiegend als Rohstofflieferant betrachtet wird und die auf der Extraktion von Ressourcen und dem ständigen Wachstum von Warenproduktion beruht. Die gravierenden Konsequenzen für Klima, Biodiversität, aber auch gesellschaftlichen Zusammenhang sind die sich seit Jahren überlagernden Krisen. Welche Konsequenzen ergeben sich für eine Raumplanung, die ein integratives Verhältnis zwischen Mensch und Natur anstrebt?

#### In Beiträgen zu vier Panels am Freitag soll

- zunächst eine Lagebestimmung erfolgen – auch im internationalen Kontext, in dem sich diese Transformation vollziehen muss. Dabei geht es um die Neubestimmung von Exzellenz als systemischer Kompetenz über rein fachliche Kompetenz hinaus und über die Chancen für ein an Resilienz orientiertes Handeln.

#### Weitere Themen in den folgenden Panels sind u.a.

- die Entwicklung von normativen Zielen und Maßstäben auf lokaler und regionaler Ebene, denen ein Verständnis von Raumentwicklung als Teil von Kulturraumentwicklung zugrundeliegt und das „Programm“ der räumlichen Planung für die Transformation.
- das veränderte Selbstverständnis der Disziplin über die verschiedenen Generationen hinweg.

Auf diese Fragen werden am zweiten Tag Antworten gesucht. Dann werden die Landesgruppen ihre **Pionierstrategien** vorstellen.

Die Buchpräsentation zur Geschichte der DASL und Akademieversammlung werden die Tagung beschließen.

Die Vorbereitungsgruppe freut sich auf einen bereichernden **Festvortrag** am Freitagabend und auf die Feier des 100-jährigen Jubiläums.

The conference on the occasion of the **100th anniversary of DASL** focuses on the question of the responsibility as planners and designers at the beginning of a fundamental social transformation. This is necessary in consideration of the effects of a way of life in which nature is predominantly regarded as a supplier of raw materials and which is based on the extraction of resources and the constant growth of the production of goods. The serious consequences for climate, biodiversity but also social coherence are the multiple crises that have been overlapping for years – what are the consequences for an urbanism that strives for an integrative relationship between humans and nature?

#### Contributions to four panels on Friday

- will first define the situation in the international context in which this transformation must take place. The focus will be on the redefinition of excellence as a systemic competence beyond purely technical competence and on the opportunities for resilience-oriented action.

#### Other topics in the following panels include

- the development of normative goals and standards at local and regional level, based on an understanding of spatial development as part of cultural development and the „programme“ of spatial planning for transformation.
- the changing self-perception of the discipline across the different generations.

Some answers to these questions will be attempted on the second day. There, the national groups will present their **pioneering strategies**.

A book presentation on the history of DASL and an academy meeting will conclude the conference.

The preparatory group is looking forward to an enriching **keynote lecture** on Friday evening and also to the celebration of the centenary.





**FREITAG, 16. SEPTEMBER 2022**  
**1. Tag der Fachtagung: Joseph-Joachim-Konzertsaal der Universität der Künste | Bundesallee 1-12 | 10719 Berlin Wilmersdorf**

- 09.00 **Akkreditierung**
- Moderation: **Prof. Julian Wékel**, Wissenschaftlicher Sekretär DASL  
**Prof. Dr. Silke Weidner**, BTU Cottbus-Senftenberg
- 09.30 **Begrüßung und Einführung in den Kongress**  
**Prof. Dr. Norbert Palz**,  
 Präsident der Universität der Künste Berlin
- Klara Geywitz**, Bundesministerin für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, Berlin
- Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk**,  
 Präsidentin DASL
- 10.15 **Ökologische Transformation gestalten: auf dem Weg zur klimafreundlichen, umweltschonenden & lebenswerten Stadt- und Raumentwicklung**  
**Prof. Dr. Dirk Messner**, Präsident Umweltbundesamt, Dessau
- 11.00 **Germany is not an island – the international dimension**
- Moderation: **Michael von der Mühlen**, Präsidium DASL
- Prof. Dr. Dirk Messner**,  
 Präsident Umweltbundesamt, Dessau
- David Nash**, Z Zurich Foundation / Zurich Flood Resilience Alliance
- Prof. Dr. Sabine Schlacke**,  
 Co-Vorsitzende Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU)
- Ricardo Riveros Celis**,  
 President IFLA AMERICAS REGION, Chile
- Hilmar von Lojewski**, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr, Deutscher Städtetag und Städtetag Nordrhein-Westfalen

- 13.00 **Mittagspause**
- 14.00 **Gedankenexperimente – Wege zu nachhaltigen Räumen: Was wäre zu tun, wenn wir könnten, wie wir wollten?**
- Moderation: **Prof. Dr. Susan Grotefels**, Geschäftsführerin ZIR, Münster
- Andrea Gebhard**, Präsidentin Bundesarchitektenkammer, Berlin
- Manfred Kühne**, Abteilungsleiter, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin
- Prof. Volkwin Marg**, Gründungspartner gmp Architekten (von Gerkan, Marg und Partner)
- Kerstin Müller**, Geschäftsführerin Zirkular GmbH, baubüro in situ AG, Basel
- 15.15 **Es ist alles gesagt – jetzt handeln! Instrumente für die räumliche Transformation**
- Moderation: **Prof. Dr. Ursula Stein**, Stein Stadt- und Regionalplanung, Frankfurt am Main
- Eva Herr**, Amtsleiterin Stadtplanungsamt Köln
- Anna Scheuermann**, Architects for Future
- Dr. Elena Wiezorek**, Hauptgeschäftsführerin Architektenkammer Rheinland-Pfalz
- Tim von Winning**, Baubürgermeister Stadt Ulm
- 16.30 **Kaffee und Kontakte**
- 17.00 **Was bewegt uns? Orientierungen der Disziplin Stadtplanung – Dialog zwischen den Generationen**
- Moderation: **Prof. Dr. Johann Jessen**, Stuttgart
- Prof. Thomas Sieverts**, München
- Prof. Undine Giseke**, Berlin
- Frauke Burgdorff**, Aachen
- Franz Reschke**, Berlin
- Sven Westermann**, Dortmund
- 18.15 **Ende des 1. Tages der Jahrestagung**



**FREITAG, 16. SEPTEMBER 2022**  
**Festempfang zum 100. Jubiläum der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung: Wasserwerk Berlin | Hohenzollerndamm 208 a | 10717 Berlin**

- 19.00 **Sektempfang / Begrüßung der Gäste**  
 im Loungebereich und auf der Terrasse
- 19.30 **Dem Weltverlust vibauen. Eine Architektur der Zwischenräume**  
**Eva von Redecker**, Philosophin
- 20.15 **Feier zum 100-jährigen Jubiläum der DASL**  
 Essen / Trinken / Tanzen mit DJ
- 23.30 **Ende des Abendprogramms**



**SAMSTAG, 17. SEPTEMBER 2022**  
**2. Tag der Fachtagung: Landesvertretung Baden-Württemberg Tiergartenstraße 15 | 10785 Berlin Tiergarten**

- 09.00 **Akkreditierung**
- 09.30 **Werkstatt: Pionierstrategien der Landesgruppen**
- Auf dieser Ebene geht es um die aktuelle Praxis selbst: Es sollen erfolgreiche, ermutigende und Hoffnung weckende Beispiele verschiedener Akteure (Kommune, Wirtschaft, Zivilgesellschaft) für neue nachhaltige Vorgehensweisen vorgestellt werden. An durch die DASL Landesgruppen vorbereiteten „Marktständen“ werden modellhafte, transformative Projekte und Strategien in kurzen Werkstätten (ca. 45 Minuten, dann Wiederholung und Abschlussstatements) präsentiert und diskutiert. Damit ist Mitwirkung der Konferenzteilnehmenden an mehreren Marktständen möglich. Die DASL Landesgruppen haben sich für folgende Themenschwerpunkte entschieden:
- 1) Baden-Württemberg: **Transformation der Mobilität**
  - 2) Bayern: **Von der Landwirtschaft zur Land(wirt)schaftskultur – Nachhaltige Raumentwicklung im STADTLAND**
  - 3) Berlin / Brandenburg: **Stadt und Land zusammendenken**
  - 4) Hamburg / Mecklenburg-Vorpommern / Schleswig-Holstein | Nord: **Transformatorisches Potential der Digitalisierung – Chance für eine klimaneutrale Entwicklung von Stadt und Land?**
  - 5) Hessen / Rheinland-Pfalz / Saarland: **Transformation im Bestand**
  - 6) Mitteldeutschland: **Klimawandel und Gerechtigkeit**
  - 7) Niedersachsen / Bremen: **Neue gemeinschaftliche Wohnformen**
  - 8) Nordrhein-Westfalen: **Landschaft in Veränderung – Zukunft der Freiräume**
- 12.15 **Mittagspause**



© Oliver Mann, Vertretung des Landes Baden-Württemberg beim Bund

**SAMSTAG, 17. SEPTEMBER 2022**  
**2. Tag der Fachtagung: Landesvertretung Baden-Württemberg**  
**Tiergartenstraße 15 | 10785 Berlin Tiergarten**

13.00 **Buchpräsentation**  
**„Stadtplanung und Politik. Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung 1975–2022“ Akademiegeschichte Band II**  
*„Wer sind wir, wo kommen wir her und wo wollen wir hin?“*  
**Prof. Dr. Johann Jessen, Stuttgart**  
**Stephan Reiß-Schmidt, Stadtdirektor a. D.**



*Seit Herbst 2019 liegt der erste Band der Geschichte der DASL „Ordnung und Gestalt“ vor. Das Buch der Historiker Jörn Düwel und Niels Gutschow stellt die Geschichte der Akademie von ihrer Gründung in der Weimarer Republik bis in die Bundesrepublik Mitte der 1970er Jahre vor. Wesentlich war die Aufarbeitung der Rolle der Akademie und ihrer Mitglieder in der Zeit des Nationalsozialismus durch unabhängige Wissenschaftler.*

*„Stadt und Planung - Ein Lesebuch mit Texten aus 100 Jahren Städtebau“ ist das zweite Werk der Geschichtsaufarbeitung der DASL – ein Lesebuch mit über 40 Texten zum Städtebau aus den letzten 100 Jahren, ausgewählt und kommentiert von Mitgliedern der DASL anlässlich der Gründung der Akademie vor 100 Jahren. Die Auswahl enthält Auszüge aus Klarsikern, neu entdeckte wissenschaftliche Aufsätze, kraftvolle Reden und einflussreiche Manifeste, aber auch Zeitungsartikel, Reiseberichte und Gedichte.*



© Pixabay

14.00 **Kaffee und Kontakte**

14.30 **Akademieversammlung für DASL Mitglieder mit Präsidiumswahlen und Neuaufnahmen**

16.00 **Verleihung der DASL Ehrenmitgliedschaften**

*Mit der Verleihung von Ehrenmitgliedschaften zeichnet die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung Mitglieder der Akademie und andere Persönlichkeiten aus, die sich in hervorragender Weise Verdienste um den Städtebau und die Landesplanung sowie für die Akademie selbst erworben haben. Es werden zwei Ehrenmitgliedschaften verliehen.*

**Laudatio zur Ehrung für Klaus Fehleemann, Stadtdirektor a. D.**  
**Prof. Dr. Dr. Martina Oldengott,**  
*Vorsitzende der DASL Landesgruppe NRW*

**Urkundenübergabe und Danksagung**

**Laudatio zur Ehrung für Prof. Dr. Johann Jessen, Stuttgart**  
**Prof. Dr. Walter Siebel, Oldenburg**

**Urkundenübergabe und Danksagung**

16.30 **Verabschiedung der Präsidentin**

17.00 **Gratulationsempfang im Garten der Landesvertretung Baden-Württemberg mit Imbiss**

19.30 **avisiertes Ende der Veranstaltung**

**SONNTAG, 18. SEPTEMBER 2019**  
**Stadtrundgänge in Berlin**

**EIN SCHNITT DURCH DIE MITTE**  
**Vom Blumenmarkt zur Museumsinsel**

**Treffpunkt: 10.00 Uhr**  
 Platz vor der Michael-Blumenthal-Akademie (Daniel Libeskind) gegenüber vom Jüdischen Museum

**Stationen: Jüdisches Museum und Akademie**  
 (Daniel Libeskind)

**Wohnen und Arbeiten am Blumenmarkt**  
 IBeB (ifau und Heide & von Beckerath) und Metropolenhaus (bfstudioarchitekten), Frizz23 (deadline), taz-Gebäude (e2a)

**IBA'87 Wohnprojekte** (John Hejduk u.a) in der südlichen Friedrichsstadt

**GSW-Hochhaus** (sauerbruch hutton)

**Axel-Springer-Campus** (Rem Koolhaas, OMA)

**Townhouses am Friedrichswerder** (versch. Architekten)

**Humboldt Forum** (Franco Stella)  
 Flussbad Berlin (realitiesunited)

**Museumsinsel** Altes Museum mit Lustgarten (Karl Friedrich Schinkel, Hans Loidl), Neues Museum (Friedrich August Stüler, David Chipperfield)

**James-Simon-Galerie**  
 Neues Eingangsgebäude (David Chipperfield)

**Ende: 12.30 Uhr** ebenda



Bode-Museum, Museumsinsel © Pixabay



© Pixabay

**URBANER HOLZBAU**

**Treffpunkt: 10.00 Uhr**  
 Immanuelkirchstraße 26, 10405 Berlin

**Stationen:** Geführter Rundgang zu folgenden Projekten:

**Remise Immanuelkirchstraße** (Jan Wiese Architekten)  
 Bürogebäude im Hinterhof in Holzhybridbauweise

**C13** (Kaden Klingbeil)  
 siebengeschossiges Familien-, Bildungs- und Gesundheitszentrum in Holzhybridbauweise

**CB19** (zanderroth Architekten)  
 Neubau von zwei Wohngebäuden

**Pasteurstraße** (zanderroth Architekten)  
 Neubau von vier Wohngebäuden über einem Verbrauchermarkt

**E3** (Kaden Klingbeil, 2008)  
 erster siebengeschossiger Holzhybridbau in Berlin

**Wohnbau Walden 48** (Scharabi Architekten)  
 Wohngebäude in Holzhybridbauweise

**optional: Temporäre Erweiterung der Hausburgschule** (Nemesis) – mehrgeschossiges Schulgebäude aus Holzmodulen

**Ende: ca. 12.30 Uhr**  
 Immanuelkirchstraße 26, 10405 Berlin

#### VERANSTALTUNGSORTE IN BERLIN



- 📍 1. Tag der Fachtagung: Joseph-Joachim-Konzertsaal der UdK | Bundesallee 1–12 | 10719 Berlin Wilmerdorf
- 📍 1. Tag Festempfang: Wasserwerk Berlin | Hohenzollerndamm 208 a | 10717 Berlin
- 📍 2. Tag der Fachtagung: Landesvertretung Baden-Württemberg | Tiergartenstraße 15 | 10785 Berlin Tiergarten

#### ANMELDUNG

Online bis 10.09.2022 unter [www.dasl.de](http://www.dasl.de)

#### ÜBERNACHTUNGEN

Kontingente an Hotelzimmern stehen unter [www.dasl.de](http://www.dasl.de) zur Verfügung.

#### TEILNAHME ALS FORTBILDUNG

Die Jahrestagung 2022 wurde als Fortbildungsveranstaltung bei folgenden Architektenkammern anerkannt:  
Berlin, Baden-Württemberg, Hessen, NRW und Rheinland-Pfalz.

#### TEILNAHMEGEBÜHREN

<b>Jahrestagung am Fr., 16.09.</b>	
nur Online -Teilnahme / Streaming	50 €
<b>Jahrestagung für Fr. und Sa., 16.09.–17.09.</b>	
Studierende / DASL Mitglieder / Gäste	50 € / 100 € / 150 €
<b>Festabend am Fr., 16.09. inkl. Menü &amp; Getränke</b>	70 €
<b>Exkursion am So., 18.09.</b>	30 €

#### VERANSTALTER / KONTAKT

Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung e. V.  
Bundesgeschäftsstelle | Bismarckstr. 107 | 10625 Berlin  
Tel. 030 - 23 08 22 -31 | [info@dasl.de](mailto:info@dasl.de) | web: [www.dasl.de](http://www.dasl.de)

#### PARTNER / FÖRDERUNG

Die Jubiläums-Jahrestagung 2022 ist ein Projekt des Förderprogramms Nationale Stadtentwicklungspolitik des BMWBS/BBSR.



**Deutsche  
Akademie für  
Städtebau und  
Landesplanung e.V.**

**Herausgeber:**

**Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung e. V.**

**Bismarckstraße 107, 10625 Berlin**

**Tel 030 230 822 31**

**info@dasl.de**

**www.dasl.de**

**Berlin 2022**

**1. Auflage, 2022**