

Wüstenrot Stiftung (Hrsg.)

Fokus Innenstadt

Bernd Fahle
Hannes Bark
Stefanie Burg

WÜSTENROT STIFTUNG



Wüstenrot Stiftung (Hrsg.) **Fokus Innenstadt**

Wüstenrot Stiftung (Hrsg.)

Fokus Innenstadt

**Innenstadtentwicklung in
baden-württembergischen Mittelstädten**

Bernd Fahle
Hannes Bark
Stefanie Burg

Wüstenrot Stiftung
Ludwigsburg

Impressum:

Ein Forschungsprojekt der
Wüstenrot Stiftung
Hohenzollernstraße 45, 71630 Ludwigsburg
Tel. +49-71 41-16-47 77
Fax +49-71 41-16-39 00
info@wuestenrot-stiftung.de
<http://www.wuestenrot-stiftung.de>

Auftragnehmer: Fahle Stadtplaner, Freiburg
Redaktion: Dr. Stefan Krämer, Wüstenrot Stiftung

Grafik-Design: Klaus Dürrstein, Stuttgart
Druck und Bindung: Officin Chr. Scheufele, Stuttgart

© 2008 Wüstenrot Stiftung, Ludwigsburg
Alle Rechte vorbehalten, All rights reserved
Printed in Germany
ISBN 978-3-933249-66-1

Die Abbildungen erscheinen mit freundlicher Genehmigung der
Rechteinhaber. Wo diese nicht ermittelt werden konnten, werden
berechtigte Ansprüche im Rahmen des Üblichen abgegolten.

INHALT

Vorwort der Wüstenrot Stiftung	7
Wolfgang Bollacher, Vorstandsvorsitzender der Wüstenrot Stiftung	
Geleitwort	10
Ernst Pfister, Wirtschaftsminister des Landes Baden-Württemberg	
Zusammenfassung	13
1 Einleitung	23
1.1 Problemstellung	
1.2 Ziel der Arbeit	
1.3 Aufbau und Methodik	
2 Grundlagen und Entwicklungstrends	37
2.1 Initiativen in Bund und Ländern	
2.2 Die Mittelstadt	
2.3 Innenstadt im Wandel	
3 Leitfunktionen in der Innenstadt	57
3.1 Einzelhandel	
3.2 Dienstleistungen / Verwaltungen / Bildungseinrichtungen / Soziale und kirchliche Einrichtungen	
3.3 Wohnen	
3.4 Arbeitsplätze	
3.5 Kultur / Freizeit / Kommunikation / Gastronomie	
4 Rahmenbedingungen für die Innenstadtentwicklung	107
4.1 Verkehr	
4.2 Öffentlicher Raum	
4.3 Stadtbild und Baukultur	
4.4 Touristische Bedeutung	
4.5 Soziale Aspekte	
4.6 Ökonomische Aspekte	
5 Steuerung der Innenstadtentwicklung	141
5.1 Entwicklungen und Herausforderungen	
5.2 Akteure, Kooperation und Kommunikation	
5.3 Instrumente und Strategien	
5.4 Innenstadtentwicklung und Förderprogramme	
6 Resümee: Zukunft der Mittelstädte	177
6.1 Wettbewerb, Kooperation und Leistungsfähigkeit	
6.2 Strukturelle Risiken	
6.3 Strukturelle Entwicklungschancen	
6.4 Strategien und Handlungsfelder	
Abbildungen	187
Literaturhinweise	191
Anhang	197
Tabellarische Städteübersicht – Stadtportraits	
Projektbeteiligte	252

Vorwort der Wüstenrot Stiftung

Wolfgang Bollacher,
Vorstandsvorsitzender der Wüstenrot Stiftung

Die Mittelstädte in Deutschland sind eine wichtige Säule für die zukünftige Entwicklung und weitere Sicherung von Lebensqualität, Wettbewerbsstärke und kultureller Identität. Gerade auch die außerhalb der Ballungsräume vorhandenen regionalen Entwicklungspotenziale gewinnen angesichts der technischen, wirtschaftlichen und kulturellen Globalisierung weiter an Bedeutung. Denn obwohl die wirtschaftliche Leistungskraft und Standortqualität der großen Zentren zu den bestimmenden Faktoren vor allem im internationalen Wettbewerb gehören, entfällt in den gewachsenen, heterogenen Strukturen Deutschlands ein erheblicher Anteil der Chancen für die zukünftige Entwicklung auch auf das Umland und die Peripherie der Verdichtungsräume.

7

Baden-Württemberg gehört zu den wichtigsten Wirtschaftsstandorten im nationalen und im internationalen Wettbewerb. Seine Leistungskraft wird maßgeblich von polyzentrisch angesiedelten mittelständischen Betrieben geprägt. Viele dieser Betriebe sind aus der historischen Entwicklung ihrer Standorte heraus eng mit Mittelstädten verbunden. In den letzten Jahren ist deutlich geworden, dass die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Mittelstädte zunehmend schwieriger wurden. Eine Ursache hierfür ist, dass selbst in prosperierenden Regionen, zu denen Baden-Württemberg insgesamt zählt, in der Gesamtsumme kein weiteres, absolutes Bevölkerungswachstum mehr zu erwarten ist. In der Folge wird die inter- und die intraregionale Konkurrenz um Bevölkerung, Arbeitsplätze und Infrastruktur anwachsen und der Wettbewerb zwischen den Städten zugleich spürbar härter werden.

Der Erfolg der Städte in diesem Wettbewerb ist der Schlüssel für ihre jeweiligen Zukunftschancen, und Baden-Württemberg ist in besonderem Maße von den Zukunftsperspektiven der hier traditionell starken Mittelstädte abhängig. Es ist ein Wettbewerb, den die Mittelstädte auf regionaler Ebene auch mit benachbarten Großstädten, mit anderen Mittelstädten und mit ihrem Umland austragen. Hierfür müssen sie sich rüsten und gerüstet werden. Vor allem solche Mittelstädte, die für einen zukünftig intensiveren Wettbewerb zurzeit noch schwach aufgestellt erscheinen, sind auf neue Formen einer überregionalen, interkommunalen Kooperation und auf eine Unterstützung ihrer Konzepte angewiesen.

Für diese Unterstützung der Städte sind auch die Bundesländer gefordert, denn der über die Landesgrenzen hinausgehende interregionale Wettbewerb wird ebenfalls weiter zunehmen. Eine logische Konsequenz der sich verändernden Rahmenbedingungen müsste deshalb sein, dass eine Hauptaufgabe der (Städtebau-)Förderung zukünftig darin bestehen wird, die individuell profilierten Konzepte der Städte für mehr Kooperation oder mehr Wettbewerbsfähigkeit zu fördern und zu stärken.

8 Das Forschungsprojekt Fokus Innenstadt gehörte in den Jahren 2006 und 2007 zum Arbeitsschwerpunkt Raumordnung/Innenstadt der Wüstenrot Stiftung. Es wurde von der Wüstenrot Stiftung in enger Abstimmung mit dem Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg durchgeführt. Ziel war es, zentrale Fragestellungen zur zukünftigen Entwicklung der Städte aufzugreifen und vertiefend zu bearbeiten. Einige dieser Fragestellungen wurden in den Jahren 2004 und 2005 in einer gemeinsamen Veranstaltungsreihe von Architektenkammer Baden-Württemberg, Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg und Wüstenrot Stiftung behandelt, die ergänzend zum Wettbewerb »Zukunftsfähige Stadterneuerung in Baden-Württemberg« durchgeführt wurde.

Im Mittelpunkt des Forschungsprojektes Fokus Innenstadt standen die Chancen, Probleme und Perspektiven der Innenentwicklung von Mittelstädten. Auf diesem Gebiet herrscht bisher nur eine unzureichende und unsystematische Informationslage, weshalb ein wachsender, differenzierter Bedarf an Handlungskonzepten und Zukunftsstrategien sowie ein ausgeprägtes Interesse an einer empirisch fundierten Untersuchung der Entwicklungsperspektiven von Mittelstädten besteht. Dies gilt insbesondere auch für die Untersuchung von Mittelstädten in unterschiedlichen Formen polyzentrischer Konstellation.

Die Analyse des Forschungsprojektes umfasste

- die wichtigsten Aufgaben und Herausforderungen, denen diese Städte aktuell und in den kommenden Jahren gegenüberstehen,
- eine rückblickende Bilanz der wichtigsten Programme und Maßnahmen der vergangenen Jahre einschließlich deren Wirkungen, Rahmenbedingungen und Erfolgsfaktoren und
- der Versuch einer Herausstellung wichtiger, erfolgversprechender Konzepte für die Steuerung zukünftiger Entwicklung.

Der Blick richtete sich dabei vor allem auf die Chancen und Perspektiven, die sich aus den jeweils eigenen, also endogenen Entwicklungspotenzialen der Mittelstädte ergeben. Als Ergebnis sollten am Ende einerseits Anregungen und Impulse für die Mittelstädte in Baden-Württemberg entstehen und andererseits Anhaltspunkte für die Ausgestaltung eines effizienten und zielgerichteten Förderprogramms der Landesregierung erkennbar werden.

Mit der Durchführung der Untersuchung hat die Wüstenrot Stiftung das Büro Fahle Stadtplaner aus Freiburg unter Leitung von Dr. Bernd Fahle beauftragt. Ihm und allen Mitwirkenden gilt der herzliche Dank für eine fundierte und breit gefächerte Analyse, aus der viele wichtige Anregungen und Impulse für die weiterführende Diskussion über die Zukunft der Innenstädte von Mittelstädten entstehen können.

9

Ebenso herzlich dankt die Wüstenrot Stiftung dem Wirtschaftsminister von Baden-Württemberg, Herrn Ernst Pfister, und seinem Ministerium für die gute und freundschaftliche Zusammenarbeit. Viele Anregungen und Akzente sind aus dieser Zusammenarbeit entstanden. Namentlich zu nennen ist dabei vor allem Frau Dr. Christina Simon-Philipp, die inzwischen zur Professorin an der Hochschule für Technik in Stuttgart berufen wurde.

Die Wüstenrot Stiftung hofft, mit der Veröffentlichung der Ergebnisse aus der Studie einen Beitrag für eine intensive und weiterführende Diskussion der zukünftigen Entwicklungsperspektiven der Mittelstädte leisten zu können.

Geleitwort

Die Zentren von Städten und Gemeinden sind seit jeher Kristallisationsorte für Wohnen, Arbeiten, Versorgung sowie für Kultur, Handel, Bildung und Freizeit. Und es ist gerade diese Nutzungsmischung, die die Lebendigkeit und Funktionalität der Stadt- und Ortskerne in unserem Land im Wesentlichen ausmacht und damit auch den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg prägt.

Städte und ihre Zentren sind ständig Veränderungen unterworfen, denn eine Stadt ist bekanntlich nie »fertig«. Sie entwickelt sich permanent weiter und ist ein Spiegel der vergangenen und der aktuellen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklungen.

10 Wie sieht es in den Zentren der baden-württembergischen Mittelstädte aktuell aus? Welche Bedingungen bestimmen hier die Entwicklung und welche Trends sind erkennbar?

Diese Fragen waren der Ansatzpunkt für die Studie »Fokus Innenstadt«, in der die Zentren von 13 Mittelstädten unseres Landes unter die Lupe genommen wurden. Die Studie bietet, bewertet und interpretiert empirische Erkenntnisse über die spezifische Situation in baden-württembergischen Mittelstädten.

Der demografische Wandel, die Veränderungen im Einzelhandel, steigende Energiepreise, der anhaltende Freiflächenverbrauch und der klimatische Wandel sind neben weiteren Aspekten für die Zukunft der Zentren von Städten und Gemeinden, gerade auch im ländlichen Raum, von Bedeutung. Vor diesem Hintergrund werden wir uns stärker auf die Zentren konzentrieren müssen, um deren Urbanität, Attraktivität und Funktionalität zu erhalten und weiter zu entwickeln.

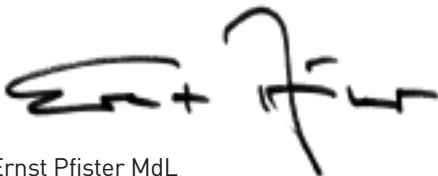
Die Städtebauförderung leistet dazu seit über 35 Jahren einen bedeutenden Beitrag. Die strukturelle und funktionale Stärkung der Zentren und die Profilierung der kommunalen Individualität sind aktuell ausgewiesene Förderschwerpunkte der Programme der städtebaulichen Erneuerung in Baden-Württemberg. So hat die geförderte städtebauliche Erneuerung in zahlreichen Kommunen zum Beispiel historische Strukturen gestärkt, die Bausubstanz für Wohnen und Gewerbe verbessert, den öffentlichen Raum gestaltet und den Verkehr beruhigt.

Die Bedeutung der Städtebauförderung für die Kommunen in den letzten 35 Jahren wird durch die vorliegende Studie bestätigt. Das überrascht nicht, denn städtebauliche Erneuerung wird von unseren Städten und Gemeinden als kommunale Selbstverwaltungsaufgabe engagiert wahrgenommen. Zudem wurden seit 1971 im Rahmen der Städtebauförderung Finanzhilfen in Höhe von insgesamt über 5,5 Milliarden Euro bereitgestellt, davon allein über 4,6 Milliarden Euro Landesfinanzhilfen.

Ein wichtiges Ziel der Studie »Fokus Innenstadt« war, Anregungen für die künftige Ausgestaltung der Städtebauförderprogramme zu formulieren. Eine externe Sichtweise liefert in jedem Fall wichtige Denkanstöße. Die formulierten Empfehlungen tragen dazu bei, die Diskussion über die Zukunft unserer Zentren und über geeignete Förderinstrumente zu bereichern.

11

Daher danke ich der Wüstenrot Stiftung sehr für die zahlreichen Anregungen und Aussagen der Studie zu aktuellen und neuen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung. Die städtebauliche Erneuerung der Zentren in unseren Städten und Gemeinden bleibt ein wichtiges Thema. Ich bin zuversichtlich, dass es gerade auch im Dialog mit Partnern wie der Wüstenrot Stiftung gelingen wird, auf bisherigen Erfolgen aufzubauen und die Stadtentwicklung und Städtebauförderung in Baden-Württemberg weiter voran zu bringen.



Ernst Pfister MdL
Wirtschaftsminister des Landes Baden-Württemberg

Zusammenfassung

Sich wandelnde wirtschaftliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen haben dazu geführt, dass die Innenstädte von Mittelstädten erheblichen Veränderungen unterworfen sind und in der Zukunft vor großen Herausforderungen stehen. Seitens des Bundes und der Länder wurde bereits eine Vielzahl an Aktionen und Initiativen ins Leben gerufen mit dem Ziel, die Situation in den Innenstädten zu verbessern. Dies deutet auf die Aktualität des Themas und auf den erheblichen Handlungsbedarf hin.

13

Das Forschungsprojekt »Fokus Innenstadt« untersucht die derzeitige Situation der Innenstädte von Mittelstädten in Baden-Württemberg, richtet den Blick auf die Steuerungsmöglichkeiten der Innenstadtentwicklung und geht der Frage nach, wie gut die Städte dafür gerüstet sind, den sich wandelnden Rahmenbedingungen zu begegnen.

Dafür wurden 13 baden-württembergische Mittelstädte nach zuvor definierten Kriterien ausgewählt, die eine möglichst große Bandbreite an Innenstadttypen widerspiegeln. Diese inhaltlich begründete Auswahl ist nicht repräsentativ, sondern dient der beispielhaften Darstellung unterschiedlicher Probleme und Handlungsoptionen. Die untersuchten Städte wurden jeweils zwei Tage bereist, um sich ein Bild von der jeweiligen Situation zu machen und um mit allen wichtigen Akteuren Gespräche zur Innenstadtentwicklung zu führen.

SITUATION IN DEN UNTERSUCHUNGSSTÄDTEN – LEITFUNKTIONEN

Die Situation des *Einzelhandels* als einer der wichtigsten Leitnutzungen in der Innenstadt befindet sich in vielen Städten im Umbruch. Die Konkurrenz in Form von benachbarten Mittel- und Oberzentren, von Einkaufszentren in nicht-integrierten Lagen sowie von E-Commerce-Angeboten wächst, was sich in deutlichen Umsatzrückgängen in der Innenstadt ausdrückt. Die Folge davon sind so genannte »Trading-down-Tendenzen«, die in einigen Städten, insbesondere in den 1-b-Lagen, beobachtet wurden. In vielen Städten wurden bereits Konzentrationsprozesse auf die 1-a-Lagen im Bereich des Einzelhandels beobachtet, die dazu führen, dass weniger attraktive Lagen künftig durch alternative Nutzungen wie Dienstleistungen, Gastronomie oder Wohnen aufgefüllt werden. Leerstände wurden nur in Ausnahmefällen beobachtet. Weiterhin nimmt die reine Versorgungsfunktion der Innenstädte ab, es werden vielmehr verstärkt Angebote nachgefragt, die das Einkaufen als besonderes Erlebnis in den Mittelpunkt stellen. In diesem Zusammenhang gewinnt die Aufenthaltsqualität und das Flair einer Innenstadt auch für den Einzelhandel an Bedeutung.

14

Neben dem Einzelhandel bildet die Innenstadt einen Schwerpunkt für *Dienstleistungen, Verwaltungen, Bildungseinrichtungen und soziale oder kirchliche Angebote*. Alle diese Einrichtungen weisen für die Innenstadt eine wichtige Funktion auf, da durch sie ein erhebliches Maß an Besucherfrequenz generiert wird, was wiederum positive Auswirkungen auf den Einzelhandel und das kulturelle Leben in der Innenstadt hat.

Traditionell weist die Innenstadt neben den Versorgungsangeboten auch einen hohen Anteil an *Wohnen* auf. In den untersuchten Städten stellt sich die Wohnsituation in der Innenstadt sehr unterschiedlich dar. In einigen Städten ist die Innenstadt als Wohnstandort positiv besetzt und es besteht eine entsprechende Nachfrage. In anderen Städten überwiegen die Aspekte, die das Wohnen in der Innenstadt beeinträchtigen, wie eine hohe Verkehrsbelastung, fehlende private Freiräume, mangelhafte Parkmöglichkeiten, schwierige historische Bausubstanz und Ruhestörungen durch Feste und Events. In allen Städten wurden in der Vergangenheit hochwertige Projekte zur Förderung des innerstädtischen Wohnens realisiert, die häufig auf Konversionsflächen liegen und mit Städtebaufördermitteln unterstützt wurden. Insgesamt ist in den meisten Städten die Tendenz des »Zurück in die Stadt« zu spüren, die sich insbesondere in der Nachfrage

nach sehr hochwertigem innerstädtischem Wohnraum ausdrückt. Die sich wandelnden gesellschaftlichen Rahmenbedingungen könnten diesen Trend weiter fortsetzen, sofern er seitens der Kommunen eine gezielte Unterstützung erfährt.

Die Innenstadt als Ort der *Produktion* hat in den vergangenen Jahrzehnten an Bedeutung verloren, indem große Gewerbebetriebe ausgelagert wurden und kleinere Betriebe schließen mussten. Auf den freigewordenen Flächen wurden häufig Wohnprojekte oder Geschäftshäuser realisiert. Heute stellen die dienstleistungsbezogenen Arbeitsplätze den größten Anteil an Arbeitsplätzen in der Innenstadt dar. Sie bilden einen wichtigen Baustein für die Nutzungsmischung in der Innenstadt und erzeugen zusätzliche Frequenz.

Neben den Funktionen Wohnen, Arbeiten und des sich Versorgens kommt der Innenstadt eine zunehmende Bedeutung als Ort der *Kommunikation* und der *Kultur* zu. Die so genannte Bespielung der Innenstadt durch Veranstaltungen hat in fast allen Städten stark zugenommen, in einzelnen Fällen wird von einer Übersättigung an Events gesprochen. Teilweise kommt es dabei zu Konflikten mit anderen Innenstadtnutzungen, insbesondere dem Wohnen. Die Kommunikation in der Innenstadt ist darüber hinaus eng mit den gastronomischen Angeboten verknüpft. Diesbezüglich wurde beobachtet, dass die Außengastronomie in fast allen Städten in den vergangenen Jahren rasant zugenommen hat, was die starke Freizeitorientierung der Innenstädte bekräftigt.

15

SITUATION IN DEN UNTERSUCHUNGSSTÄDTEN – RAHMENBEDINGUNGEN

Die Situation der untersuchten Innenstädte wird maßgeblich durch den *Verkehr* geprägt. Erst der Bau von Umgehungsstraßen um die Innenstadt ermöglichte die Einrichtung von Fußgängerzonen oder stark verkehrsberuhigten Bereichen mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Einige der untersuchten Innenstädte werden jedoch nach wie vor durch eine relativ hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt. Die Erreichbarkeit mit dem PKW und die Parksituation stellen sich in fast allen Städten unproblematisch dar, nichtsdestotrotz wird das Thema Parken häufig sehr kontrovers diskutiert.

Hinsichtlich des *öffentlichen Raums* haben die Städte sehr unterschiedliche Voraussetzungen, da die Gestaltqualität stark durch die gewachsene Baustruktur geprägt wird.

In allen Städten fanden im Zusammenhang mit Verkehrsberuhigungen und dem Einsatz von Städtebauförderungsmitteln große Verbesserungen im öffentlichen Raum statt. Die Gestaltqualität und die Nachhaltigkeit dieser Maßnahmen unterscheiden sich jedoch zum Teil erheblich. Nur in Einzelfällen wurden Tendenzen der Verwahrlosung des öffentlichen Raums beobachtet.

Auch das *Stadtbild und die Baukultur* unterscheiden sich in den Städten deutlich. Die stark historisch geprägten Städte agieren im Spannungsfeld zwischen Bewahren und Erneuern, wohingegen die jüngeren Städte teilweise mit unangepassten Baukörpern der 1960er und 1970er Jahre umgehen müssen. Durch die Stadtsanierung konnten in allen Städten erhebliche Sanierungserfolge und Verbesserungen des Stadtbildes erzielt werden. Eine besondere Rolle für die Gestaltqualität spielen daneben so genannte Leuchtturmprojekte, die aufgrund ihrer Bedeutung und Qualität auf die gesamte Innenstadt positive Impulse ausstrahlen.

Insbesondere das Stadtbild und die Qualität des öffentlichen Raums haben großen Einfluss auf die *touristische Attraktivität* einer Stadt. Einige der untersuchten Städte weisen in diesem Bereich große Potenziale auf, häufig sind einzelne Sehenswürdigkeiten wie Kirchen, Schlösser oder historische Ensembles sowie besondere Events dabei die Hauptmagnete. Im Querschnitt betrachtet spielt der Tourismus für die Innenstädte der untersuchten Mittelstädte jedoch keine entscheidende Rolle, da in der Regel zu wenige Attraktionen vorhanden sind, um Besucher eine längere Zeit zu binden.

16

Hinsichtlich der *sozialen Aspekte* traten in den untersuchten Innenstädten nur wenige Probleme zu Tage. Zwar konzentrieren sich in einigen Innenstädten ärmere Bevölkerungsgruppen, diese treten jedoch kaum in Erscheinung. Nur in Einzelfällen wurde von Problemen mit Randgruppen wie Drogensüchtigen in der Innenstadt berichtet.

Die *ökonomischen Aspekte* spielen in den Innenstädten eine große Rolle, da insbesondere der Grundstücks- und Immobilienmarkt die Innenstadtentwicklung in erheblichem Maß beeinflusst. In einigen Städten waren Preissteigerungen des Grundstücks- und Mietmarktes zu verzeichnen, in anderen Städten stagnierten oder sanken die Preise. In der Regel sind dort Preissteigerungen zu verzeichnen, wo aufgrund einer großen Wirtschaftskraft hohe finanzielle Ressourcen für die Verbesserung der Gestaltqualität und der Infrastruktur aufgewendet wurden.

Neben der Untersuchung der derzeitigen Situation der Innenstädte wurde in dem Forschungsprojekt der Blick auf die Strukturen, Prozesse und Instrumente der Planung und Steuerung der Innenstadtentwicklung gerichtet. Dafür wurden die Rolle der Akteure der Innenstadtentwicklung, die verwendeten Instrumente und Strategien und der besondere Einfluss der Städtebauförderung genauer untersucht.

AKTEURE UND KOOPERATIONEN DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Den *Kommunen* kommt als Träger der Planungshoheit im Hinblick auf die Innenstadtentwicklung eine entscheidende Rolle zu. Das Selbstverständnis der Kommunen hat sich in den vergangenen Jahren bereits stark gewandelt: von einer rein verwaltenden Funktion hin zu einer gestaltenden und moderierenden Rolle. Die Kommunen stehen durch die starke Projektorientierung der Innenstadtentwicklung verstärkt mit privaten Projektentwicklern oder Bauträgern in Verhandlungen, denen gegenüber es nicht immer gelingt, »auf Augenhöhe« zu agieren. In vielen Städten wird diese Aufgabe durch drastische Stellenkürzungen und Einsparungen zusätzlich erschwert.

Die Handels- und Gewerbevereine als *privatwirtschaftliche Interessensgemeinschaften* können für die Innenstadtentwicklung wichtige Impulse liefern. Aufgrund der häufig begrenzten finanziellen und personellen Kapazitäten ist ihr Einfluss jedoch eingeschränkt und es besteht die Notwendigkeit, diese Impulse in eine ganzheitliche Innenstadt-Marketing-Strategie einzubinden.

17

Die *privaten Investoren* haben in allen Städten, insbesondere vor dem Hintergrund knapper werdender kommunaler Haushalte, an Bedeutung gewonnen. Ohne private Investitionen ist Innenstadtentwicklung heute nicht vorstellbar. Die wirtschaftlichen Interessen müssen jedoch in Einklang mit den allgemeinen Zielen der Stadtentwicklung gebracht werden.

Auch die *Öffentlichkeit* stellt einen wichtigen Akteur innerhalb der Innenstadtentwicklung dar. Insbesondere innerhalb der Lokale-Agenda-Prozesse und teilweise auch im Rahmen von Stadtmarketing-Ansätzen wurden in vielen Städten Bürgergruppen aktiv, die ihren Blick auch immer wieder auf die Funktionsfähigkeit der Innenstadt richteten. Häufig entpuppte sich das Thema Innenstadt jedoch als zu wenig greifbar, so dass in der Mehrzahl

der Städte kein kontinuierliches bürgerschaftliches Engagement für die Innenstadt besteht. Zur Vermittlung von Planungszielen und –strategien spielt darüber hinaus die lokale Presse eine wichtige Rolle.

In allen Städten haben *öffentlich-private-Partnerschaften* zur Umsetzung von Projekten in der Innenstadt stattgefunden, sie sind heute für die Stadtentwicklung unerlässlich. Um langfristige Strukturqualitäten und einen Gemeinwohlnutzen gegenüber eher kurzfristigen Verwertungsabsichten zu sichern, bedarf es intensiver Aushandlungsprozesse insbesondere zwischen den privaten Investoren und den Kommunen. Voraussetzung dafür ist ein vertrauensvoller Umgang und eine gute Kommunikationskultur.

Die seitens der Landespolitik und Regionalplanung häufig geforderte *interkommunale Kooperation* wurde in den Untersuchungsstädten nur sehr rudimentär beobachtet. Neben den etablierten Kooperationen im Bereich der technischen Infrastruktur, wurde eine Zusammenarbeit verschiedener Kommunen am ehesten im Bereich des Tourismus vorgefunden. Bei den für die Innenstadt entscheidenden Themenfeldern Einzelhandel, Wohnen sowie Kultur und Freizeit gilt in der Regel die Devise »Jeder ist sich selbst der Nächste«. Zurückzuführen ist dies auf einen wachsenden Konkurrenzkampf um sich verknappende Ressourcen (Bevölkerung, Wirtschaftskraft ...) und die bisher fehlende Notwendigkeit zur Kooperation.

18

INSTRUMENTE UND STRATEGIEN DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Die klassischen *planungsrechtlichen Instrumente*, wie der Bebauungsplan oder Gestaltungssatzungen, waren in der Vergangenheit maßgeblich für die Sicherung innerstädtischer Entwicklungsziele verantwortlich. Die Bedeutung dieser Instrumente hat jedoch in den meisten Städten abgenommen. Durch die starke Vorhabenorientierung der Innenstadtentwicklung sind die dabei notwendigen Aushandlungsprozesse in den Vordergrund gerückt, die innerhalb der rechtlich vorgegebenen Verfahren nur unzureichend abgebildet werden können.

Neben den rechtlichen Instrumenten spielen für die Innenstadtentwicklung die *informellen*

Planungsinstrumente eine wichtige Rolle. In nahezu allen Städten wurden Konzepte zur Innenstadtentwicklung erarbeitet, denen teilweise auch übergeordnete Leitbildprozesse vorangegangen waren. Nur wenige Städte arbeiten ohne eine auf die Gesamtentwicklung bezogene Rahmenkonzeption. Dabei muss jeweils im individuellen Fall das richtige Maß zwischen starren Gesamtkonzepten zur räumlichen Entwicklung und flexiblen, leitbildartigen Aussagen gefunden werden.

Die *kommunale Liegenschaftspolitik* hat ebenfalls einen wichtigen Einfluss auf die Innenstadtentwicklung. Es bedarf dabei einer vorausschauenden und vermittelnden Vorgehensweise, um stadtplanerische Ziele langfristig umzusetzen.

Auch dem *Stadtmarketing* und der *Wirtschaftsförderung* kommt eine wichtige Rolle für die Innenstadtentwicklung zu. Fast alle untersuchten Städte wenden dieses Instrument an, wobei sich die Organisationsformen zum Teil erheblich voneinander unterscheiden. Die Bandbreite reicht von einem gänzlich kommunal organisierten Stadtmarketing bis hin zu einer rein privaten Organisation durch Handels- und Gewerbevereine oder Werbegemeinschaften; am häufigsten sind Kooperationsformen zwischen diesen Eckpunkten der Bandbreite.

INNENSTADTENTWICKLUNG UND FÖRDERPROGRAMME

19

Die Städtebauförderung hat in allen untersuchten Städten in den vergangenen Jahrzehnten große Verbesserungen in der Gebäudesubstanz und dem öffentlichen Raum bewirkt und war damit maßgeblich daran beteiligt, dass die Städte heute überwiegend ein positives Gesamterscheinungsbild aufweisen. Der Aufgabenschwerpunkt verschob sich dabei von der klassischen Behebung städtebaulicher Missstände hin zu einer neuordnenden Entwicklung beispielsweise auf Konversionsflächen. Auch die Verbindung mit sozialen und ökonomischen Maßnahmen gewann an Bedeutung. Diese Entwicklung wird weiter fortschreiten, worauf die Städtebauförderung durch neue Fördermöglichkeiten oder die Verbindung von unterschiedlichen, auch ressortübergreifenden, Förderprogrammen reagieren sollte. Dazu werden in der Forschungsarbeit konkrete Anregungen und Vorschläge gemacht.

RESÜMEE: ZUKUNFT DER INNENSTÄDTE

Das Forschungsprojekt hat deutlich gemacht, dass die Innenstädte baden-württembergischer Mittelstädte strukturellen Risiken unterworfen sind, die bei der Innenstadtentwicklung berücksichtigt werden müssen.

Zu den Risiken zählen insbesondere die zunehmenden Standortkonkurrenzen und die damit vor allem für die kleineren Mittelstädte verbundene Gefahr, entscheidend an Bedeutung zu verlieren. Für den Einzelhandel würde dies bedeuten, dass in großem Umfang Kaufkraft in die Oberzentren abfließt und eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt wird, die auch auf die anderen Innenstadtnutzungen negative Auswirkungen hätte. Darüber hinaus werden in der wachsenden Bedeutung der Wissensökonomie und dem Sinken der ökonomischen und administrativen Handlungsfähigkeit der Kommunen strukturelle Risiken gesehen.

Auf der anderen Seite kann es durch einen langfristigen Bevölkerungsrückgang insbesondere für die Mittelstädte im ländlichen Raum zu einer Funktionsstärkung kommen. Auch in der überschaubaren Größe und den in der Regel sehr guten weichen Standortfaktoren werden Potenziale für die Stärkung der Mittelstädte gesehen.

20

Künftig wird es darauf ankommen, die Chancen der Mittelstädte weiter zu stärken, um sie im Konkurrenzkampf wettbewerbsfähig zu machen. Dafür stehen nach den Ergebnissen aus dem Forschungsprojekt folgende Handlungsfelder und Strategien im Vordergrund:

- **Mischung und Vielfalt:** konsequente Nutzungsmischung und -dichte fördern, mit dem Ziel, Synergien zwischen den einzelnen Nutzungen zu optimieren
- **Erreichbarkeit und Vernetzung:** funktionale und stadträumliche Schwerpunkte der Innenstadt vernetzen
- **Konzentration:** Strategien zur räumlichen und funktionalen Konzentration der Nutzungen innerhalb der Innenstadt erarbeiten
- **Gestaltqualität:** Bekenntnis zu einer hohen Qualität baulich-räumlicher Gestaltung und hoher Baukultur

- **Stadtgemeinschaftliche Kommunikation:** Informelle Aneignung der öffentlichen Räume ermöglichen
- **Bespielung:** Bespielung der Innenstadt durch Förderung von Events unterstützen
- **Profilierung:** Alleinstellung durch Profilschärfung stärken
- **Ganzheitliches Stadtmarketing:** planerische, strategische und werbende Aspekte des Stadtmarketings zu einem ganzheitlichen Ansatz verbinden
- **Öffentlich-Private Partnerschaften:** Kooperationen und strategische Allianzen zwischen den kommunalen und privaten Akteuren etablieren
- **Dialogbereitschaft und Moderation:** Kommunikationsprozesse, Vertrauens- und Streitkultur verbessern.

1. Einleitung

1.1 PROBLEMSTELLUNG

Die Innenstädte unserer Mittelstädte sind großen Veränderungen unterworfen, die durch sich wandelnde gesellschaftliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen hervorgerufen werden. Ein stärker werdender Konkurrenzdruck, sich veränderndes Einkaufs- und Freizeitverhalten, Filialisierung und Konzentration im Bereich des Einzelhandels, steigende Mobilität, sinkende finanzielle Möglichkeiten auf Seiten der Kommunen, sich wandelnde Wohnbedürfnisse – dies sind nur einige der Ursachen für die Umbruchsituation der Innenstädte.

23

Bereits heute steht die Innenstadt häufig in starker Konkurrenz zu peripheren Standorten, wodurch ihre ursprüngliche Funktion als Ort des Handels, des Wohnens, der Freizeit und des Arbeitens neu zu überdenken ist. Diese Veränderungen bergen die Gefahr eines Verlustes an Attraktivität und Lebendigkeit der Innenstädte.

Bereits seit einigen Jahren wird versucht, diesen Veränderungsprozessen durch Förderprogramme, planerische Vorgaben und wirtschaftliche Anreize zu begegnen, um die Attraktivität der Innenstädte zu sichern oder zurückzugewinnen. In einigen Städten ist dies in vorbildlicher Weise geglückt, in anderen Städten konnten die wirksamen Mechanismen nur unzureichend beeinflusst werden.

In manchen Städten hat sich Ratlosigkeit bezüglich der Frage verbreitet, wie die Lebendigkeit der Innenstädte auf Dauer erhalten werden kann. Auch ist in einigen Publikationen bereits von der »Verödung der Innenstädte« die Rede. Es erscheint gefährlich, eine solche These ungeprüft in den Raum zu stellen, da sie sich so leicht manifestieren und dann das Image der Innenstädte schädigen kann. Aus diesem Grund erscheint es angebracht, die Innenstädte von baden-württembergischen Mittelstädten genauer zu betrachten und zu überprüfen, wie funktionsfähig sie sich darstellen und mit welchen Problemen sie aktuell konfrontiert werden.

1.2 ZIEL DER ARBEIT

Das Ziel der Arbeit ist die Identifikation und Analyse der wichtigsten aktuellen und zukünftigen Handlungsfelder zur Revitalisierung und Stabilisierung der Funktion und Bedeutung der Innenstädte von Mittelstädten.

Dafür ist insbesondere die Klärung der folgenden Fragestellungen von Bedeutung:

- In welchem Zustand befinden sich die Innenstädte von Mittelstädten derzeit? In welchen Bereichen funktionieren sie gut, in welchen Bereichen treten Probleme auf?
- Wie werden sich die wesentlichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen in der Zukunft auf die Innenstädte auswirken? Mit welchen Potenzialen und Risiken ist zu rechnen?
- Welche Strategien zur Innenstadtentwicklung werden bisher schon eingesetzt? Welchen Einfluss hatten bisherige Planungs- und Steuerungsinstrumente auf die Funktionsfähigkeit der Innenstädte?
- Wie wirksam und nachhaltig waren die Maßnahmen der Städtebauförderung? Welche Rolle wird die Städtebauförderung künftig spielen?
- Wie lassen sich vor dem Hintergrund begrenzter Mittel nicht-investive Projekte und Maßnahmen stärker fördern?

- Welche neuen Kooperationsformen und modellhaften Ansätze der Innenstadtentwicklung bestehen und wie ist deren Wirksamkeit und Effizienz einzuschätzen?

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Kommunen trotz globaler Entwicklungstrends und vorgegebener individueller Standortvoraussetzungen Möglichkeiten haben, die Innenstadtentwicklung positiv zu beeinflussen. Aus der empirischen Auswertung von Handlungsansätzen und Problemlösungsstrategien in den ausgewählten Städten sollen Handlungsempfehlungen für die künftige Steuerung der Innenstadtentwicklung abgeleitet werden.

1.3 AUFBAU UND METHODIK

1.3.1 Aufbau der Arbeit

Im ersten Schritt (*Kapitel 1*) der Arbeit wird die Aufgabenstellung, das Ziel und die Vorgehensweise erläutert. Darin nimmt die Auswahl der Untersuchungsstädte und die Beschreibung der dafür herangezogenen Kriterien einen großen Raum ein.

Im zweiten Schritt (*Kapitel 2*) werden die Grundlagen zu den Themen Mittelstadt und Innenstadt dargestellt und, vor dem Hintergrund allgemeiner gesellschaftlicher Entwicklungstrends, Fragestellungen zur Zukunftsfähigkeit der Innenstädte entwickelt.

25

Darauf folgt die Beschreibung der Untersuchungsergebnisse aus den 13 ausgewählten Mittelstädten, gegliedert nach den Leitfunktionen (*Kapitel 3*) und den Rahmenbedingungen (*Kapitel 4*) der Innenstadt. Unter den wichtigsten Leitfunktionen der Innenstadt werden der Einzelhandel, Dienstleistungen, das Wohnen, Arbeitsplätze und die Kultur bzw. Freizeit verstanden. Die Rahmenbedingungen sind die Erreichbarkeit und verkehrliche Aspekte, der öffentliche Raum, die Baukultur und Architektur, die touristische Attraktivität sowie die sozialen und ökonomischen Aspekte. Sowohl die Leitfunktionen als auch die Rahmenbedingungen werden jeweils in einer dreiteiligen Gliederung behandelt, die im ersten Schritt die Bedeutung für die Innenstadt und die historische Entwicklung beleuchtet, im zweiten Schritt die Beobachtungen in den Untersuchungsstädten wiedergibt und im dritten Schritt Trends, Thesen und Empfehlungen zu dem jeweiligen Themenfeld formuliert.

Im **Kapitel 5** wird die Steuerung der Innenstadtentwicklung untersucht. Dafür wird im ersten Schritt kurz auf allgemeine Trends und Entwicklungen eingegangen. Im zweiten Schritt werden die wichtigsten Innenstadtakteure, deren Kooperationen sowie die Prozesse der Innenstadtentwicklung beschrieben. Im dritten Schritt werden die Instrumente und Strategien zur Innenstadtentwicklung dargestellt und deren Wirkung und Entwicklung beschrieben. Im vierten und letzten Schritt des Kapitels 5 wird auf die Städtebauförderung näher eingegangen, indem deren Rolle und Wirksamkeit dargestellt wird und aus den Beobachtungen in den Untersuchungsstädten Empfehlungen für eine zukünftige Förderung abgeleitet werden.

Den Abschluss der Arbeit bildet das **Kapitel 6**, in dem die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst und verallgemeinert sowie die zukünftigen Handlungsfelder und Strategien für die Innenstadtentwicklung dargestellt werden.

1.3.2 Auswahl der Untersuchungsstädte

Die Untersuchung der ausgewählten 13 Mittelstädte bildet den Kern des vorliegenden Forschungsprojektes. Anhand der Untersuchungsstädte sollen die wesentlichen Wirkfaktoren für die Innenstadtentwicklung aufgezeigt, die jeweiligen Ziele für die Innenstadt dargestellt und die Probleme bei der Verfolgung der Zielsetzungen verdeutlicht werden. Entsprechend der Zielsetzung des gesamten Forschungsprojektes (siehe Kapitel 1.2) wird dabei besonderes Augenmerk auf die Prozesse, die zu bestimmten Situationen geführt haben, gelegt.

Aufgrund dieses beispielhaften Charakters der Untersuchung der Mittelstädte kommt der Auswahl der Städte eine wichtige Bedeutung zu.

Im Rahmen des Forschungsprojektes wurden 13 Städte ausgewählt, an deren Beispiel die verschiedenen Wirkfaktoren für die Innenstadtentwicklung untersucht wurden. Die Städte wurden so gewählt, dass sie hinsichtlich der folgenden Wirkfaktoren möglichst unterschiedliche Ausprägungen aufweisen, so dass eine große Bandbreite an verschiedenen Typen vertreten ist.

Zur Gewährleistung einer flächendeckenden Betrachtung auf Landesebene und einer räumlichen Ausgewogenheit sollte jeweils mindestens eine Stadt aus jeder der zwölf

Regionen vertreten sein. Auf der anderen Seite sollte die Zahl der zu untersuchenden Städte aus Praktikabilitätsgründen nicht deutlich größer sein als zwölf. Weiterhin wurde geprüft, ob die Mitwirkungsbereitschaft seitens der Stadtverwaltung vorhanden war.

Konkret wurde die Auswahl der Städte in zwei Schritten vorgenommen.

Im ersten Schritt wurden alle Mittelzentren und die Oberzentren mit bis zu 50 000 Einwohnern in Baden-Württemberg anhand der folgenden Kriterien betrachtet:

■ Einwohnerzahl

Der Blick auf Städte zwischen 20 000 und 50 000 Einwohnern liegt darin begründet, dass Großstädte in der Regel andere Problemlagen aufweisen als Mittelstädte und insbesondere hinsichtlich der finanziellen Möglichkeiten anders ausgestattet sind. Im Rahmen der Untersuchung wurde darüber hinaus deutlich, dass bezüglich der Innenstädte von Mittelstädten ein Forschungsdefizit besteht. Die Mittelstädte sollten eine Versorgungsfunktion für den gehobenen und spezialisierten Bedarf abdecken. In der Regel sind dies nach dem System der zentralen Orte die Mittelzentren oder in Ausnahmefällen Oberzentren in Teilfunktion.

■ Raumordnerische Kategorie¹

Die im Landesentwicklungsplan unterschiedenen Raumstrukturkategorien (Verdichtungsräume; Randzonen um Verdichtungsräume; Verdichtungsgebiete im ländlichen Raum; Ländlicher Raum im engeren Sinne) weisen unterschiedliche naturräumliche, infrastrukturelle und wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen auf, die großen Einfluss auf die Innenstadtentwicklung nehmen. Aus jeder der vier Raumkategorien sollte mindestens eine Stadt in dem Forschungsprojekt untersucht werden.

Die Region um die Stadt Stuttgart stellt aufgrund ihrer Zentralität und Größe eine besondere Situation in Baden-Württemberg dar, die durch eine Mittelstadt in der Nähe von Stuttgart in dem Forschungsprojekt repräsentiert werden sollte.

■ Siedlungsstrukturtyp²

In den Veröffentlichungen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) werden neun Siedlungsstrukturtypen unterschieden, die eine Konkretisierung der raumordnerischen Kategorien darstellen und als grobes Klassifizierungskriterium herange-

zogen wurden. Die ausgewählten Städte repräsentieren die folgenden Siedlungsstrukturen: »Agglomerationsräume – Hochverdichtete Kreise« (zum Beispiel Ettlingen), »Agglomerationsräume – Ländliche Kreise« (zum Beispiel Mosbach), »Verstädterte Räume – Verdichtete Kreise« (zum Beispiel Tuttlingen) und »Verstädterte Räume – Ländliche Kreise« (zum Beispiel Schwäbisch Hall).

■ Demografietyt³

Die Studie »Wegweiser Demografischer Wandel« unterscheidet die Städte und Gemeinden zwischen 5 000 und 100 000 Einwohnern in neun Demografietyten, die auf der Basis einer bundesweiten Typisierung mittels einer Clusteranalyse erstellt wurden. Die ausgewählten Städte repräsentieren die folgenden Demografietyten: »Stabile Mittelstädte und regionale Zentren mit geringem Familienanteil« (zum Beispiel Lörrach), »Suburbane Wohnorte mit rückläufigen Wachstumserwartungen« (zum Beispiel Rottenburg) und »Wirtschaftlich starke Städte und Gemeinden mit hoher Arbeitsplatzzentralität« (zum Beispiel Böblingen).

■ Kaufkraftkennziffer⁴

Die Kaufkraftkennziffer gibt die Kaufkraft einer Stadt im Vergleich zum Landesdurchschnitt (100) an. Das Kaufkraftpotenzial vor Ort gilt als wichtiges Kriterium für die wirtschaftliche Situation einer Stadt und spielt insbesondere für die Funktionsfähigkeit der Innenstädte eine große Rolle.

■ Bevölkerungsprognose⁵

Das statistische Landesamt liefert für alle Städte und Gemeinden des Landes ab 5 000 Einwohnern eine Bevölkerungsprognose bis zum Zieljahr 2020. In diese Prognose sind bereits verschiedene Faktoren, die Auswirkungen auf die Entwicklung der Bevölkerung haben (zum Beispiel Altersstruktur), integriert. Die Bevölkerungsprognose bildet eine wichtige Basis für die städtischen Entscheidungen und ist ebenfalls ein Indikator für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung.

Anhand dieser Kriterien wurden für jede der zwölf Regionen Baden-Württembergs zwei Städte ausgewählt, die insgesamt ein möglichst großes Spektrum der Kriterien abdecken. Die im ersten Untersuchungsschritt ausgewählten 24 Städte wurden im zweiten Schritt detaillierter untersucht. Dafür wurden die bereits aufgeführten Kriterien durch weitere

Merkmale ergänzt. Diese Kennzahlen wurden den Angaben des Statistischen Landesamtes⁴ entnommen.

Die Betrachtung der Demografie wurde durch die folgenden Kriterien ergänzt:

- Anteil der unter 15-jährigen
- Anteil der über 65-jährigen
- Ausländeranteil.

Diese Angaben liefern wichtige Merkmale zur Altersstruktur und zur sozialen Mischung der Stadtgemeinschaft.

Die Untersuchung der wirtschaftlichen Situation wurde durch die folgenden Kriterien ergänzt:

- Arbeitslosenquote
- Übernachtungen je Einwohner
- Arbeitsplatzzentralität.

Die Arbeitslosenquote ist ein wichtiger Indikator für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Stadt. Das Kriterium ›Übernachtungen je Einwohner‹ lässt hingegen Rückschlüsse auf die Qualität der Stadt als Tourismus- oder Messestandort zu. Die Arbeitsplatzzentralität bildet das Verhältnis aus den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort im Verhältnis zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort ab. Ist der Wert über 1, so arbeiten in der Stadt mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte als dort wohnen.

29

Die Größe des Indikators weist demnach auf eine besondere Bedeutung als Wirtschafts- und Arbeitsstandort sowie auf das Pendleraufkommen hin.

Neben diesen leicht quantifizierbaren Faktoren wurden im zweiten Auswahlschritt auch ›weichere Kriterien‹ untersucht, die sich nicht oder nur schwer quantifizieren lassen.

Dazu zählten die folgenden Merkmale:

■ Erreichbarkeit der Innenstadt / Verkehrsaspekte

Ein für die Attraktivität der Innenstadt entscheidender Faktor ist deren Erreichbarkeit mit dem Auto und dem ÖPNV. Einige Städte haben sich in der Vergangenheit sehr stark auf den Ausbau des ÖPNV und das Einrichten von Fußgängerzonen konzentriert, andere Städte haben größeren Wert auf den autogerechten Ausbau gelegt. Vor dem Hintergrund der Konkurrenzsituation der Innenstädte mit peripher gelegenen Einkaufszentren, gewinnt der Faktor der Erreichbarkeit an Bedeutung. Weiterhin wurde das ÖPNV-System, die Parkraumsituation und die Belastung durch Durchgangsverkehr betrachtet.

■ Historische Qualität

Ein historisch bedeutendes Stadtbild wirkt sich häufig erheblich auf die touristische Attraktivität einer Stadt aus und gibt Hinweise auf langjährige Traditionen. Auf der anderen Seite lässt sich insbesondere ein mittelalterlicher Stadtgrundriss durch die vorgegebene Baustruktur nur schwer an sich wandelnde Rahmenbedingungen anpassen, so dass es schwierig sein kann, zeitgemäßen Wohnraum zu schaffen und größere Einzelhandelsflächen anzubieten.

■ Situation des Einzelhandels

Der Einzelhandel ist traditionell eine wichtige Funktion in der Innenstadt. In allen Städten konzentriert sich der Einzelhandel dort, allerdings bestehen in allen Städten mehr oder weniger große Probleme hinsichtlich der Innenstadt als Einzelhandelsstandort. Die Konkurrenz durch großflächige Märkte, die sich in Stadtrandlagen ansiedeln, die wachsenden Verkaufsflächen und die Filialisierung sind nur einige Aspekte. Im Rahmen der Städteauswahl wurde versucht, Städte zu finden, die sich hinsichtlich der Einzelhandelssituation unterschiedlich darstellen und die unterschiedliche Wege zur Steuerung des Einzelhandels beispielsweise durch Einzelhandelskonzepte oder Citymanagement beschreiten.

■ Wohnfunktion in der Innenstadt

Das Wohnen in der Innenstadt ist neben dem Einzelhandel eine weitere wichtige Nutzung. Allerdings wird das Wohnen in der Innenstadt häufig durch andere Faktoren beeinträchtigt, so dass in einigen Städten in der Innenstadt nur wenig hochwertiger Wohnraum vorhanden ist. Andere Städte haben erfolgreich die Wohnfunktion in der Innenstadt gestärkt und damit die traditionelle Nutzungsmischung in der Innenstadt gesichert. Es wurde versucht, innerhalb der ausgewählten Städte die Vielfalt bezüglich der Situation des Wohnens in der Innenstadt wider zu spiegeln.

■ Verfügbarkeit von Entwicklungsflächen / Brachen

Die Verfügbarkeit von Entwicklungsflächen in der Innenstadt oder im Innenstadtrandbereich bildet eine wichtige Grundlage für die Ansiedlung von größeren Einheiten und zur Stadtentwicklung insgesamt. In Städten, die über größere Brachen verfügen, stellen sich die Entwicklungsmöglichkeiten gänzlich anders dar als in, häufig historisch gewachsenen, Städten ohne räumliche Entwicklungspotenziale. Dieser Aspekt wurde ebenfalls bei der Städteauswahl berücksichtigt.

■ Kooperation mit benachbarten Zentren

Die Kooperation mit Nachbarkommunen gewinnt vor dem Hintergrund einer wachsenden Spezialisierung an Bedeutung. Aus diesem Grund sollte bei der Auswahl zumindest eine Stadt enthalten sein, die mit benachbarten Zentren kooperiert. Als Gegenpol zur Kooperation wurde versucht, eine Stadt in die Untersuchung mit aufzunehmen, die sich in einer starken Konkurrenzsituation mit direkt benachbarten Zentren befindet.

■ Städtebauförderung

In den Mittelstädten in Baden-Württemberg wurden sehr viele Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen mit der Hilfe von Städtebaufördermitteln umgesetzt. Die Höhe der eingesetzten Gelder variiert in den Städten zum Teil erheblich. Für die Städte der Vorauswahl wurde die grobe Höhe der eingesetzten Städtebaufördermittel erhoben und ins Verhältnis zu der Einwohnerzahl gesetzt, so dass eine Vergleichbarkeit hergestellt wurde. Neben diesem quantitativen Vergleich gingen in diese Betrachtung auch Kenntnisse insbesondere des Städtebauförderungsreferates im Wirtschaftsministerium über die realisierten Maßnahmen und Projekte in den Städten ein.

31

Als Ergebnis dieser systematischen und inhaltlich begründeten Auswahl wurde in jeder Region Baden-Württembergs eine Stadt gefunden, die in einigen der betrachteten Aspekte Besonderheiten aufweist und die zusammen die Vielfalt unterschiedlich charakteristischer Stadttypen abdecken. Lediglich in der Region Hochrhein-Bodensee wurden zwei Städte in die Untersuchung einbezogen (Lörrach und Singen), da in beiden Städten sehr beachtliche Entwicklungen stattgefunden haben, die für die Untersuchung einen Erkenntnisgewinn erwarten ließen. Aufgrund der Größe der Region und der Gliederung in zwei Teilbereiche erscheint die Repräsentation der Region Hochrhein-Bodensee durch zwei Städte angemessen.

Die inhaltlich begründete Auswahl nach den oben genannten Kriterien bedingt, dass die verbindliche Auswahl im engeren Sinne nicht repräsentativ ist. Aus diesem Grund können von den Ergebnissen und Erkenntnissen keine Schlüsse auf die anderen Mittelstädte Baden-Württembergs gezogen werden. Möglich ist jedoch eine beispielhafte Darstellung der Innenstadtssituation und der Steuerung der Innenstadtentwicklung in den Untersuchungsstädten mit dem Ziel, daraus Erfolg versprechende Handlungsoptionen abzuleiten. In jeder Stadt muss individuell geprüft werden, welches Instrumentarium sich für die Steuerung der Innenstadtentwicklung eignet.

Die folgenden 13 Städte wurden untersucht:

- Biberach an der Riß

- Böblingen

- Ettlingen

- Heidenheim

- Lahr

- Lörrach

- Mosbach

- Nagold

- Ravensburg

- Rottenburg

- Schwäbisch Hall

- Singen

- Tuttlingen



1 | ÜBERSICHTSKARTE UNTERSUCHUNGSSTÄDTE INNERHALB DER REGIONEN

1.3.3 Vorgehensweise

In einem ersten Schritt wurde in jeder Stadt eine projektverantwortliche Person gesucht, die das Projekt seitens der Stadt begleitete und Unterstützung bei der Koordination der Vor-Ort-Termine leistete. In der Regel waren dies die Leiterinnen und Leiter der Stadtplanungsämter oder Fachbereiche, in Einzelfällen auch ein Baubürgermeister oder eine verantwortliche Person für das Stadtmarketing. Die projektverantwortliche Person wurde um die Kontaktdaten zu weiteren Personen insbesondere aus den Bereichen Wirtschaftsförderung, Stadtmarketing, Soziales, Kultur, Liegenschaften, Werbegemeinschaft und Einzelhandelsverband gebeten.

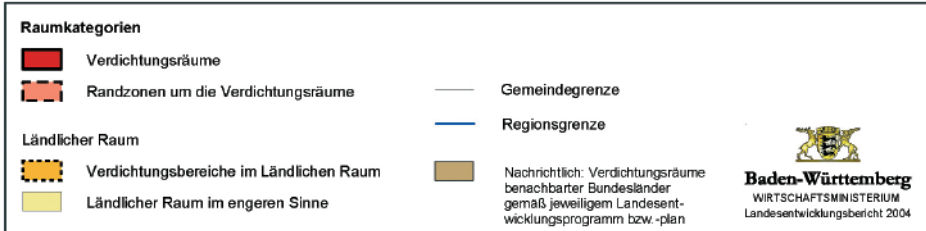
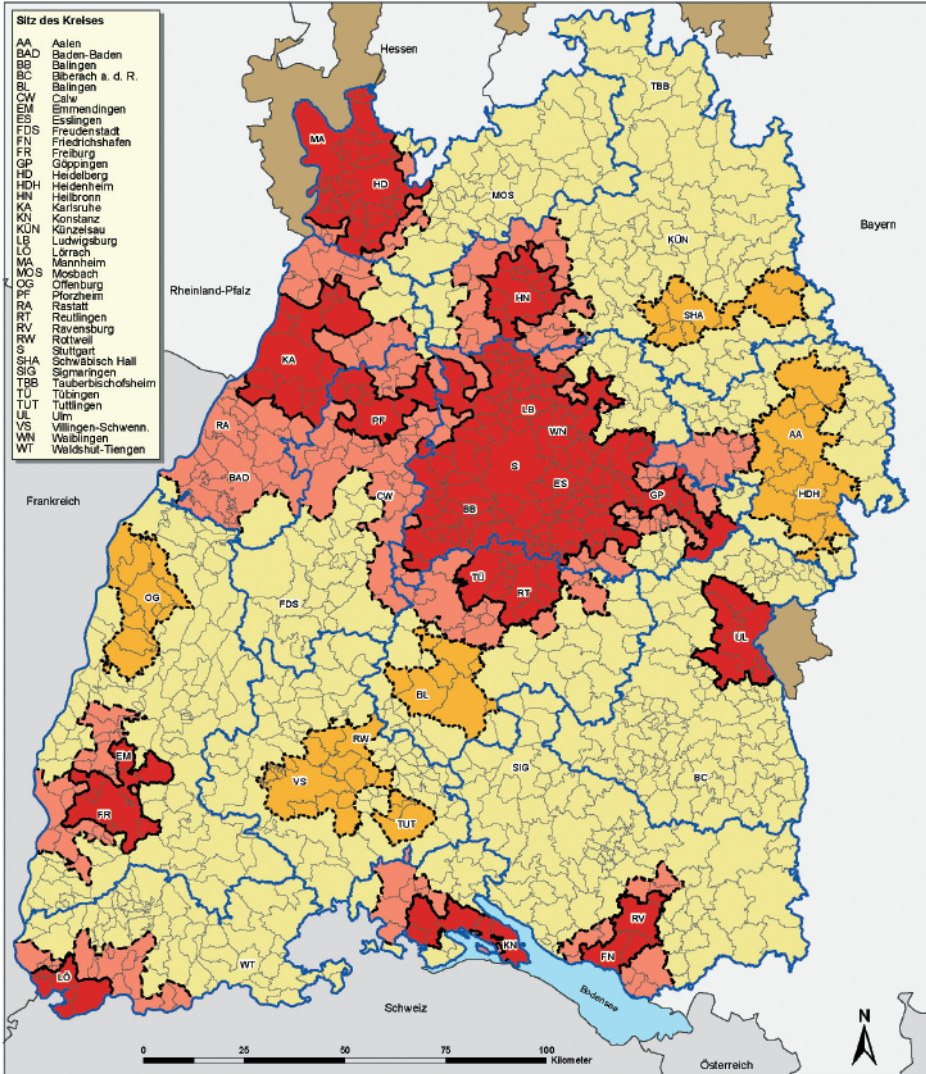
Weiterhin wurde ein Fragebogen erarbeitet, der auf die spezifischen Problemlagen und Defizite, deren reale oder vermutete Ursachen, die in der Vergangenheit eingeschlagenen Strategien zur Steuerung der Innenstadtentwicklung und die Einschätzungen zu neuen Möglichkeiten der Belebung der Innenstadt abzielte. Dieser Fragebogen wurde an die Kontaktpersonen verschickt und um Bearbeitung gebeten. Der Rücklauf der Fragebögen war in den einzelnen Städten sehr unterschiedlich, in einigen Fällen wurde der Fragebogen auch von einer Arbeitsgruppe zusammen ausgefüllt, so dass die Ergebnisse bereits in gebündelter Form vorlagen.

34

Darüber hinaus wurden die projektverantwortlichen Personen um die Zusammenstellung von Materialien zur Innenstadtentwicklung im weiteren Sinne, wie beispielsweise Einzelhandelskonzepte und Leitbildprozesse, gebeten.

Mit Hilfe der bearbeiteten Fragebögen und den von den Städten zur Verfügung gestellten Materialien zur Innenstadtentwicklung wurden die geplanten Vor-Ort-Erkundungen der Städte vorbereitet.

Die Vor-Ort-Erkundungen wurden im Zeitraum vom Oktober 2006 – April 2007 durchgeführt. Dafür wurde jede Stadt von zwei Personen des Bearbeitungsteams jeweils zwei Tage besucht, häufig wurde in den Städten auch übernachtet, so dass auch die abendlichen Eindrücke mit in die Untersuchung einfließen konnten. Die einzelnen Vor-Ort-Termine unterschieden sich zum Teil erheblich, basierten jedoch immer auf einem »Ideal-Ablauf« von dem nach Bedarf abgewichen wurde. Dieser sah am ersten Tag ein Eröffnungsgespräch mit der projektverantwortlichen Person und einen geführten Stadt-



rundgang vor. Am Nachmittag des ersten Tages und am zweiten Tag des Besuchs wurden Gespräche mit allen wichtigen Akteuren der Innenstadtentwicklung geführt, die Wesentliches zur Innenstadtentwicklung beitragen konnten. Am Nachmittag des zweiten Tages wurde eine Abschlussveranstaltung anberaumt, zu der alle eingeladen wurden, die bis dahin mit dem Projekt in der betreffenden Stadt zu tun hatten. Diese Abschlussrunde, an der in der Regel auch die Verwaltungsspitze teilnahm, diente dazu, die in den zwei Tagen gewonnenen Eindrücke und Erkenntnisse noch einmal zu überprüfen und kritische Punkte im Plenum zu diskutieren.

Die Ergebnisse der Befragungen und die Eindrücke des Innenstadtrundgangs bilden die Grundlage für die Erarbeitung von Handlungsempfehlungen für einen zukunftsfähigen Umgang mit der Innenstadt.

2. Grundlagen und Entwicklungstrends

2.1 INITIATIVEN IN BUND UND LÄNDERN

Aus der sehr großen Zahl von Publikationen, Planspielen und Aktionen zum Thema Innenstadt kann an dieser Stelle nur auf einige wichtige exemplarische Studien/Initiativen eingegangen werden. Die Anzahl und die Vielfalt der Initiativen in Bund, Ländern und Kommunen spiegelt die eminente Bedeutung des Themas wider.

Aktivitäten des Bundes

Das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen hat aufgrund anhaltender Suburbanisierungsprozesse, die wichtige Funktionen der Innenstädte gefährden und dem Leitbild multifunktionaler innerstädtischer Zentren zuwiderlaufen, die Initiative ergriffen, das Thema zukunftsfähige Innenstadtpolitik wieder verstärkt in den Blickpunkt der Öffentlichkeit zu rücken.

In Fortsetzung der früheren gemeinsamen Plattform »Initiative Pro Innenstadt« des BMBau und im Vorfeld der Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW; heute: BMVBS) »City 21« führte das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) von August 2000 bis Ende Juni 2001 das »Planspiel Innenstadt« in Celle und Halle (Saale)⁷ durch. Das Planspiel war ein Projekt des Forschungsprogramms »Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (EXWOST)«. Das Planspiel kon-

zentrierte sich auf folgende Handlungsfelder: Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes als Aufenthalts- und Erlebnisraum, Wohnen in der Innenstadt und Wohnumfeldgestaltung, Einzelhandel sowie Kunst und Kultur. Das Neue und Besondere am Plan-spiel war: Erstens die Handlungsfelder und die daraus resultierenden Projekte im Quer-schnitt zu verbinden, um daraus Synergieeffekte zu erzielen und zu einem ganzheitlichen Konzept zusammen zu führen. Zweitens wurden die interessierten Bürgerinnen und Bürger in einem neuen Ansatz beteiligt, in dem sie mit externer und kommunaler sowie inhaltlicher und organisatorischer Unterstützung in Arbeitskreisen und Projektgruppen neue und teilweise innovative Lösungsvorschläge erarbeiteten. Drittens wurden neue Methoden der Visualisierung mittels Computersimulation im Internet angewendet, um neue Bevölkerungskreise einzubeziehen bzw. zu interessieren. Als Ergebnis der Projektarbeiten und Diskussionen an den Runden Tischen hat sich gezeigt, dass eine ganzheitliche Betrachtung der Innenstadtentwicklung gefördert und das Verständnis für Verknüpfungen und Abhängigkeiten verbessert werden konnte.⁸

In einer gemeinsamen Erklärung »City 21 – Bündnis für lebendige Innenstädte«⁹ wurden am 9. September 2002 von BMVBW, Bauministerkonferenz, Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund, Hauptverband des Deutschen Einzelhandels, Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels, Deutscher Industrie- und Handelskammertag, Gesamtverband der Wohnungswirtschaft, Allgemeiner Deutscher Automobilclub und Deutsches Forum für Kriminalprävention wesentliche Leitsätze für die Entwicklung der Innenstädte beschlossen. Ziel der Initiative war vor allem, »den Standort Innenstadt (...) mit neuem Leben zu erfüllen, Wohnen, Leben und Arbeiten »vor Ort« zu ermöglichen, und ihre Vielfalt und Attraktivität dauerhaft zu erhalten und zu entwickeln. Zur Stärkung des zivilgesellschaftlichen Zusammenhaltes der Stadt als Gemeinwesen müssen daran öffentliche Hand, Wirtschaft und Bürger gemeinsam mitwirken.« Als Schlüsselaufgaben wurden dabei gesehen:

- Wohnen in der Stadt
- Einkaufen in der Stadt
- Öffentlicher Raum als Foren für die Bürger
- Sicherheit und Sauberkeit
- Architektur und Baukultur als Markenzeichen der Städte
- Kooperation zwischen Bürgern, Wirtschaft und Verwaltung.

Die Bauministerkonferenz hat sich ebenfalls wiederholt mit dem Thema Innenstadt beschäftigt und in ihrer Sitzung am 23. Mai 2003 auf der Grundlage eines ersten Berichtes der Fachkommission Städtebau »Entwicklung der Innenstädte«¹⁰ beschlossen, dieses Aufgabenfeld weiter zu verfolgen und erneut zu berichten.

Am 26. März 2006 wurde ein weiterer Bericht der Fachkommission »Entwicklung der Innenstädte II«¹¹ vorgelegt. Vertieft wurden die Handlungsfelder:

- Wohnen in der Innenstadt
- Neue Kooperationen für die Stärkung und Belebung der Innenstädte
- Bedeutung der Migration für die Innenstadtentwicklung.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) und das BBR haben 2006 einen Projektauftrag gestartet, gute Beispiele für die Stärkung der Innenstädte zu benennen. Mehr als 180 Beiträge sind von Städten und Gemeinden eingereicht worden. Für die Dokumentation »Lebenswerte Innenstädte – Initiativen, die bewegen!«¹² wurden 25 Beispiele ausgewählt. Die Auswahl erfolgte vorrangig nach den Handlungsschwerpunkten:

- Einzelhandel, Standort- und Innenstadtmarketing
- Öffentlicher Raum, Sicherheit
- Kultur und Bildung
- Regionale Kooperation.

39

Der Bund-Länder-Ausschuss Binnenhandel hat für die Sitzung der Wirtschaftsministerkonferenz am 7. und 8. Juni 2006 einen Bericht zu den für die Entwicklung der Innenstädte relevanten Themen aus handelspolitischer Sicht vorgelegt.

Aktivitäten der Länder

Die Länder haben sich des Themas ebenfalls mit umfangreichen Initiativen angenommen. Nach einer Umfrage des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU) unterstützen sieben von fünfzehn Bundesländern Aktivitäten und Projekte, die sich der Programmreihe »Ab in die Mitte!« zuordnen lassen (Berlin, Bremen, Niedersachsen, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen, Thüringen). Diese Programmreihe wird vorwiegend von Koopera-

tionsgemeinschaften aus Handel (z.B. Metro Group, Kaufhof Warenhaus AG), Gastronomie, Kultur, Handwerk und Tourismus unterstützt. Begleitet werden diese Kooperationen von Stadtverwaltungen und Interessengruppen, wie beispielsweise Vereinen, Verbänden oder interessierten Bürgern.

Die Untersuchung stellt fest, dass

- diese Projekte zu einer Beschleunigung der städtebaulichen Planung führen; allerdings ist diese Eigenschaft nicht in allen Ländern gleich ausgeprägt;
- sie das Konsensniveau in der Stadtplanung eindeutig erhöhen;
- in vielen Bundesländern Private Geld für Zwecke der Stadtplanung akquirieren;
- sie helfen, privates Engagement in der Stadtplanung Ausdruck zu verleihen;
- die Projekte nach Meinung nahezu aller antwortenden Länder nachhaltig sind und sich nicht nur mit Events und »anspruchlosen« Projekten befassen.

In sieben Ländern bestehen Planungen oder Überlegungen, in Zukunft eine verstärkte finanzielle Unterstützung zu leisten.¹³

Bayern führt mit dem Wettbewerb »Leben findet Innenstadt«¹⁴ in einer Auswahl von Modellgemeinden in einem festgelegten Projektzeitraum investive und nicht-investive Projekte durch. Zielgebiete sind Innenstadtgebiete, Ortszentren, innerörtliche Geschäftsstraßen und Stadtteilzentren. Die Entwicklung, Gestaltung und Umsetzung wird von Grundeigentümern, Gewerbetreibenden und Bewohnern in zwei einjährigen Werkstattphasen vorbereitet. Die Finanzierung erfolgt als freiwillige öffentlich-private Partnerschaft zu einem Drittel aus privaten und zu zwei Dritteln aus Städtebaufördermitteln von Staat und Kommunen. Zur Projektsteuerung ist ein Projektmanager eingesetzt.

40

Wesentliche Ziele sind:

- Beispielhafte und innovative Ideen zur Standortstärkung zu entwickeln und insbesondere private Aktivitäten und Investitionen anzustoßen
- Nutzungsvielfalt, Vitalität und Identifikation zu stärken
- dem Gebäudeleerstand entgegenzuwirken und vorhandene Leerstände zu beseitigen
- die Rahmenbedingungen für private Investitionen zu verbessern

- kooperative Verfahren zu entwickeln, die Immobilieneigentümer, die örtliche Wirtschaft und die Bürger in eigenverantwortlichem Handeln zu unterstützen
- Maßnahmen und Instrumente freiwilliger öffentlich-privater Partnerschaften zu erproben.

Brandenburg hat eine kommunale Arbeitsgemeinschaft »Innenstadtforum Brandenburg«¹⁵ gegründet, der alle Städte des Landes, Verbände und sonstige Innenstadtakteure beitreten können. Ziel ist es, in Zeiten knapper Mittel neue Wege und Lösungen jenseits finanzieller Unterstützung aufzuzeigen und Erfahrungen zur Stärkung der Innenstädte zu sammeln. Die Arbeitsgemeinschaft versteht sich auch als Interessenvertretung für die Brandenburger Innenstädte, sie trägt Empfehlungen an die politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträger heran. Unter dem Motto »Wirtschaftsstandort Innenstadt – Wege zu einer attraktiven Mitte« soll weiterer Funktionsverlust vermieden werden, indem eine stärkere Kooperation sowohl zwischen den Städten als auch zwischen den Innenstadtakteuren gefördert wird. Als gute Ansätze werden Citymanagement und engere Zusammenarbeit der Immobilieneigentümer angesehen. Ferner wird eine stärkere Einbindung der Regionalplanung und der Wirtschaftspolitik gefordert.

Der Freistaat Thüringen fördert seit 2002 das Stadtmarketing mit dem dialogorientierten Projekt »IQ – Innenstadt mit Qualität«¹⁶ in zehn kleineren und mittleren Städten. Das Projekt soll der Belebung des Standortes Innenstadt dienen. Teilnehmer sind Kooperationsgemeinschaften aus Handel, Gastronomie, Kultur, Handwerk und Tourismus.

41

Vorrangige Ziele sind:

- Stärkung des Wirtschafts- und Erlebnisraums Innenstadt
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der ortsansässigen Unternehmen
- Entwicklung von innovativen und umsetzbaren Projekten
- Stärkung der Standortkooperationen (Gewerbevereinen, Werbegemeinschaften, Interessen- und Citygemeinschaften etc.)
- Entwicklung neuer Allianzen von öffentlichen und privaten Dienstleistern (Public Private Partnership).

Rheinland-Pfalz hat mit dem Projekt »Werkstatt Innenstadt«¹⁷ ein zweistufiges Wettbe-

werbsverfahren durchgeführt. In einer ersten Auswahlphase wurden aus allen eingegangenen Bewerbungen neun Modellstädte ausgesucht. Diese haben in der anschließenden Werkstattphase ihre Projektsskizzen weiter ausgearbeitet und inhaltlich sowie organisatorisch weiterentwickelt, um ihre Realisierung zu ermöglichen.

Nordrhein Westfalen hat neben der Initiative »Ab in die Mitte« weitere Stadtmarketingprozesse mit dem Titel »Standort Innenstadt – Raum für Ideen«¹⁸ angestoßen. Die Finanzierung der Projekte erfolgt je zur Hälfte durch die private Wirtschaft und die öffentliche Hand. Wesentliche Ziele sind:

- Gewerbliche Leerstände und Mindernutzungen zu verhindern, bzw. bestehende Leerstände möglichst schnell einer neuen Nutzung zuzuführen
- Umdenkungsprozesse in Gang zu setzen, d. h. neue Ideen im Umgang mit Leerständen, Flächenwachstum, Stadtinszenierung und Leerstandsbekämpfung zu erarbeiten und umzusetzen
- Entscheidungsrelevante Akteure stärker zu vernetzen.

Im Vordergrund steht dabei, Attraktivität, Qualität und Akzeptanz der Innenstadtzentren zu sichern.

42

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat 2004 eine Untersuchung »Innenstädte in Hessen, Städte- und Gemeindebefragung«¹⁹ in zwei Bänden vorgelegt.

In Baden-Württemberg hat das Wirtschaftsministerium am 26. März 1999 einen Städtebaukongress »Die Zukunft der Innenstädte« in Stuttgart veranstaltet. Das Städtebauliche Institut der Universität Stuttgart unter Leitung von Prof. Dr. Franz Pesch hat im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Baden-Württembergs zur inhaltlichen Vorbereitung der Veranstaltung »Szenarien, Thesen und Standpunkte zur Entwicklung der städtischen Mitte« herausgegeben.²⁰

Die Arbeitsgemeinschaft der baden-württembergischen Bausparkassen veranstaltet in Zusammenarbeit mit dem Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg eine alle zwei Jahre stattfindende Reihe zu Themen der Stadtentwicklung. 2005/2006 wurde in diesem

Rahmen ein landesweiter Wettbewerb »Wohnen im Zentrum – Strategien für attraktive Stadt- und Ortskerne«²¹ ausgeschrieben. Es wurden 138 Beiträge aus 105 Städten und Gemeinden eingereicht, von denen 24 Arbeiten ausgewählt wurden, an der 2. Phase des Wettbewerbs teilzunehmen. 15 Projekte wurden prämiert.

Vom 5. bis 7. Juli 2006 fand in Schwäbisch Hall ein Symposium zum Thema »Zukunftsraum Mittelstadt«²² statt. Unter anderen referierten Prof. Dr. Franz Pesch zum Thema »Stadträume der Zukunft – alternative Szenarien« und Prof. Dr. Clemens Zimmermann über »Mittelstädte und ihre Entwicklungspotenziale im historischen Wandel«.

2.2 DIE MITTELSTADT

2.2.1 Stadttypisierung – Definition Mittelstadt

Im Rahmen der Beschäftigung mit der Innenstadtentwicklung von baden-württembergischen Mittelstädten, steht am Anfang die Frage, was unter einer Mittelstadt zu verstehen ist und inwieweit sich die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen im Vergleich zu kleineren und größeren Städten unterscheiden.

Die Differenzierung in verschiedene Stadttypen stellt sich aufgrund der unterschiedlichen siedlungsstrukturellen Lage der Städte und der allgemeinen Urbanisierung der ländlichen Gebiete grundsätzlich schwierig dar. Die noch heute offiziell gültige Definition des Statistiker-Kongresses von 1887, nach der Mittelstädte eine Größe von 20 000 – 100 000 Einwohnern aufweisen, ist nicht mehr für alle Siedlungsräume in Deutschland angemessen. Der Anteil der so definierten Mittelstädte an der Anzahl der Gesamtgemeinden schwankt in den einzelnen Bundesländern erheblich. So stellen die Städte zwischen 20 000 – 100 000 Einwohnern in Nordrhein-Westfalen einen Anteil von ca. 47 % der Gesamtgemeinden, wohingegen in Rheinland-Pfalz dieser Anteil bei nur ca. 1 % liegt. Daran wird deutlich, dass eine einheitliche Definition von Städtetypen allein nach der Einwohnerzahl nicht mehr hinreichend ist. Es erscheint vielmehr sinnvoll, weitere Merkmale zur Definition von Mittelstädten, wie die Zentralität einer Stadt, in die Betrachtung einzubeziehen.

In Baden-Württemberg liegt der Anteil der so definierten Mittelstädte bei ca. 8 %, wobei

nur ca. 1 % der Städte größer sind (Großstädte). Ca. 38 % der Städte verfügen über 5 000 – 20 000 Einwohner und sind nach der gängigen Definition Kleinstädte, ca. 53 % aller Gemeinden haben weniger als 5 000 Einwohner und sind so genannte Landgemeinden.²³

Daneben ist von Interesse, wie sich die Bevölkerung Baden-Württembergs auf diese Stadttypen verteilt. Knapp 19 % der Bevölkerung leben in Großstädten über 100 000 Einwohnern und ca. 30 % in Mittelstädten zwischen 20 000 – 100 000 Einwohnern. Ca. 36 % der Bevölkerung leben in Kleinstädten (5 000 – 20 000 Einwohner) und ca. 15 % in Gemeinden unter 5 000 Einwohnern.²⁴

Neben der Einwohnergröße sollte die Zentralität einer Stadt bei einer Typisierung berücksichtigt werden. Die in den 30er Jahren entwickelte Theorie der Zentralen Orte und deren Übernahme als Grundprinzip für die Raumplanung in der Bundesrepublik Deutschland nach 1945, hat die Siedlungsstruktur wesentlich geprägt. In der zentralörtlichen Gliederung bilden die Mittelzentren das Pendant zu den Mittelstädten. Diese sollen gemäß Landesentwicklungsplan »als Standorte eines vielfältigen Angebots an höherwertigen Einrichtungen und Arbeitsplätzen so entwickelt werden, dass sie den gehobenen, spezialisierten Bedarf decken können«.²⁵ Diese Aufgabe wird in Baden-Württemberg von Städten ausgeübt, die je nach siedlungsstruktureller Lage eine deutlich unterschiedliche Größe aufweisen.

44

Es lässt sich festhalten, dass eine einheitliche Definition des Begriffs Mittelstadt nur schwer möglich ist und dass die beiden Kriterien »Größe« und »Zentralität« eine wichtige Rolle bei der Begriffsbestimmung spielen.

Aus diesem Grund wurden für die Untersuchung Städte zwischen 20 000 und 50 000 Einwohnern ausgewählt, die gleichzeitig Mittelzentren oder Oberzentren in Teilfunktion sind. Durch diese Eingrenzung ist eine deutliche Abgrenzung zu den Großstädten über 100 000 Einwohner gewährleistet, die sich hinsichtlich ihrer Problemlagen und Potenziale deutlich von den Mittelstädten unterscheiden.

Im Vergleich mit anderen europäischen Ländern, wie beispielsweise Frankreich, sind die Mittelstädte in Deutschland sehr stark, sie haben sich als eine wesentliche Stütze im Städtesystem etabliert. Dies liegt zum einen an der historischen Tradition der Reichs-

städte, denen auch heute noch eine große Bedeutung zukommt, zum anderen an der Raumordnungspolitik in der jüngeren Vergangenheit, die auf den Aufbau eines hierarchisch gegliederten Zentrale-Orte-Systems gezielt hat, in dem die Mittelzentren eine wichtige Funktion haben.

2.2.2 Probleme und Chancen von Mittelstädten

Die anhand der beiden Kriterien »Größe« und »Zentralität« abgegrenzten Mittelstädte bilden keine homogene Gruppe von Städten, sondern unterscheiden sich zum Teil erheblich. Die siedlungsstrukturelle Lage, insbesondere die Nähe zu einem Ballungsraum, die historische Entwicklung (Reichsstadt, Industrie Gründung ...) und die Wirtschaftskraft einer Region sind nur einige der Merkmale, nach denen Mittelstädte unterschieden werden können.

»Paradoxerweise ist gerade ihre Vielfalt typisch für die deutsche Klein- und Mittelstadt.«²⁶ Dies sieht auch Zimmermann so: »Es gibt nicht die Mittelstadt! Noch weiter gespreizt als bei Großstädten ist das Spektrum von Stadtsituation und Perspektive: Von der geradezu problemlosen, wohlstandsgeprägten, privilegierten Lage in der Randzone einer stabileren Agglomeration bis hin zur existenziellen Gefährdung solitär im strukturschwächeren ländlichen Raum gelegener Städte.«²⁷

Dennoch soll im Folgenden versucht werden, die Besonderheiten von Mittelstädten, insbesondere hinsichtlich ihrer Probleme und Chancen, zu beschreiben.

45

Mittelstädte sind in ausgeprägter Weise vom ökonomischen und demografischen Wandel betroffen. Insbesondere die fortschreitende Konzentration im Zuge der Globalisierung birgt die Gefahr, zu einem Bedeutungsverlust der Mittelstädte zu führen. So wirkt sich beispielsweise die starke Konzentration der Deutschen Bahn AG auf die Ballungsräume und die Hauptverbindungen der Metropolen erheblich auf Mittelstädte aus.²⁸

Wie bereits im vorangegangenen Kapitel dargestellt, grenzen sich Mittelstädte im wesentlichen zu zwei konkurrierenden Städtegruppen ab, den Großstädten nach oben und den Kleinstädten nach unten. Sie liegen sozusagen »dazwischen«, woraus sich spezifische Vor- und Nachteile ergeben. »Wo sie Vorteile gegenüber den Großstädten haben, erscheinen sie meist benachteiligt gegenüber Kleinstädten (zum Beispiel niedrigere Boden-

preise, bessere Umweltqualität, geringerer sozialer Problemdruck); wo sie Nachteile gegenüber den Großstädten haben, liegen Vorteile gegenüber Kleinstädten (Breite des Warenangebots, der Infrastruktur, des lokalen Arbeitsmarktes).«²⁹ Mittelstädte haben demnach die Chance, »das Beste aus beiden Welten zu kombinieren.«³⁰

»Erhebliche Chancen der Mittelstädte sehe ich weniger in ihrer relativen sozioökonomischen Lage als in ihrer relativen politisch-administrativen Problemlösungsfähigkeit.«³¹ Im Vergleich zu Kleinstädten weisen die Verwaltungen von Mittelstädten eine größere Arbeitsteilung und Spezialisierung einzelner Mitarbeiter auf und sind eher in der Lage, auf die sich wandelnden Rahmenbedingungen zu reagieren. Auf der anderen Seite sind Verwaltungen von Mittelstädten im Vergleich zu den Großstädten überschaubar, so dass flache Hierarchien und ein moderner Führungsstil einfacher umgesetzt werden können.³²

Ähnlich positiv ist die Chance zur regionalen Kooperation einzuschätzen, da im Vergleich zu Großstädten weniger Akteure beteiligt sind und in der Regel klarere Kosten-Nutzen-Relationen auftreten. Auch bei neuen Kooperationsformen mit dem privaten Sektor (Unternehmen, Bürgern) wirken sich die bessere Überschaubarkeit der Probleme und die direktere Betroffenheit der Privaten positiv aus.³³

46

Für den einzelnen Bürger ist weiterhin von großer Bedeutung, wie sich die Lebensbedingungen in Mittelstädten darstellen. Zur Beantwortung dieser Frage kann die »Laufende BBR-Umfrage«³⁴ herangezogen werden, mit der die alltäglichen Wohn- und Lebensbedingungen der Bürgerinnen und Bürger, ihre Sicht der Dinge, ihre Bewertungen und raumbezogenen Verhaltensweisen im Zeitraum von 1990 bis 2001 erfasst wurden. Die Umfrage brachte für westdeutsche Mittelstädte hinsichtlich der subjektiv empfundenen Defizite ein ähnliches Ergebnis wie bereits durch Mäding beschrieben: Vorteile gegenüber Großstädten erscheinen als Nachteil gegenüber Kleinstädten und umgekehrt. So werden die Defizite in den Bereichen »Schutz vor Kriminalität«, »Spielmöglichkeiten für Kinder«, »ruhige Wohnlage«, »Parkmöglichkeiten für PKW« und »Zusammensetzung der Nachbarschaft« in Mittelstädten geringer als in Großstädten und höher als in Kleinstädten und dem ländlichen Raum eingeschätzt. Auf der anderen Seite werden die Defizite in den Bereichen »Angebot an Ausbildungsplätzen und Jugendfreizeiteinrichtungen«, »Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten«, »Einkaufsmöglichkeiten«, »kulturelle Einrichtungen« und »Versorgung mit ÖPNV« in Mittelstädten höher als in Großstädten und geringer als in Kleinstädten und dem ländlichen Raum empfunden.³⁵

2.3 INNENSTADT IM WANDEL

2.3.1 Definition Innenstadt

»Wenn ›Innenstadt‹ zum Gegenstand einer Untersuchung gemacht wird, so stellt sich zunächst die Frage nach dem zugrundeliegenden Verständnis. Was oder wo die Innenstadt ist und wie sie sich messbar abgrenzen lässt, wird heute vor allem kontrovers diskutiert, um spezifische Maßnahmen ergreifen zu können. Die City, das eigentliche Geschäftszentrum mit vorwiegender Fußgängerschließung, reicht für eine differenzierte Betrachtung nicht aus. Eine historisch geprägte Definition, nach der die Innenstadt dem bis zur Schleifung der Befestigungsanlagen gewachsenen Stadtgebiet entspräche, oder eine morphologische Definition, die darüber hinaus Innenstadtrandgebiete mit ähnlichen städtebaulichen Strukturen umfassen würde, greifen in Anbetracht der heutigen Situation ebenfalls zu kurz. Vielmehr erscheint eine funktionale Betrachtungsweise sinnvoll zu sein, die Nutzungskonzentration, Verkehrszentralität und räumliche Verdichtung zu den maßgeblichen Kenngrößen macht.«³⁶

In der vorliegenden Arbeit wird von einem erweiterten Innenstadtbegriff ausgegangen, der neben der »City«, als Knotenpunkt des Waren- und Dienstleistungstransfers, auch die sie umgebenden funktional gemischten Gebiete umfasst, die sich durch eine Nutzungskonzentration der im Kapitel 2.3.3 beschriebenen Leitnutzungen (Handel/ Dienstleistungen, Wohnen, Arbeiten und Kultur / Freizeit) und eine hohe räumliche Dichte auszeichnen.³⁷

Für die individuelle Abgrenzung der Innenstadt in den einzelnen Untersuchungsstädten spielen daneben insbesondere verkehrliche Aspekte, die historische Entwicklung, die städtebauliche Gestalt und die Identität der Stadtbewohner eine wichtige Rolle. So ist der Innenstadtbereich in stark historisch geprägten Städten wie beispielsweise Biberach an der Riß häufig durch eine in Teilen noch vorhandene Stadtmauer geprägt. Diese klare Abgrenzung führt einerseits zu einem einheitlichen Verständnis in der Stadt, was die Innenstadt darstellt, andererseits ergeben sich besondere Konflikte durch die starren Innenstadtgrenzen. In anderen Städten wie beispielsweise in Böblingen wurde die historische Innenstadt bereits in den 1960er Jahren durch große Einzelhandelserweiterungen außerhalb des gewachsenen Stadtkerns ergänzt, so dass die historische Innenstadt heute nur noch einen kleinen Teil der Innenstadt ausmacht. In der Regel ist die Abgrenzung der

Innenstadt in derartig geprägten Städten deutlich schwieriger als in von historischer Substanz geprägten Städten.

In vielen der untersuchten Städte wird die Innenstadt durch die Verkehrswege definiert. Die Fußgängerzone wurde meist in den ehemaligen Hauptverkehrsstraßen eingerichtet, die durch den Neubau von Umgehungsstraßen beruhigt werden konnten. Die Ortsumfahrungen bilden heute in vielen Städten die Abgrenzung der Innenstadt, so etwa die B 27 in Mosbach als westliche Stadtbegrenzung und die B 14 in Tuttlingen als südliche Begrenzung der Innenstadt. In Schwäbisch Hall wird die Abgrenzung der Innenstadt hingegen stark durch die Topographie geprägt, da durch den engen Taleinschnitt der Kocher keine weitere Ausdehnung der Innenstadt möglich war.

In allen untersuchten Städten wurde die individuelle Abgrenzung der Innenstadt mit den verschiedenen Akteuren diskutiert, wobei zum Teil unterschiedliche Auffassungen deutlich wurden. Für das Ziel der Arbeit war es jedoch nicht erforderlich, für jede Stadt einen für alle Akteure einheitlichen Innenstadtbereich abzugrenzen. Vielmehr wurden die unterschiedlichen Auffassungen in den darauffolgenden Gesprächen und der abschließenden Beurteilung berücksichtigt.

48

In vielen der untersuchten Städte konnte eine sich wiederholende Struktur der unterschiedlichen Innenstadtbereiche beobachtet werden. Diese wird in der nebenstehenden Abbildung beispielhaft anhand der Stadt Biberach an der Riß verdeutlicht.

2.3.2 Historische Entwicklung der Innenstadt

Beschäftigt man sich mit der Funktionsfähigkeit von Innenstädten, so ist zumindest ein kurzer Blick in die Vergangenheit und auf die historische Entwicklung der Innenstadt hilfreich. Da in diesem Bereich jedoch bereits eine Vielzahl an Forschungen und Publikationen bestehen, soll in der vorliegenden Arbeit nur kurz auf das Themenfeld eingegangen werden.

Bereits in der antiken Stadt der Griechen konzentrierte sich der Warenhandel auf die Märkte, die meist auf dem zentralen Platz, der »Agora«, abgehalten wurden. Daneben wurde selbstverständlich in den Innenstädten gewohnt und gearbeitet, alles in einer

Definition Innenstadt - Bereiche

-  **Kristallisationspunkt
Zentrum**
-  **Einzelhandelsinnen-
stadt / Fußgängerzone**
-  **historische Altstadt**
-  **Innenstadt - Randlagen**



heute nur schwer vorstellbaren räumlichen Nähe. Auch die Stadtgründungen der römischen Antike kennen in ihrer strengen Orthogonalstruktur das Stadtzentrum, an dem verschiedene Nutzungen konzentriert waren, das so genannte »Forum«.

Die Stadt des Mittelalters ist vor allem geprägt durch die Nähe zu den Institutionen der Kirche und der weltlichen Machthaber oder zu den Knotenpunkten des Warenhandels. Urbanisierung fand nun hauptsächlich dort statt, wo Bischöfe, Klöster, Paläste oder Burgen ihren Sitz nahmen, sowohl bei Kreuzungen von Handelswegen, bei Marktflecken als auch bei Häfen oder Furten.³⁸

Im Südwesten von Deutschland entstanden im 12. und 13. Jahrhundert etliche Stadtgründungen durch die Stauer, die den Status einer Reichsstadt erwerben konnten (zum Beispiel Schwäbisch Hall). Der Bürgerstolz und des Selbstbewusstseins ist in diesen Städten bis heute zu spüren. Auch weisen viele Städte in Baden-Württemberg in ihrem Zentrum noch den klassischen mittelalterlichen Stadtgrundriss auf.

In der Phase des Absolutismus wurden insbesondere die Stadtzentren zu repräsentativen Mittelpunkten der Stadt umgestaltet.

Tiefgreifende Veränderungen der Stadtstruktur brachte die Entwicklung der Transport- und Produktionstechnologien ab der zweiten Hälfte des 18. Jhd. Mit der Entwicklung der industriellen Fertigung in Fabriken war ein großer Bedarf an Flächen verbunden, dem die Stadt in ihrer bisherigen Ausdehnung nicht nachkommen konnte. »Die Expansion der Stadt durch Auslagerung von Funktionen stellte somit die Voraussetzung für die Herausbildung einer als solchen identifizierbaren, besonderen Innen-Stadt dar.«³⁹

50

Die Eisenbahn war ein zentraler Bestandteil der Industrialisierung. Obwohl die Bahnhöfe zunächst aus Platzmangel außerhalb des Stadtzentrums gelegt wurden, entwickelten sie sich oft zum Mittelpunkt der städtischen Infrastruktur. Insgesamt kam es zu einem rasanten Stadtwachstum, das großflächige Stadterweiterungen nach sich zog. Die zum Teil menschenunwürdigen Verhältnisse insbesondere in den Innenstädten, die aus der enormen Dichte und der fortschreitenden Industrialisierung resultierten, sorgten dafür, dass sich Anfang des 20. Jhd. der Funktionalismus als maßgebliche Planungsideologie durchsetzte. Durch die »Charta von Athen« wurde das Leitbild der Funktionentrennung propagiert und in Teilen durchgesetzt. Großflächig umgesetzt wurde diese Planungsphilosophie jedoch erst im Rahmen des Wiederaufbaus der im 2. Weltkrieg zerstörten Städte. Insbesondere der autogerechte Ausbau der Städte in dieser Zeit hatte weitreichende Konsequenzen für die Innenstädte. Im Zuge der Funktionentrennung kam der Innenstadt in erster Linie die Rolle der Konsumbefriedigung zu. So entstanden im 20. Jahrhundert in den Innenstädten meist sehr große Kaufhäuser, für die oft die historische Baustruktur weichen musste und die in ihren Dimensionen oft nicht den örtlichen Gegebenheiten angepasst waren. Der Wirtschaftsboom in den 1950er und 1960er Jahren stützte diese Entwicklung und führte zu einem Aufschwung der Innenstädte.

Die Zunahme des Individualverkehrs in den Innenstädten führte jedoch in den 1960er und 1970er Jahren dazu, dass die historische Struktur meist durch stark frequentierte Bundesstraßen durchschnitten wurde und die Aufenthaltsqualität durch die Verkehrsemissionen drastisch sank. Dieser Entwicklung wurde in den 1970er und 1980er Jahren durch die Einrichtung von Fußgängerzonen und den Bau von Umgehungsstraßen entgegengewirkt, die meist Teil eines umfassenden Sanierungsprogramms für die Innenstadt waren. In den Fußgängerzonen wurden die Funktionen Einzelhandel und große Dienstleistungseinrichtungen konzentriert. Sie wurden nach anfänglicher Kritik gut angenommen und sind heute ein charakteristisches Merkmal für deutsche Innenstädte.

In den untersuchten Städten ist diese historische Entwicklung der Innenstadt in unterschiedlichster Weise erlebbar. Die mittelalterliche Stadtstruktur ist in Biberach an der Riß, Ettlingen, Lahr, Schwäbisch Hall, Mosbach, Nagold, Ravensburg und Rottenburg noch gut ablesbar. Besonders in Mosbach ist nahezu die gesamte mittelalterliche Baustruktur noch vorhanden. Das Fachwerk wurde im Rahmen von umfangreichen Sanierungsmaßnahmen zu einem großen Teil freigelegt. Trotz dieser positiven Entwicklung konnten die Nachteile, die durch die mittelalterliche Stadtstruktur vorgegeben sind, nicht vollständig behoben werden. So entsprechen die Fachwerkhäuser hinsichtlich der Wohnqualität heute nicht mehr den Ansprüchen, da oft keine vom Erdgeschoss unabhängige Erschließung der Obergeschosse möglich ist und Balkone und private Freiräume fehlen.

51

Ein wichtiges Beispiel für eine Stadtgründung in der Zeit des Klassizismus stellt die Stadt Tuttlingen dar. Nach einem verheerenden Brand 1803, der die gesamte Stadt innerhalb der Stadtmauern zerstörte, wurde sie schachbrettartig mit einem zentralen Wegekreuz und einem Platz als Stadtmittelpunkt wiederaufgebaut. Diese markante Struktur ist bis heute vollständig erhalten und prägt Tuttlingen erheblich.

Die jüngste Innenstadt unter den Untersuchungsstädten ist in Singen zu finden. Ausgehend von einer kleinen Ursprungszelle (Bauern- und Handwerkerdorf) entwickelte sich im Zuge der Industrialisierung eine rasterförmige Stadterweiterung, die insbesondere von dem Standortvorteil der Bahntrasse profitierte. Dementsprechend führt die Haupt-Fußgängerzone in Singen direkt auf den Bahnhof zu.

2.3.3 Gesellschaftlicher Strukturwandel und Innenstädte

Die Zukunft der Innenstädte von Mittelstädten in Baden-Württemberg kann hier vor dem Hintergrund des allgemeinen demografischen und wirtschaftlichen Strukturwandels unserer Gesellschaft nur schlaglichtartig betrachtet werden. Wesentliche Merkmale dieses Strukturwandels mit Bedeutung für die Innenstadtentwicklung von Mittelstädten sind:

- Bevölkerungsentwicklung und Lebensstile
- Zukünftige Arbeitswelt
- Einzelhandel und Konsumverhalten
- Mobilität und Verkehr.

Es stellt sich die Frage, wie die Situation der Mittelstädte und hierbei insbesondere der Stadtzentren von Mittelstädten von diesen allgemeinen Entwicklungen betroffen sein werden.

Gesellschaftliche Veränderungen: Bevölkerungsentwicklung und Lebensstile

Die zukünftige demografische Entwicklung in Deutschland ist durch niedrigere Geburtenraten und geringere Wanderungssalden gekennzeichnet. Überalterung und Bevölkerungsrückgang wird auch Baden-Württemberg treffen. Ein- und Zweipersonenhaushalte werden weiter zunehmen. Es zeichnet sich ein Wandel der Lebensstile hin zu mehr Vielfalt und Flexibilität ab. Die Migration vielfältiger Kulturen wird sich fortsetzen und verlangt Integrationsstrategien. Die Emanzipation der Frauen mit zunehmender Berufstätigkeit wird sich fortsetzen. Daraus entsteht eine zusätzliche Nachfrage nach neuen Betreuungsangeboten für Kinder. Versorgungs- und Dienstleistungsangebote für Senioren gewinnen an Bedeutung.

52

Bei weiterer Verstädterung wird der Trend zu »urbanen Lebensformen« zunehmen. Diese werden in ihrer intensiveren Form in den Metropolen und großen Städten angeboten. Der ländliche Raum wird als ständiger Lebensraum an Bedeutung abnehmen und dafür seine Freizeit und Erholungsqualitäten herausstellen. Die für eine modern und urban lebende Gesellschaft notwendigen Versorgungs- und Dienstleistungsangebote finden sich prinzipiell auch in den Innenstädten von Mittelstädten. Zwar nicht in einer großstädtischen Vielfalt und Differenzierung, dafür aber in einer überschaubaren und kompakten Form. Das Gleiche gilt für Kultur-, Unterhaltungs- und Freizeitangebote.

Die Mittelstadt bietet flexible, insbesondere auch innerstädtische Wohnformen für kleine Haushalte. Singles und Senioren finden in der Mittelstadt weniger anonyme Lebensformen mit leicht zugänglichen, innerstädtischen, stadtgemeinschaftlichen Angeboten. Für global und an großstädtischen Milieus orientierte Menschen mögen Mittelstädte und ihre überschaubaren Zentren eng und kleinstädtisch sein. Vorteile haben hier Mittelstädte in Randbereichen von Agglomerationen mit Ausweichmöglichkeiten in Großstadtzentren. Die Integration von Migranten kann in der Mittelstadt im Vergleich zur Großstadt leichter sein, da es sich um geringe Konzentrationen handelt, und zugleich auch leichter als im ländlichen Raum erfolgen, weil in den Mittelstädten ein intensiverer Kontakt mit fremden Kulturen den Weg für ein besseres Verständnis bereiten kann.

Wirtschaftliche Veränderungen: Zukünftige Arbeitswelt

Die Globalisierung der wirtschaftlichen Prozesse beschleunigt sich. Dienstleistungen und Wissensökonomie werden zu Lasten des produktiven Bereiches weiter zunehmen. Moderne Informations- und Kommunikationstechnologien entwickeln sich rasant weiter. Damit werden Arbeitnehmer ortsunabhängiger. Der ökonomische Wettbewerb verstärkt sich. Nur ständige, innovative, effektivitätssteigernde Umstrukturierungsprozesse erhalten den Wohlstand. Dabei öffnet sich die Arm-Reich-Schere weiter. Die Qualifizierung der Beschäftigten muss ständig erhöht werden. Die Mobilität der Beschäftigten steigt weiter.

53

Die skizzierten Trends führen zu Disparitäten zwischen prosperierenden und schrumpfenden Regionen. Die wirtschaftliche Bedeutung der ländlichen Räume nimmt ab, die der großen Städte und Metropolregionen zu. Die Situation der Mittelstädte ist stark von dem regionalen Einzugsbereich und dem Vorhandensein traditioneller und zukunftsfähiger Wirtschaftszweige und Betriebe abhängig. Die zukünftige Bedeutung der Wissensökonomie verschafft den großstädtischen Räumen mit ihrer größeren Vielfalt an Bildungseinrichtungen und vielfältigen Arbeitsplätzen Vorteile. Manche kleineren Mittelstädte sind in Gefahr, qualifizierte Ausbildungs- und Arbeitsplätze zu verlieren. Andere beherbergen weltbekannte Firmen, die allerdings auch globalen Konkurrenzen ausgesetzt sind. Bei stadtbauhistorisch geprägten Innenstädten gewinnt das Tourismusgewerbe in Verbindung mit der Attraktivität der unmittelbaren landschaftlichen Umgebung an Bedeutung.

Versorgung: Einzelhandel und Konsumverhalten

Die Konzentration im Einzelhandel nimmt weiter zu. Eine abnehmende Anzahl von Betrieben verlangt größere Verkaufsflächen. Große Einkaufszentren bleiben im Vorteil. Der Facheinzelhandel kämpft gegen Angebote der Discounter mit steigenden Non-Food Anteilen. Alternative Vertriebsstrukturen wie E-Commerce und Versandhandel nehmen zu. Die Kundenbindung der Käufer nimmt infolge zunehmender Mobilität weiter ab. Ausgaben für Energie und Verkehr sowie Alterssicherung reduzieren den Konsum von Gütern. Das Konsumverhalten der Verbraucher pendelt zwischen Marken- und Qualitätsorientierung und »Geiz-ist-geil«-Mentalität.

Die Mittelstädte sind in besonderer Weise von der Konkurrenz der großen Märkte an peripheren Lagen oder Verkehrsknoten betroffen. Dies gilt im Besonderen für diejenigen im Randbereich der großen Städte. Die Logistik des Warenvertriebs bereitet in den Innenstädten zunehmend Schwierigkeiten. Es verringert sich die Kundenbindung sowohl hinsichtlich der Einkaufsstadt, als auch des einzelnen Geschäftes. Damit verliert der Wohnstandort als Einkaufsort an Bedeutung. Viele Menschen versorgen sich am Arbeitsort oder auf dem Weg zur Arbeit in den großen Einkaufszentren. Die Folge ist, dass die Versorgungsfunktion der Innenstädte von Mittelstädten weiter sinken wird.

54

Als Alternative kann sich in der Innenstadt der Erlebniseinkauf auch hochwertiger Waren mit individuellem Serviceangebot im Zusammenhang mit anderen Unterhaltungs- und Kulturangeboten im Zentrum entwickeln. Auch in den Innenstädten der Mittelstädte wird die räumliche und funktionale Konzentration des Einzelhandels zunehmen. Die Filialisten nehmen weiter zu, die inhabergeführten Läden gehen drastisch zurück. Die 1a- und 1b-Lagen bilden das »Kaufhaus Innenstadt«. Dezentrale Lagen werden andere Nutzungen wie Wohnen, Dienstleistungen und Arbeitsplätze für kleinere Organisationen aufnehmen.

Mobilität / Verkehr

Die Mobilität nimmt weiter zu, das Verkehrsaufkommen sowohl im Berufs- wie im Freizeitverkehr steigt. Weitere Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz oder Einkaufsstandort werden akzeptiert. Andererseits wird diese Entwicklung mehr oder weniger stark durch steigende Mobilitätskosten gehemmt. Eine Rückbesinnung auf den näheren Einzugsbereich könnte deshalb stattfinden.

Die immer weiter perfektionierten, effektiveren Verkehrssysteme sowohl für den Individualverkehr wie für den Öffentlichen-Personen-Nahverkehr mit immer kürzeren Fahrzeiten können zu weiteren drastischen Frequenzeinbußen für die Innenstädte von Mittelstädten führen. Auch dies trifft in besonderem Maße für die Mittelstädte in geringerer Entfernung zu den Zentren der Großstädte zu. Mittelstädte in ländlichen Räumen sind heute mit orientierungsleichten, funktionstüchtigen Erschließungssystemen und Parkierungsmöglichkeiten in der Innenstadt ausgestattet und bleiben weiter attraktiv für das Umland.

Die Mobilitätsbereitschaft der Menschen hinsichtlich der Entfernung zwischen Arbeitsplatz und Wohnstandort kann den Mittelstädten als Wohnstandort Vorteile verschaffen. Die vergleichsweise günstigeren Kauf- und Mietpreise für das Wohnen, eine stadtgemeinschaftliche Überschaubarkeit, eine nach wie vor gute Versorgungsausstattung und ein qualitativvolles Naherholungsumfeld kann eine Entscheidung für die Mittelstadt als Wohnort erleichtern. In Abwägung mit diesen Vorteilen müssen die Mobilitätskosten zukünftig allerdings in einem verträglichen Rahmen bleiben.

3. Leitfunktionen in der Innenstadt

3.1 EINZELHANDEL

Bedeutung für die Innenstadt

Die Versorgungsfunktion ist traditionell neben dem Wohnen in der Innenstadt eine der wichtigsten Funktionen. Besonders ab dem Ende des 19. Jahrhunderts begann sich der Einzelhandel in den Innenstädten verstärkt zu entwickeln. Mit dem Wiederaufbau und dem Wirtschaftsaufschwung kamen zu den kleinen Fachgeschäften größere Einheiten in Form von Kaufhäusern hinzu. Aufgrund der stetig wachsenden Einheiten und dem fortschreitenden Motorisierungsgrad setzte in den 1970er Jahren ein Trend des Einzelhandels auf der so genannten grünen Wiese ein, also der Ansiedlung von großen Märkten ohne räumliche Nähe zur Innenstadt, meist in Gewerbegebieten oder in der Nähe von Verkehrswegen. Diese großflächigen Handelseinrichtungen in peripherer Lage haben den Vorteil der günstigeren Bodenpreise, wodurch sich für den motorisierten Kunden günstige Rahmenbedingungen ergeben (Erreichbarkeit, Parkraumverfügbarkeit ...). Durch diese Entwicklung entstand ein zunehmender Konkurrenzdruck für die Innenstädte.

Dieser Trend in den Außenbereich der Städte bringt jedoch viele negative Entwicklungen für die Innenstädte im Bereich des Einzelhandels mit sich. Daneben stehen die Innenstädte nicht nur in Konkurrenz mit anderen Standorten außerhalb der City, sondern auch mit neuen Anbietern, wie zum Beispiel Teleshopping oder Einkaufen im Internet. Diese

Verkaufsformen haben in den vergangenen Jahren stark zugenommen und werden voraussichtlich auch in Zukunft eine Konkurrenz für die Innenstädte darstellen. Allerdings bestehen auch begrenzende Faktoren für diese Verkaufsformen wie Lieferzeiten und -kosten, die Preisgabe der Kreditkartennummer sowie fehlende Beratung.⁴⁰

Bemerkbar machen sich die Strukturprobleme im Bereich des Einzelhandels bereits in einigen Städten durch Ladenleerstände und Trading-Down-Prozesse.

4 | LÖRRACH – LEBENSMITTELVOLLSORTIMENTER MIGROS



3.1.1 Beobachtungen in den Untersuchungsstädten

Lebensmittelsektor

Die Situation des Einzelhandels ist starken Veränderungen unterworfen. Besonders deutlich sind diese im Lebensmittelsektor zu beobachten. In den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts haben in allen Innenstädten die Discounter Einzug gehalten. Gleichzeitig wurden auf der so genannten grünen Wiese Supermärkte mit bis dahin in Deutschland unbekanntem riesigen Lebensmittelabteilungen errichtet. Die »Karre-Kasse-Kofferraum-

5/6 | NAGOLD / SINGEN – LEBENSMITTELVOLLSORTIMENTER EDEKA



Mentalität« trat ihren Siegeszug an. Die Folge war ein Massensterben der »Tante-Emma-Läden« und des Lebensmittelhandwerks wie Metzger und Bäcker. Parallel wurden in den 1980er Jahren Lebensmittel-Vollsortimenter mit 1 200 – 2 000 qm Verkaufsfläche – teilweise auch als Lebensmittelabteilungen in Kaufhäusern – in den Innenstädten eröffnet. Im Zuge des Wettbewerbs mit nicht-integrierten Lagen wurden viele von ihnen jedoch wieder geschlossen. Heute ist in vielen Innenstädten die Versorgung mit Lebensmitteln ein Problem. Sofern überhaupt noch ein nennenswertes Angebot vorhanden ist, bedient dieses oft das untere Preissegment. Eine Ausnahme ist Migros in Lörrach, der in zentraler Lage hochwertige Lebensmittel anbietet. Gute Vollsortimenter finden sich auch in Nagold

und Singen. Natürlich ist ein derartiges Angebot auch ein wichtiger Frequenzbringer für die Innenstadt, da es auch viele Kunden von außerhalb in die Innenstadt zieht. An diesem Beispiel ist auch der Wandel der Innenstädte vom Versorgungs- zum Erlebniseinkauf gut ablesbar. Die verbliebenen Lebensmittelgeschäfte können mit den Supermärkten nur durch Spezialisierungen konkurrieren, etwa durch hochwertige Fleisch- und Wurstangebote, umfangreiche Käsetheken oder ausgesuchte Weinabteilungen. Allerdings setzt ein derartiges Angebot eine Kundenfrequenz voraus, die in den in dieser Studie besuchten Mittelstädten vielfach nicht vorhanden ist.

7/8 | MOSBACH / SCHWÄBISCH HALL – WOCHENMÄRKTE



In einer Reihe von Untersuchungsstädten haben sich Wochenmärkte als Frequenzbringer für die Innenstadt etabliert. Voraussetzung ist, dass sie mindestens zweimal in der Woche beschickt werden und ein umfangreiches und interessantes Angebot bieten. Als besonders abwechslungsreich und erfolgreich haben sich die Wochenmärkte in Mosbach, Schwäbisch-Hall und Biberach an der Riß gezeigt.

Unterschiedliche Voraussetzungen

In den untersuchten Innenstädten sind die Voraussetzungen, wie die Nähe zu Oberzentren oder zu benachbarten Mittelzentren, sehr unterschiedlich. Dementsprechend haben

Städte mit großem Konkurrenzdruck, dem sie teilweise nicht gewachsen sind, mehr oder minder große Probleme.

Wenn die Kundenfrequenz nicht stimmt, beginnt vielmals eine Abwärtsspirale des Angebotes, das so genannte Trading Down setzt ein. Fachgeschäfte weichen Billig-Schuh- und Billig-Textilgeschäften. Schließlich eröffnen Ein-Euro-Geschäfte, Wettbüros, Piercing- und Sonnenstudios bis es schließlich zu Leerständen kommt. Diese Phänomene sind auch in den untersuchten Innenstädten zu beobachten, meist zuerst in den 2a-

9 | BIBERACH – TRADING-DOWN-TENDENZEN: BILLIG-TEXTILER



und 2b-Lagen, später auch in den 1b- und 1a-Lagen. Verglichen mit Städten im Ruhrgebiet sind in Baden-Württemberg die Probleme jedoch weitaus geringer und nur in Ansätzen vorhanden.

In Rottenburg fließt viel Kaufkraft in die Oberzentren Reutlingen-Tübingen und Stuttgart. Aus diesem Grund ist es offensichtlich nicht möglich, ein ausreichend attraktives und konkurrenzfähiges Einzelhandelsangebot aufzubauen.

10/11 | TUTTLINGEN / SINGEN – TRADING-DOWN-TENDENZEN: SPORTWETTEN UND EIN-EURO-SHOP



Ein ähnliches Bild zeigt sich auch in Ettlingen, wo für das Kaufhaus Schneider nach der Geschäftsaufgabe keine Einzelhandelsnutzung für die oberen Geschosse mehr gefunden werden konnte. Obwohl die Stadt Ettlingen keinen Einzelhandel in nicht-integrierten Lagen zugelassen hatte, macht sich hier die gute Stadtbahnverbindung in das Oberzentrum Karlsruhe bemerkbar.

Kleine Verkaufsflächen

Ein weiteres Problem stellen die oftmals sehr kleinen Verkaufsflächen in historischen Gebäuden dar. Vielfach sind diese auch nicht ohne Stufen von der Straße her zu erreichen.

Teilweise ist es aber gelungen, zwei oder mehrere Gebäude zusammenzufassen und ein größeres Ensemble herzustellen, wie zum Beispiel in Mosbach. In Biberach an der Riß hat ein Textileinzelhändler durch Zukauf von Grundstücken einen attraktiven und gut sortierten großflächigen Einzelhandelsbetrieb im historischen Kern errichtet. Probleme aufgrund von Niveauunterschieden bleiben jedoch bestehen. Um solche größeren marktgängigen Verkaufseinheiten herzustellen, hat das Stadtplanungsamt in Biberach an der Riß außerdem verschiedene Testentwürfe für die Zusammenlegung von Blockflächen angefertigt. Diese werden mit den Ladenbesitzern und den Grundstückseigentümern diskutiert.

12/13 | ETTLINGEN - KAUFHAUS SCHNEIDER / RAVENSBURG - ZUSAMMENGELEGTE VERKAUFSFLÄCHEN REISCHMANN



In der historischen Altstadt von Ravensburg ist ebenfalls die Zusammenlegung von Verkaufsflächen zu größeren attraktiven Ladengeschäften erfolgreich realisiert worden. Kunden verlangen neben kleineren Ladengeschäften eben auch großflächige Betriebe, die eine umfangreiche Sortimentsbreite und Sortimentstiefe anbieten.

In anderen Städten gibt es zwar größere zusammenhängende Flächen, wie in Schwäbisch Hall das Gelände der ehemaligen Justizvollzugsanstalt, es hat sich bisher jedoch kein Investor mit einem geeigneten Nutzungskonzept gefunden. Offensichtlich steht in Mittelstädten, wenn bereits viel Kaufkraft in das Umland – in diesem Fall in das Oberzentrum

Heilbronn – abgeflissen ist, kein ausreichender Zuwachs an Kaufkraft für größere Projekte in der Innenstadt mehr zur Verfügung.

Inhabergeführte Geschäfte contra Filialisten

Insgesamt sind in den Mittelstädten noch viele inhabergeführte Geschäfte vorhanden. Sie stellen gewissermaßen den Gegenpol zu den Filialisten dar, die den Trend der Zeit treffen und für den Wiedererkennungswert sorgen. Inhabergeführte Geschäfte stehen jedoch für Individualität und Abwechslung und führen oftmals auch Spezialbedarf, was die Attrak-

14/15 | ETTLINGEN / ROTTENBURG – INHABERGEFÜHRTER EINZELHANDEL – BEKLEIDUNGSGESCHÄFTE



tivität des Angebotes steigert. Vielfach verfügen sie auch über eine überdurchschnittliche Sortimentstiefe.

Allerdings zeigt sich bei vielen inhabergeführten Geschäften ein Nachfolgeproblem, wenn ein Generationenwechsel ansteht. Die Ursache liegt sicher zum Teil auch in der mangelhaften Rentabilität der Betriebe. Verdeckt wird diese Problem oft dadurch, dass die Inhaber Eigentümer der Ladenfläche sind. So war öfters der Ausspruch zu hören: »Sie sind längst pleite, sie wissen es nur noch nicht«. Tendenziell nehmen die inhabergeführten Geschäfte und damit die Vielfalt in allen Untersuchungsstädten ab.

Die Filialisten gelten, besonders für das jüngere Publikum, als unverzichtbar. Wenn diese

nicht am Ort präsent sind, fährt man eben in die nächst größere Stadt. Die großen Marken wie C&A, H&M, Müller oder Douglas sind unbestritten Frequenzbringer für die Innenstadt. Sie haben in den Mittelstädten in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Allerdings haben sie nicht nur positive Wirkungen. Sofern diese Geschäfte überwiegen, führt dies leicht zur Uniformität des Stadtbildes und zu einer Verflachung des Angebots. Einerseits führen sie zu einer gewissen Trivialisierung des Erscheinungsbildes, andererseits haben sie auch einen positiven Wiedererkennungswert. In größeren Städten hat die Konkurrenz

16/17 | SINGEN / HEIDENHEIM – FILIALISTEN H&M UND MÜLLER-MARKT



der Filialbetriebe auch zu teilweise nicht unerheblichen Mietsteigerungen geführt, die den eingesessenen Fachgeschäften zu schaffen macht. In den Untersuchungsstädten sind derartige Entwicklungen allerdings nicht zu beobachten. Die Städte sind durchweg froh, wenn ein oder mehrere solche Magnete vorhanden sind. Vielfach wurde auch der Wunsch geäußert, noch mehr Filialisten anzusiedeln. Die Filialzentralen haben strenge Anforderungen hinsichtlich des Einzugsbereiches bzw. der Kaufkraft, die vorhanden sein muss. Wenn diese Kriterien nicht erfüllt sind, ist eine Umwerbung der Ketten aussichtslos.

Beide Betriebsformen zusammen sind dafür verantwortlich, ob man von einem interessanten und lebendigen Einkaufsangebot einer Innenstadt sprechen kann. Zielsetzung

sollte daher sein, dass möglichst alle Zielgruppen ihre entsprechenden Angebote finden.

Werbegemeinschaften

Lebendigkeit und Attraktivität der Einkaufsstadt werden nicht zuletzt von den aktiven Kräften, den Werbegemeinschaften, bestimmt. Sie übernehmen Verantwortung für den gesamten Handel in der Stadt. Die Bündelung und Steuerung der Interessen der Einzelhändler ist insgesamt recht schwierig. Einzelhändler verstehen sich vielfach als Einzelkämpfer (»Einzelhändler heißen so, weil sie einzeln handeln«). In fast allen untersuchten Städten bestehen Dachorganisationen wie »Singen aktiv« oder »Schwäbisch Hall aktiv«. Es ist vor allem dem Einfluss der Werbegemeinschaften zu verdanken, wenn einheitliche Öffnungszeiten, gemeinschaftliche Aktionen und abendliche Beleuchtung der Schaufenster geregelt sind. Sie sorgen auch für Kundenbindung durch Citycards, Rückerstattung von Parkgebühren, Weihnachtsbeleuchtung und Aktionen wie »König Kunde«, die die Servicefreundlichkeit der Geschäfte fördern soll. Sie stehen im Spannungsfeld von »Einzeln-Handeln« und gemeinschaftlichem Auftreten.

Auf welche Weise Werbegemeinschaften und Kommune kooperieren, ist in den Untersuchungsstädten sehr unterschiedlich organisiert (vgl. Kapitel 5.2). Als Problem erweist sich in vielen Fällen, eine ausreichende Manpower für derartige Aktionen bereitzustellen. Viele Städte haben sich deshalb entschlossen, eine Kofinanzierung für hauptamtliche Citymanager zu übernehmen. Dennoch steht und fällt der Einfluss der Einzelhändler mit ihrem Organisationsgrad. Es kann nicht funktionieren, wenn nur wenige Aktive die treibenden Kräfte in den Werbegemeinschaft sind, die die Verantwortung für den gesamten Handel in der Stadt übernehmen.

66

Vor allem zwei Problemkreise sind zu beobachten: Die Werbegemeinschaften sind teilweise nicht nur für die Innenstadt zuständig, sondern auch für die Einzelhändler in nicht-integrierten Lagen. Es ist offensichtlich, dass es dann zu Zielkonflikten kommen muss. Auch die Interessen der inhabergeführten Geschäfte und der Filialbetriebe sind oft gegensätzlich. Die Filialisten, die oft über kein eigenes Werbebudget verfügen, werden meist von der Zentrale gesteuert. Diese hat nicht das gleiche Interesse wie der Einzelhändler am Ort, da die persönliche Kundenbindung fehlt. Viele Einzelhändler glauben daher, dass die Filialisten nur Trittbrettfahrer sind. Dies muss jedoch nicht zwingend so sein, wie die Aktionen »Ab in die Mitte – die Cityoffensive« in mehreren

Bundesländern zeigen, an denen sich auch die Metro Group und die Kaufhof AG beteiligen. Hier ist der Einzelhandelsverband gefordert, das gleichgerichtete Interesse aller Einzelhändler am Ort an einer kundenfreundlichen Präsentation der Geschäfte in der Innenstadt herauszustellen und mit den Filialzentralen entsprechende Vereinbarungen zu treffen. Umgekehrt fehlt auch bei manchen Altinhabern ein ausreichendes Servicebewusstsein, was Öffnungszeiten, Schaufensterbeleuchtung oder Kundenberatung betrifft.

Einkaufszentren in nicht-integrierten Lagen

Einkaufszentren auf der so genannten grünen Wiese haben strukturell einige Vorteile gegenüber den Innenstadtlagen: die Grundstückspreise bzw. Mieten sind generell bedeutend günstiger, es stehen oftmals größere Flächen zur Verfügung, sie sind mit dem PKW in der Regel leicht erreichbar und der Parkraum ist kostenlos. Die Vorteile der Innenstadt, wie eine bessere Anbindung mit dem ÖPNV und eine städtische Atmosphäre können die Nachteile gegenüber der nicht-integrierten Lage jedoch kaum ausgleichen. Diese unerwünschte Konkurrenz kann nur durch eine Begrenzung des innenstadtrelevanten Einzelhandels außerhalb der Innenstadt ausgeschlossen werden. Allerdings sind viele Städte machtlos, wenn die Regionalplanung versagt bzw. versagt hat und auf der Nachbargemarkung – vielleicht sogar in unmittelbarer Nachbarschaft zur eigenen Innenstadt – ein großflächiger Handelsmarkt eröffnet wurde. Jedoch ist zu beobachten, dass in den letzten Jahren die Einsicht in dieser Frage erheblich gewachsen ist.

67

Der innenstadtrelevante Einzelhandel ist in den Untersuchungsstädten nahezu überall in den Gewerbegebieten ausgeschlossen. Märktekonzepte sollen sicherstellen, dass auch keine neuen Sondergebiete für innenstadtrelevanten Einzelhandel am Stadtrand entstehen. Für viele in der Innenstadt ansässige Einzelhändler ist eine eindeutige Haltung des Gemeinderates in dieser Frage eine wichtige Voraussetzung für ihre Investitionsentscheidungen.

Es gibt aber »Altsünden«, wie zum Beispiel das Gewerbegebiet Kerz in Schwäbisch Hall oder das Neckarelzzentrum in Mosbach. Die Gemeinden waren im Zwiespalt, dem Trend nach großen Verkaufsflächen nachzugeben, um der (teilweise vermeintlichen) Konkurrenz in Nachbarstädten zu begegnen und die Kaufkraft am Ort zu halten. Als besonders schädlich für die Innenstädte haben sich dabei großflächige Einkaufszentren unter Ein-

schluss von kleinteiligen Läden mit Sortimenten wie Optik, Parfümeriewaren oder Schmuck sowie zentrenrelevanten Randsortimenten von Fachmärkten erwiesen.

Die Stadt Singen ist traditionell eine Einkaufsstadt für den gesamten Hegau bis zum Bodensee. Der Besatz an Geschäften in der Innenstadt ist umfangreich und umfasst auch ein größeres Kaufhaus. Allerdings wurden in der Vergangenheit in nicht-integrierten Lagen eine größere Zahl von großflächigen Einzelhandelsbetrieben zugelassen, die der Innenstadt heute erhebliche Probleme bereiten. Die Stadt Singen versucht nunmehr, die Notbremse zu ziehen, und hat ein Märktekonzept beschlossen, das weitere großflächige Läden am Stadtrand verhindern soll.

Einkaufscenter / Shopping-Malls in der Innenstadt

In vielen Untersuchungsstädten sind neue Einkaufscenter und Shopping-Malls entstanden. Synergieeffekte für die Innenstadt entstehen durch die Ansiedlung von Einkaufscentern nur bei gut integrierten Lagen und angemessenen Größen. Wichtig ist, dass das Warenangebot auf das vorhandene Einzelhandelsangebot der Innenstadt sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch der Branchen und Sortimente abgestimmt ist. Die Schlossarkaden in Heidenheim sind hier als positives Beispiel zu nennen, da es dort gelungen ist, eine große Mall in die bestehende Einzelhandelsstruktur zu integrieren. Für viele Gemeinden ist es jedoch schwierig, das Votum des vorgelegten Einzelhandelsgutachtens kritisch zu hinterfragen, insbesondere wenn es sich um ein Investorengutachten handelt. Die Schönfärberei eines potenten Projektentwicklers ist für viele Gemeinden allzu verlockend.

68

Einkaufscenter weisen aufgrund einheitlicher Führungsstrukturen Vorteile gegenüber den traditionellen Einzelhändlern auf. Durch entsprechende Klauseln in den Mietverträgen werden Öffnungszeiten, Werbung und Service einheitlich geregelt. Der Centermanager ist auch für den Branchenmix verantwortlich. Über differenzierte Mietpreise wird das Angebot gesteuert. Der Anteil an Filialisten in den Centern ist in der Regel hoch.

Bei nicht- oder weniger integrierten Standorten kommt es eher zu einer Schwächung als zu einer Stärkung der Innenstadt. In Lahr wurde zwar ein größeres Einkaufszentrum (»Arena«) in der Nähe der Altstadt auf dem Gelände des ehemaligen Stadtbahnhofs errichtet. Es liegt jedoch relativ weit vom eigentlichen Zentrum entfernt, so dass es

nur bedingt von Passanten der Innenstadt angenommen wird. Wegen mangelhafter Fußgängererreichbarkeit werden in der »Arena« Einkäufe in der Regel mit dem Kraftfahrzeug erledigt. Zu Synergieeffekten zwischen Einkaufszentrum und Innenstadtgeschäften kommt es daher kaum, eher besteht vielmehr die Gefahr, dass ihr substanziiell Kaufkraft entzogen wird.

In Böblingen besteht das Sonderproblem, dass das in den sechziger Jahren errichtete

18/19 | HEIDENHEIM – SCHLOSSARKADEN / BÖBLINGEN – EINKAUFSZENTRUM



Einkaufszentrum mittlerweile in die Jahre gekommen ist und einer Generalüberholung bedarf. Im Gegensatz zur Innenstadt, wo kontinuierlich an unterschiedlichen Stellen saniert und erneuert wird, benötigt die Sanierung eines City-Centers viel Geld auf einmal. Bei einem Investitionsstau sackt das gesamte Center ab. In Böblingen sind die einzelnen Verkaufsflächen im Stockwerkseigentum verschiedener Eigentümer, so dass es – wohl vielfach auch aus finanziellen Gründen – schwierig ist, sich auf ein neues tragfähiges Konzept zu einigen. Es kommt hinzu, dass ein nicht unerheblicher Kaufkraftabfluss in das benachbarte Einkaufszentrum Breuningerland im Mittelzentrum Sindelfingen erfolgt.

3.1.2 Trends, Thesen und Empfehlungen

Verstärkung der Konkurrenzen

■ Sofern die Entwicklung der letzten 30 Jahre anhält, wird sich die Konkurrenz für die Einkaufsinnenstadt durch den Einzelhandel auf der so genannten grünen Wiese – Discounter, Supermärkte, Fach- und Hypermärkte – sowie durch das E-Commerce weiter fortsetzen. Auch die Supermarktketten haben mittlerweile erkannt, dass das besondere Flair der Innenstadt konsumfördernd wirkt. Sie versuchen daher, die Einkaufsatmosphäre in den Centern den Innenstädten anzupassen. Demografische Entwicklungen können dazu führen, dass eine vermutlich allgemein steigende Kundenmobilität nicht überall zu beobachten sein wird. Ob sich eine steigende Kundenmobilität als Fluch oder Segen für die Innenstadt erweist, wird von der jeweiligen Konkurrenzsituation abhängen.

■ Es wird vor allem darauf ankommen, die Rahmenbedingungen in den Innenstädten zu verbessern. Hierzu gehört, dass die weichen Standortqualitäten, wie Aufenthaltsqualität, Angebot an Dienstleistungen, kulturelle Einrichtungen und Veranstaltungen, ständig überprüft und verbessert werden und dass in der Innenstadt ein ausreichendes Bevölkerungspotenzial lebt. Aller Voraussicht nach werden reine Versorgungseinkäufe weiter rückläufig sein. Stattdessen werden sich die Kunden immer stärker von der Erlebnisqualität der Innenstadt angezogen fühlen, sofern sie vorhanden ist. Hierauf muss einerseits der Facheinzelhandel durch entsprechende Angebote reagieren. Andererseits müssen die Städte die Aufenthaltsqualität durch ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums verbessern. Wichtig hierfür ist neben den genannten weichen Standortqualitäten auch ein lebendiges Stadtbild. Unter Umständen kann auch das Einkaufserlebnis durch Einkaufspassagen gesteigert werden.

70

Fortschreiten der Konzentrationsprozesse

■ Es ist damit zu rechnen, dass sich der Einzelhandel längerfristig weiter konzentriert. Der Druck auf die 1a-Lagen wird weiter zunehmen, der Handel wird sich eher aus den 1b- und 2a-Lagen zurückziehen. In der Regel werden diese Lagen dann zunächst durch weniger profitable Nutzungen (zum Beispiel durch Wettbüros) ersetzt. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass diese Lagen durch den Einzug von höher profitablen Dienstleistungen, Gastronomie oder Wohnungen langfristig umstrukturiert werden. Weiterhin werden sich die Verkaufsflächen der einzelnen Betriebe auf Kosten der kleineren Läden vergrößern.

- Der Einzelhandel mit reiner Versorgungsfunktion wird aus der Innenstadt in Randlagen gedrängt. In der Innenstadt wird künftig der Erlebniseinzelhandel dominieren. Der Handel wird eher hochwertige Produkte mit emotionalem Mehrwert anbieten. Er kann mit Servicequalität (Beratung, Freundlichkeit, Kundennähe) gegenüber den Supermärkten punkten.

- Die Filialisierung wird in den Mittelstädten ebenfalls zunehmen. Als Konsequenz wird sich die Angebotstiefe vermutlich weiter verringern. Es werden zwar alle Sortimente abgedeckt, aber die Vielfältigkeit des Angebotes wird eher abnehmen. Es besteht die Gefahr, dass sich die Angebote in den konkurrierenden Innenstädten so angleichen, dass die Kunden keine Unterschiede mehr erkennen und somit der Erlebniswert sinkt. Dieser Entwicklung ist durch ein aktives Liegenschafts- und Citymanagement gegenzusteuern. Es wird darauf ankommen, ein eigenständiges und interessantes Profil der Innenstadt zu entwickeln.

- Die Kundenfrequenz wird durch zunehmende Mobilität weiter abnehmen, wenn es nicht gelingt, diese durch Synergie mit anderen Frequenzbringern, wie Gastronomie, Kultureinrichtungen und Veranstaltungen zu steigern.

Organisation der Einzelhändler gewinnt an Bedeutung

- Im Hinblick auf den wachsenden Konkurrenzdruck wird die Zusammenarbeit und Organisation aller Innenstadthändler an Bedeutung gewinnen. Nur mit gemeinsamen, attraktiven Aktionen lässt sich das eigene Profil gegenüber konkurrierenden Zentren schärfen.

- Im Rahmen des Stadtmarketings wird sich der Einzelhandel mit anderen Aktivitäten, wie Themenmärkten und Angeboten für Entertainment, räumlich und organisatorisch abstimmen müssen, um Synergieeffekte zu erzielen.

- Die Koordination der vielfältigen Aufgaben kann durch einen Citymanager für die Innenstadt (analog zum Centermanager) erfolgen. Die Frage wird sein, in wie weit die Abstimmung auf freiwilliger Basis erfolgreich sein kann oder in wie weit es Druckmittel bedarf, um Trittbrettfahrer zu vermeiden. Ein Citycommitment kann ein mögliches Instrument darstellen. Auch Standortgemeinschaften haben sich als erfolgreich erwiesen, da sie auf freiwilliger Basis kleinräumig organisiert sind und aufgrund von persönlichen Kontakten den Ausgleich von Interessen herbeiführen (vgl. Kapitel 5.3.4).

3.2 DIENSTLEISTUNGEN / VERWALTUNGEN / BILDUNGSEINRICHTUNGEN / SOZIALE UND KIRCHLICHE EINRICHTUNGEN

3.2.1 Bedeutung für die Innenstadt

Neben dem Angebot an Waren bildet die Innenstadt einen Dienstleistungsschwerpunkt. Zusätzlich zu den privaten Dienstleistern wie Banken, Reisebüros oder Rechtsanwälten sind in der Regel in der Innenstadt alle wichtigen öffentlichen Einrichtungen wie das Rathaus, die Polizei oder die Kreisverwaltung zu finden. Darüber hinaus ist sie der zentrale Standort für Bildungseinrichtungen wie Schulen, Hochschulen, Volkshochschulen und Bibliotheken sowie für Kirchen und soziale Einrichtungen. Einen weiteren wichtigen Bereich stellen die gesundheits- und wellnessbezogenen Dienstleistungen wie Ärzte, Krankengymnasten, Solarien oder Kosmetikstudios dar.

Diese Bündelung von Angeboten und Infrastrukturen in der Innenstadt birgt viele Vorteile:

- Für den Konsumenten entstehen kurze Wege, die in der Regel zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Dies führt zu einem geringeren Verkehrsaufkommen und wirkt sich somit positiv auf die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt aus
- Ein breites Dienstleistungsangebot schafft eine erhöhte Besucherfrequenz, was sich positiv auf die Umsätze des Einzelhandels und der Gastronomie auswirkt
- Zusätzlich werden durch die gezielte Inanspruchnahme einzelner Dienstleistungsangebote zum Teil neue Bevölkerungsgruppen in die Innenstadt geleitet, die gewöhnlich ihren Bedarf nicht in der Innenstadt befriedigen. Hierdurch entstehen Mitnahmeeffekte im Einzelhandel
- In der Innenstadt gelegene Bildungseinrichtungen und kirchliche bzw. soziale Einrichtungen können eine Identifizierung ihrer Besucher mit der Stadt bewirken. Weiterhin können sie sich, indem sie als Kristallisationspunkt für soziale Maßnahmen dienen, stabilisierend auf das soziale Gefüge der Stadt auswirken (zum Beispiel Jugendarbeit an einer Schule, die über diese hinaus auf die Stadt ausstrahlt)
- Insbesondere der Schülerverkehr sorgt für ein besseres Angebot und eine bessere Auslastung des ÖPNV zwischen Innenstadt und Umland, der auch dem erwachsenen Besucher zugute kommt.

Diese positiven Aspekte wurden in nahezu allen untersuchten Städten beobachtet und werden im Folgenden näher beschrieben.

3.2.2 Beobachtungen in den Untersuchungsstädten

Dienstleistungen

In großer Übereinstimmung wurde in den Fragebögen den Dienstleistungen in der Innen-

20/21 | BIBERACH A. D. RISS – NEUBAU EINES ÄRZTEHAUSES IN ZENTRALER LAGE / TUTTLINGEN – KREISSPARKASSE



stadt eine hohe Bedeutung beigemessen, die zum Teil in den vergangenen Jahren noch gewachsen ist. Es überwiegen klar die kundenorientierten Dienstleistungen, wohingegen die nicht-kundenorientierten Dienstleistungen in den Innenstädten tendenziell zurückgegangen sind.

Banken, Versicherungen und Krankenkassen sind in allen Innenstädten, meist in der Fußgängerzone, präsent. Dies ist zum einen in der guten Erreichbarkeit für Kunden, zum anderen im Imagefaktor, den die Innenstadt liefert, begründet.

Die gesundheitsbezogenen Dienstleistungen wie Ärzte und Krankengymnasten stellen ebenfalls eine wichtige Funktion der Innenstadt dar, da sie in der Regel von allen Bevölkerungsgruppen aufgesucht werden und für eine hohe Frequenz in der Innenstadt sorgen. In einigen Städten wurden einzelne Praxen in größeren Ärztehäusern zusammengefasst, so dass sie mehr Gewicht für die Innenstadt bekommen. Teilweise wurden dafür, wie das Ärztehaus in Biberach an der Riß, architektonisch ansprechende Gebäude verwirklicht.

22 | LAHR - RATHAUS



74

Öffentliche Verwaltungen

Das Rathaus, in den meisten Städten mit integriertem kundenorientiertem Bürgercenter, ist traditionell in der Innenstadt, häufig in einem historischen Gebäude, angesiedelt. In den meisten Städten reichte das historische Rathaus nicht aus, um alle erforderlichen Einrichtungen unterzubringen, so dass entweder einzelne Ämter in andere städtische Gebäude ausgelagert wurden, wie zum Beispiel in Rottenburg und Schwäbisch-Hall, oder neue Gebäude entstanden, in denen alle Einrichtungen gebündelt untergebracht werden konnten. Das Heidenheimer und das Lörracher Rathaus sind die spektakulärsten Beispiele für Neubauten der 1960er und 1970er Jahre, die einerseits, im Stil der damaligen

Zeit, eine hohe Funktionalität aufweisen, sich andererseits aufgrund ihrer Größe und Kubatur wenig in die bestehende Stadtstruktur einfügen. Die Neubauten in zentraler Innenstadtlage machen deutlich, dass die städtischen Verwaltungen die Bedeutung des Rathauses für die Innenstadt bereits in dieser Zeit erkannten und ihm neben der Funktion als Frequenzbringer auch eine hohe Identifikationsfunktion beimaßen. Weitere wichtige öffentliche Einrichtungen in den untersuchten Innenstädten sind Landratsämter, Polizeistationen, Gerichte und Notariate sowie Agenturen für Arbeit. Von den untersuchten Städten wiesen beispielsweise Schwäbisch-Hall und Tuttlingen einen hohen Anteil an Verwaltungseinrichtungen in der Innenstadt auf.

23 | HEIDENHEIM – RATHAUS



75

Bildungseinrichtungen

Nahezu alle untersuchten Städte weisen ein vielfältiges, auch weiterführendes Schulangebot auf. Einige wie beispielsweise Biberach an der Riß, Tuttlingen, Nagold, Rottenburg, Ravensburg und Ettlingen beschreiben sich als regelrechte »Schulstädte«, da die Schulen eine bedeutende Rolle spielen. Die starke Frequenz an Schülern, die durch die Schulen in der Innenstadt hervorgerufen wird, macht sich in diesen Städten besonders durch eine große Lebendigkeit auf der einen Seite und eine große Dichte an jugendorientierten Angeboten wie Geschäften für Unterhaltungselektronik und Fast-Food-Läden (Döner, Pizza, Pommes) auf der anderen Seite bemerkbar.



Die über die allgemeine Schulbildung hinausgehenden Angebote, zum Beispiel Berufsakademien, Fachhochschulen oder Hochschulen, tragen je nach ihrer Lage in der Stadt ebenfalls zur Befruchtung der Innenstadt bei. Die Berufsakademie Ravensburg und die Fachhochschule Schwäbisch-Hall liegen direkt in der Innenstadt und führen zu den beschriebenen Synergien. Die Berufsakademien in Mosbach und Heidenheim sowie die Hochschule Biberach an der Riß liegen in einer innerstädtischen Randlage, so dass nur teilweise Synergien mit der Innenstadt bestehen. Die Wissenschaftliche Hochschule Lahr, die Berufsakademie Lörrach und die Fachhochschule für Textilwesen in Nagold liegen

25/26 | RAVENSBURG – BERUFSAKADEMIE / NAGOLD – STADTBIBLIOTHEK



hingegen relativ weit von der Innenstadt entfernt, so dass kein direkter Einfluss zu erwarten ist. Dennoch stellen diese Bildungseinrichtungen wichtige Institutionen in der Stadt dar. Sie steigern erheblich die Attraktivität der Stadt, sorgen für ein offenes Klima und eine gewisse Internationalität und sind somit auch für die Innenstadt von Bedeutung.

In fast allen Innenstädten befinden sich Bibliotheken und Volkshochschulen, in denen neben ihrer wichtigen Bildungsfunktion auch Kulturveranstaltungen stattfinden und die sich oft als Orte für eine ungeplante Kommunikation entwickelt haben.

Soziale und kirchliche Einrichtungen

Die Kirche als Mittelpunkt einer Stadt - dieses historisch bewährte Konzept ist nach wie vor in vielen der untersuchten Städte auffindbar. Besonders in den historisch gewachsenen Städten dominiert die wichtigste Stadtkirche, meist aufgrund ihrer Größe und solitären Stellung im Stadtgefüge, die Innenstadt. Gute Beispiele hierfür sind die Kirche St. Martin in Biberach an der Riß, die Stiftskirche in Mosbach und St. Michael in Schwäbisch Hall. Eine Besonderheit stellt die Stadt Rottenburg dar, deren Innenstadt stark durch kirchliche Einrichtungen geprägt ist, wie den Dom, das Bischöfliches Palais und

27/28 | SCHWÄBISCH HALL - KIRCHE ST. MICHAEL / ROTTENBURG - DOM



Ordinariat, das Priesterseminar und das Diözesanmuseum. Die Kirchen nehmen neben deren originär religiösen Aufgaben auch soziale Aufgaben wahr, die sich auf die gesamte Innenstadt positiv auswirken können.

Weitere soziale Einrichtungen, die sich häufig in den Innenstädten der Untersuchungsstädte befinden, sind die soziale Dienste, diakonische Einrichtungen und Angebote wie der Tafelladen. In Singen wird so zum Beispiel der Heinrich-Weber-Platz stark durch die Gebäude der Arbeiterwohlfahrt (AWO) und die Singener Tafel geprägt. Für die Nutzer solcher sozialen Einrichtungen stellt die Lage in der Innenstadt erhebliche Vorteile dar, da die Kommunikation unter den Nutzern gefördert wird und somit einfach soziale Netzwerke aufgebaut werden können. Weiterhin ergeben sich durch die innerstädtische Lage kurze Wege, was insbesondere für unmotorisierte Bevölkerungsgruppen von großer Bedeutung ist.

29 | SINGEN – HEINRICH-WEBER-PLATZ MIT TAFELLADEN



79

Auch Altenpflegeeinrichtungen und Kinderbetreuungsangebote stellen wichtige soziale Einrichtungen in den Innenstädten dar, die eng mit der Wohnfunktion verknüpft sind (siehe auch Kapitel 3.3).

3.2.3 Trends, Thesen und Empfehlungen

■ Es ist davon auszugehen, dass die Innenstädte auch weiterhin für Dienstleistungen aller Art interessant bleiben werden. Allerdings gründet diese Attraktivität im wesentlichen in der Funktionsmischung in den Innenstädten, also einem Mix aus Wohnen, Einzelhandel, Arbeitsplätzen, Freizeitmöglichkeiten und Dienstleistungen. Gehen einige

dieser Funktionen in einer Innenstadt zu einem erheblichen Anteil zurück, besteht auch hinsichtlich der Dienstleistungseinrichtungen die Gefahr, dass die Innenstadt für diese an Attraktivität verliert.

■ Weiterhin besteht besonders in den größeren Mittelstädten die Gefahr, dass sich große Dienstleistungseinrichtungen, wie Banken oder Versicherungen, in der 1-a-Lage der Innenstadt konzentrieren und damit, im Vergleich zur Belebung durch den Einzelhandel, zu einer Absenkung der Besucherfrequenz führen.

■ Die Bedeutung von Bildungsangeboten als Zukunftsfaktor nimmt weiter zu. Gute schulische Angebote und berufsbegleitende Fortbildungen, vor allem in innerstädtischen oder innenstadtnahen Lagen, sind eine Chance für die Profilierung und die Aufwertung der Mittelstädte.

3.3 WOHNEN

3.3.1 Bedeutung für die Innenstadt

Historisch gesehen weist die Innenstadt eine Nutzungsmischung auf, in der das Wohnen eine wichtige Rolle spielt. Erst nach dem Einzug der Charta von Athen mit ihrem Grundsatz der Funktionentrennung in die Planungstheorie wurden reine Wohngebiete, meist an der Peripherie der Siedlungen, realisiert. Als Antwort auf die Industrialisierung und der damit verbundenen Verschlechterung der Wohnbedingungen in den Innenstädten erschien diese Wohnform sinnvoll und attraktiv.

Die Dominanz des Einzelhandels und die höheren Renditeerwartungen bei gewerblichen Nutzungen im Vergleich zur Wohnnutzung haben in den vergangenen Jahrzehnten in einigen Städten dazu geführt, dass in deren Innenstädten nur noch ein kleiner Anteil an Wohnnutzung besteht. In anderen Städten wurde dieser Entwicklung bereits frühzeitig begegnet und durch umfangreiche Sanierungen hochwertiger Wohnraum geschaffen.

Die Wohnfunktion stellt für die Innenstadt eine wichtige stabilisierende Stütze dar, indem sie insbesondere außerhalb der Ladenöffnungszeiten für Belebung sorgt. Darüber hinaus ist sie die Grundlage für die innerstädtische Nahversorgung, sorgt für ein individuelles

Erscheinungsbild und führt dazu, dass sich ein Teil der Bevölkerung direkt mit der Innenstadt identifiziert und sich für sie, aus der direkten Betroffenheit, verantwortlich fühlt. So hat sich in Städten mit einem hohen innerstädtischen Wohnanteil gezeigt, dass sich dieser positiv auf die Sauberkeit und das individuelle Sicherheitsempfinden auswirkt.

Für die in der Innenstadt lebenden Menschen eröffnen sich viele Vorteile, insbesondere die Nähe zu allen Infrastruktureinrichtungen (Kultur, Einkauf, Bildung, Gesundheit ...), die in der Regel gute ÖPNV-Anbindung, die kurzen Wege und das städtische Flair. Darüber hinaus stellt die Konzentration des Wohnens in der Innenstadt einen wichtigen Beitrag zum Ressourcenschutz dar, da weniger Flächen an der Peripherie verbraucht werden und die zurückzulegenden Wege kürzer sind und auch ohne Pkw bewältigt werden können.

Auf der anderen Seite hat das Wohnen in der Innenstadt mit einer Reihe von Problemen zu kämpfen, als da sind:

- Hohe Mieten / Immobilienpreise
- Fehlender Parkraum (»man kann das Auto nicht vor die Tür stellen«)
- Konflikte mit anderen Nutzungen zum Beispiel Gastronomie / Events / Feste ...
- Starke Verkehrsemissionen, zum Beispiel durch Bundesstraßen
- Schwierige bauliche Situationen durch historische Bausubstanz
- Imageprobleme und Probleme mit Sauberkeit und Sicherheit
- Mangelnde Wohnqualität durch fehlende private Freibereiche und Spielmöglichkeiten.

81

Diesen Problemen muss zur Aktivierung der Wohnfunktion in den Innenstädten aktiv entgegengewirkt werden.

3.3.2 Beobachtungen in den Untersuchungsstädten

Als übereinstimmendes Merkmal kann festgehalten werden, dass in allen untersuchten Städten der Wohnfunktion in der Innenstadt eine hohe Bedeutung zugemessen wird. In der Mehrzahl der Städte wurde die Entwicklung in den vergangenen 15 Jahren so eingeschätzt, dass das Wohnen in der Innenstadt entweder zugenommen hat oder gleich stark geblieben ist. Lediglich in Heidenheim, Mosbach und Tuttlingen wird die Entwicklung der vergangenen 15 Jahre so eingeschätzt, dass das Wohnen in der Innenstadt an Bedeutung verloren hat bzw. dessen Qualität zurückgegangen ist.

Insgesamt wurden hinsichtlich des Wohnens in der Innenstadt in den untersuchten Städten sehr unterschiedliche Verhältnisse und Entwicklungen angetroffen. Es gibt Städte, in denen das Wohnen sehr positiv besetzt ist und mit einer großen Nachfrage einhergeht. Zu diesen Städten zählen beispielsweise Ettlingen, Lörrach, Biberach an der Riß oder Nagold. In der Regel ist diese positive Entwicklung auf eine konsequente Stärkung des Wohnens in den Innenstädten, insbesondere durch großflächige Sanierungsgebiete, auf eine qualitativ hochwertige Gestaltung der öffentlichen Freiräume sowie auf eine umfassende Verkehrskonzeption, die sowohl den ruhenden Verkehr als auch die Verkehrs-

30/31 | LÖRRACH – WOHNHAUS AM CHESTER-PLATZ / BIBERACH A. D. RISS – WOHNBEBAUUNG HAUX-AREAL



(QUELLE: STADT BIBERACH AN DER RISS)

führung bewältigt, zurückzuführen. Flankierend sind für ein positives Wohnumfeld attraktive Infrastruktur- und Nahversorgungseinrichtungen sowie Kultur- und Freizeitangebote von Bedeutung. Als Beispiele für besonders gelungene innerstädtische Wohnprojekte fielen im Rahmen der Untersuchung in diesen Städten das Wohnhaus in Lörrach am Chester-Platz und die Eigentumswohnungen in Biberach an der Riß auf dem Haux-Areal auf.

Größtes Problem des innerstädtischen Wohnens in den Städten, die bereits als Wohnstandort sehr attraktiv sind, stellen die hohen Mieten und Immobilienpreise dar. Dies führt

dazu, dass verstärkt Bevölkerungsgruppen mit einem hohen Einkommen in die Innenstadt ziehen und insbesondere für Familien kaum noch bezahlbarer Wohnraum verbleibt. Dies ist sozusagen der Preis für die Attraktivitätssteigerung in der Innenstadt und kann grundsätzlich kaum verändert werden. Die Städte können jedoch versuchen, durch besonders geförderten Wohnraum für Familien und für Bevölkerungsgruppen mit geringeren Einkommen wie zum Beispiel Studenten, eine ausgewogene Sozialstruktur in den Innenstädten zu erhalten bzw. wieder herzustellen.

In anderen Städten ist das Wohnen in der Innenstadt eher negativ besetzt bzw. mit größeren Problemen behaftet, beispielsweise in Singen, Böblingen, Heidenheim oder Tuttlingen. Teilweise bestehen Konzentrationstendenzen ärmerer Bevölkerungsgruppen in der Innenstadt, die mit einer überdurchschnittlich hohen Sozialhilfe- und Migrantendichte einhergehen. Eine solche Problemkonstellation basiert auf verschiedenen Gründen, die in einer wechselseitigen Beziehung zueinander stehen und auf die im Folgenden eingegangen werden soll.

Die höhere Rendite, die aus gewerblichen Objekten zu erzielen ist, führt, besonders in wirtschaftlich starken Städten, zu einer Verdrängung des Wohnens aus der Innenstadt. Dieser Prozess konnte insbesondere in Heidenheim beobachtet werden, wo durch die starke Einzelhandelsorientierung in einigen Gebieten das Wohnen zurückgedrängt wurde.

83

In vielen der untersuchten Städte stellen sich die Parkmöglichkeiten für die in der Innenstadt lebenden Menschen problematisch dar. Besonders in historisch geprägten Städten und bei einem hohen Grad an Verkehrsberuhigung ist die private Zufahrt zu den Wohngrundstücken häufig schwierig. Oft wurde dieser Schwierigkeit begegnet, indem private Tiefgaragen hergestellt wurden, wobei meist ein kurzer Fußweg vom eigenen Wohngebäude zur Tiefgarage zu bewältigen ist. In der Regel bleibt jedoch die Situation besonders in historischen Städten schwierig und wird lediglich gemindert werden können. Weiterhin ist bei der in der Innenstadt lebenden Bevölkerung ein Bewusstseinswandel dahingehend wünschenswert, dass es nicht zwingend erforderlich ist, sein Auto direkt vor der eigenen Haustür parken zu müssen. In einigen Städten, wie beispielsweise in Ettlingen, wird diese Einschränkung bereits von vielen Bewohnern gerne zugunsten eines lebendigen und attraktiven städtischen Wohnumfelds in Kauf genommen.

In einigen Städten wird das innerstädtische Wohnen erheblich durch eine hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt und Lärm- und Schadstoffemissionen mindern die Wohnqualität. In der Regel wurden diese Städte in den 1960er und 1970er Jahren autoorientiert ausgebaut, so dass durch die Innenstadt stark belastete Bundesstraßen führen, die nur schwer verlegt oder beruhigt werden konnten. Gute Beispiele für eine solche Situation stellen die Städte Böblingen, Singen und Heidenheim dar. Die negativen Auswirkungen auf die Wohnsituation sind oft so gravierend, dass in die Häuser entlang dieser Straßen nicht mehr investiert wird, die Mieten und Immobilienpreise sinken und sich als

32 | SINGEN – GERINGE WOHNQUALITÄT (HOHE VERKEHRSELASTUNG, FEHLENDE FREIFLÄCHEN)



84

Ergebnis einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen konzentrieren. Diese Entwicklung wirkt sich meist auch auf die umliegenden Straßenzüge aus, so dass ein ganzes Quartier einen Imageverlust erleiden kann.

Insgesamt ist das Image einer Stadt ein weiterer wichtiger Faktor. Es besteht eine enge Wechselbeziehung zwischen der Attraktivität als Wohnstandort und dem Bild, welches die Bewohnerinnen und Bewohner von ihrer Innenstadt haben. Auch das subjektive Sicherheitsempfinden und die Sauberkeit im öffentlichen Raum haben großen Einfluss auf die Qualität einer Innenstadt als Wohnstandort.

Neben der Störung durch den Verkehr treten in der Innenstadt in nahezu allen Städten Konflikte zwischen der Wohnnutzung und der Gastronomie, Festen und sonstigen Events auf. Durch den starken Zuwachs an Veranstaltungen in den vergangenen Jahren und die zeitliche Ausdehnung besonders in die Abendstunden hinein, haben sich diese Konflikte verstärkt. Die starke Freizeitorientierung in den Innenstädten (vgl. Kapitel 3.5) steht damit einer verstärkten Wohnnutzung, insbesondere für Familien mit Kindern, entgegen und kann durch die Stadtverwaltungen nur schwer bewältigt werden. In einigen Städten,

33 | TUTTLINGEN – GERINGE WOHNQUALITÄT (SANIERUNGSBEDARF, FEHLENDE FREIFLÄCHEN)

34 | MOSBACH – HISTORISCHE BAUSUBSTANZ



wie beispielsweise in Biberach an der Riß, bestehen Ansätze, diesen Konflikt zu lösen, indem die Innenstadt in Zonen eingeteilt wird, in denen entweder die Freizeit- oder die Wohnorientierung Vorrang genießen soll. Die Umsetzung erweist sich jedoch meist als schwierig.

In stark historisch geprägten Städten, wie beispielsweise Mosbach, bestehen schwierige bauliche Situationen durch die historische Bausubstanz. Die Fachwerkhäuser in der Fußgängerzone sind als Wohn- und Geschäftshäuser konzipiert, in denen die Ladeninhaber über den Läden, die im Erdgeschoss untergebracht sind, wohnen. Dadurch bestehen für

die oberen Geschosse häufig keine eigenständigen, vom Ladengeschäft unabhängigen Erschließungen. Der für eine getrennte Erschließung der beiden Einheiten erforderliche Umbau kann von den häufig bereits älteren Eigentümern teilweise nicht finanziert werden. In anderen Fällen fehlt der Handlungsdruck, da die Eigentümer nicht auf Mieteinnahmen angewiesen sind und die Obergeschosse lieber leer stehen lassen, als aktiv zu werden. In einzelnen Fällen wurden auch die restriktiven Vorgaben des Denkmalschutzes beklagt, wodurch Umbauten zusätzlich erschwert werden. In Innenstädten mit hohen Anteilen an Bausubstanz aus der Nachkriegszeit bestehen teilweise ebenfalls

35/36 | ROTTENBURG – ANGEBAUTE BALKONE



Defizite hinsichtlich des Wohnstandards (so genannte Einfachstwohnungen), insbesondere wenn nicht kontinuierlich in die Gebäude investiert wurde.

Ein wichtiges Merkmal für die Wohnqualität ist neben dem Gebäude der dazugehörige Freibereich. Die klassische und besonders oft von Familien nachgefragte Wohnform des Einfamilienhauses mit Garten lässt sich in der Innenstadt meistens nicht verwirklichen und muss durch andere, dennoch attraktive Wohnformen ersetzt werden. Im Bestand fehlt in vielen Innenstädten oft jedoch jeglicher Freibereich, so dass er den heutigen Wohnansprüchen nicht mehr gerecht wird. In der Vergangenheit wurde allerdings in allen

Städten versucht, diesen Missstand durch Umbauten oder den Anbau von Balkonen zu beheben.

Auch die öffentlichen Freibereiche tragen wesentlich zur Wohnqualität bei. Besonders für Familien ist ein anregendes und sicheres Umfeld wichtig, in dem sich Kinder so weit wie möglich frei bewegen können. Diesem Anspruch werden jedoch die wenigsten der untersuchten Innenstädte gerecht, obwohl viele Städte Familienfreundlichkeit als wichtiges Entwicklungsziel postuliert haben. Tatsächlich sind in den Innenstädten meist nur wenige

37/38 | ROTTENBURG – SPIELBEREICH IM STADTGRABEN / NAGOLD – KLEB PARK



Spielmöglichkeiten vorhanden, was auf den hohen Grundstückswert in der Innenstadt zurückzuführen ist. Weiterhin überwiegen derzeit in den meisten Innenstädten unter der Wohnbevölkerung Alleinstehende und Paare ohne Kinder, so dass auch die Nachfrage nach solchen Einrichtungen begrenzt ist. In einigen Städten wurde bereits aktiv versucht, diese Situation zu verbessern, indem innerstädtisches Wohnen durch ein attraktives Umfeld für Kinder und Jugendliche ergänzt wurde. Positive Beispiele stellen die Stadt Rottenburg dar, wo im Stadtgraben öffentliche Grünflächen geschaffen wurden, in die vielfältige Spielmöglichkeiten integriert sind, sowie der Kleb-Park in Nagold und der Große Unterwöhrd in Schwäbisch Hall.

In allen Städten, auch in jenen mit problembehafteter Wohnsituation, fanden sich innovative Projekte mit dem Ziel, das innerstädtische Wohnen zu fördern. Gute Beispiele sind das Hautana-Areal in Böblingen, die Wohnbebauung am Donauufer in Tuttlingen und die Reihenhausbebauung auf dem Postgebäude in Singen. Diese Gebiete wurden häufig auf Konversionsflächen und mit Hilfe von Städtebaufördermitteln realisiert.

3.3.3 Trends, Thesen und Empfehlungen

- Die in den vergangenen Jahren in vielen Fachveranstaltungen diskutierte These

39/40 | SCHWÄBISCH HALL – GROSSER UNTERWÖHRD / BÖBLINGEN – HAUTANA-AREAL



»Zurück in die Stadt« – also ein Attraktivitätsgewinn des innerstädtischen Wohnens – ist auch in den untersuchten Städten spürbar. Dem liegen verschiedene Faktoren zugrunde, die im Folgenden, in Anlehnung an Walter Siebel, der dies im Rahmen eines Symposiums in Schwäbisch Hall sehr eindrücklich ausgeführt hat, dargestellt werden sollen.⁴¹

- ▶ Die sich wandelnden Lebensstile führen dazu, dass das Modell der Zwei-Generationen-Familie an Bedeutung verliert. Zum Einen ist dies auf einen Rückgang der Geburtenraten und einen steigenden Anteil an Singles und kinderlosen Paaren zurück zu

führen, so dass die Familie als Lebensform absolut betrachtet in der Gesellschaft abnimmt. Zum Anderen verliert die Familie auch relativ an Bedeutung, da die Lebenszeit kontinuierlich steigt und somit der familien-geprägte Anteil an der Gesamtlebenszeit kürzer wird. Vor dem Hintergrund, dass die Suburbanisierungsprozesse zu einem erheblichen Anteil auf der großen Nachfrage von Familien nach Einfamilienhäusern mit Garten beruhen, ist es offensichtlich, dass dieser Trend durch den Bedeutungsverlust der Familie künftig geschwächt wird. Für Singles, kinderlose Paare und ältere Menschen bietet das Wohnen in den Städten oder gar in den Innenstädten erhebliche Vorteile.

41/42 | TUTTLINGEN - WOHNBEBAUUNG AM DONAUUFER / SINGEN - REIHENHAUSBEBAUUNG AM POSTAREAL



► Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die sich wandelnde Rolle der Frau und der steigende Anteil an berufstätigen Frauen. Der klassische Haushalt, bei dem der Mann berufstätig ist und die Frau den gemeinsamen Haushalt führt und ihm somit den Rücken von außerberuflichen Verpflichtungen frei hält, ist auf dem Rückzug. Sind jedoch beide Partner berufstätig, so steigt die Nachfrage nach außerhäuslichen Dienstleistungen immens an: von gastronomischen Angeboten über Kinderbetreuungseinrichtungen bis hin zu Haushaltshilfen. Alle diese Dienstleistungen lassen sich in der Stadt deutlich einfacher organisieren, da sie sich dort konzentrieren und ohne lange Wege zu bewältigen in Anspruch genommen werden können.

► Für den Trend »Zurück in die Stadt« spricht weiterhin die Verteuerung der Energiekosten und damit der Kosten, die für die Mobilität aufgebracht werden müssen. Weite Wege von der Wohnung zum Arbeitsplatz können im monatlichen Budget gravierend zu Buche schlagen, so dass Alternativen attraktiver werden. Auch die Zeitersparnis durch den Wegfall des Pendelns gewinnt zunehmend an Bedeutung, da die allgemeine Beschleunigung des Lebens und die weitgehende Befriedigung sonstiger materieller Wünsche zu einer höheren Bewertung des »Zeitwohlstandes« führt.

■ Alle diese Faktoren können zu einer erhöhten Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum führen. Auf der anderen Seite bestehen die bereits geschilderten Schwierigkeiten und Probleme des innerstädtischen Wohnens weiterhin (vgl. Kapitel 3.3.1 und 3.3.2), die häufig eine gegensätzliche Entwicklung fördern.

■ Die Potenziale für innerstädtisches Wohnen sind insbesondere in Mittelstädten aufgrund der moderaten Dichte und der guten Mischung an Nutzungen und Funktionen groß. Der Trend des Wohnens in der Innenstadt ist jedoch kein Selbstläufer, sondern bedarf einer gezielten Unterstützung (zum Beispiel Bereitstellung familiengerechten Wohnraums). Geschieht dies nicht, wird die Innenstadt nicht mit dem Wohnen am Stadtrand oder im Umland konkurrieren können.

3.4 ARBEITSPLÄTZE

3.4.1 Bedeutung für die Innenstadt

Die Innenstadt als Ort des Arbeitens hat in den vergangenen Jahrzehnten an Bedeutung verloren. Die meisten Innenstädte waren früher durch große und kleinere Gewerbebetriebe (zum Beispiel Brauereien) geprägt, die große Teile der innerstädtischen Fläche beanspruchten und durch ihre Arbeitsplätze die Innenstädte belebten. Diese gewerblich orientierten Arbeitsplätze sind in der Vergangenheit in den Innenstädten stark zurück gegangen, indem die Betriebe entweder aufgegeben haben oder in ein Gewerbegebiet umgesiedelt sind. Die so freigewordenen Flächen wurden in der Regel durch gemischte Nutzungen, bestehend aus Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistungen, aufgefüllt.

Parallel zum Abbau der gewerblichen Arbeitsplätze in den Innenstädten kam es zu einem Anstieg der dienstleistungsorientierten Arbeitsplätze. Banken, Versicherungen und ge-

sundheitliche Einrichtungen siedelten sich verstärkt in den Innenstädten an. Einerseits wollten sie von dem Vorteil der zentralen Lage und der günstigen Erreichbarkeit profitieren, andererseits gewährte die innerstädtische Lage einen Prestigebonus. So ist heute für die größeren Unternehmen die Präsenz in der Innenstadt obligatorisch.

Die Art der Arbeitsplätze lässt sich unterscheiden in kundenorientierte Arbeitsplätze wie zum Beispiel das Personal in Banken, der Servicebereich in der Gastronomie und die Angestellten im Gesundheitswesen und in kundenferne Arbeitsplätze wie zum Beispiel in Ingenieurbüros, Labors und Verwaltungen. Obwohl für Firmen mit überwiegend kundenfernen Arbeitsplätzen der Standortvorteil, der sich aus der größeren Besucherfrequenz in der Innenstadt ergibt, keine Rolle spielt, bestehen einige Vorteile gegenüber peripheren Lagen in Gewerbegebieten. Für die Beschäftigten stellt ein Arbeitsplatz in einer zentralen, innerstädtischen Lage den Vorteil dar, dass er gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen ist und sich im Zusammenhang mit anderen Erledigungen außerhalb der Arbeitszeit (Einkäufe, Arztbesuche ...) kurze Wege ergeben. Die Gastronomie und der Einzelhandel profitieren ebenfalls von der höheren Frequenz. Insbesondere in der Mittagspause und nach Feierabend wird die Innenstadt auch durch dort Beschäftigte zusätzlich belebt.

3.4.2 Beobachtungen in den Untersuchungsstädten

In allen untersuchten Städten war festzustellen, dass besonders produzierende Gewerbebetriebe in der Innenstadt in den vergangenen Jahren stark zurückgegangen sind. Eine sehr positive Entwicklung hat zum Beispiel in Schwäbisch Hall stattgefunden, wo die in der Innenstadt ansässige Brauerei zur Kunsthalle Würth umgebaut wurde. Die historische Bausubstanz wurde dabei soweit wie möglich erhalten und prägt heute den Charakter der gesamten Anlage.

In Nagold wurde auf dem Gelände einer ehemaligen Brauerei (Gambrinusareal) eine neue Nutzung realisiert; dort konnte ein innerstädtischer Lebensmittelvollsortimenter angesiedelt werden. In Mosbach wurde die alte Mälzerei zu einem Kulturzentrum umgebaut und in Böblingen wurde auf dem Gelände einer ehemaligen Textilfabrik (Hautana) ein großes innerstädtisches Wohnprojekt realisiert. Diese städtebaulichen Neustrukturierungen sind häufig nur in Verbindung mit Fördergeldern zu realisieren, da oft erst ein erheblicher Sanierungsaufwand (Altlasten) bewältigt werden muss. Der Verlagerungs-

prozess von störendem Gewerbe im Innenstadtbereich ist jedoch in den meisten Städten nahezu abgeschlossen, da in den 1980er und 1990er Jahren mit Hilfe der Städtebauförderung in diesem Bereich viel erreicht wurde.

In einigen untersuchten Städten befinden sich große Firmen direkt am Rande der Innenstadt und beleben diese durch ihre Arbeitsplätze. In Heidenheim grenzt die Weltfirma Voith direkt südlich an die Innenstadt an und in Tuttlingen befindet sich die Firma Aesculap westlich der Innenstadt. In diesen Städten konnte beobachtet werden, dass die

43 | SCHWÄBISCH HALL – UMBAU DER BRAUEREI ZUR KUNSTHALLE WÜRTH



92

gegenseitige Befruchtung stark von der Attraktivität der Angebote in der Innenstadt abhängig ist. So konnte in Heidenheim die Zahl der bei Voith Beschäftigten, die ihre Mittagspause in der Innenstadt und nicht in der firmeneigenen Kantine verbringen, deutlich gesteigert werden, seit in der Innenstadt hochwertige und ansprechende Möglichkeiten für einen Mittagstisch geschaffen wurden.

Die meisten Arbeitsplätze in der Innenstadt sind heute im Bereich der Dienstleistungen zu finden. Arbeitsplätze in Banken und Versicherungen, in öffentlichen Verwaltungen, in Bildungseinrichtungen, bei freiberuflichen Dienstleistern wie Rechtsanwälten und Gra-

phikern sowie im gesamten Gesundheitsbereich (Ärzte, Pflegeeinrichtungen) sind in allen Untersuchungsstädten in der Innenstadt anzutreffen. In einigen Städten wurde die Ansiedlung von Arbeitsplätzen in der Innenstadt durch die Stadtplanung gezielt gefördert.

3.4.3 Trends, Thesen und Empfehlungen

■ Das Arbeiten in der Innenstadt stellt ebenso wie das Wohnen eine wichtige und stabilisierende Nutzung dar. Der Rückgang des produzierenden Gewerbes ist bald abge-

44/45 | LÖRRACH – GALERIE MENDINI ALS ATTRAKTIVES BÜROGEBÄUDE MITTEN IN DER STADT

LÖRRACH – INNOCEL-QUARTIER MIT RUND 200 ARBEITSPLÄTZEN IN DEN BEREICHEN IT UND MEDIZINTECHNIK



schlossen und erscheint für eine konfliktarmes Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen auch sinnvoll.

■ Die Präsenz von Firmen und Unternehmen in der Innenstadt zum Zwecke der Repräsentation wird in großem Maß von der Attraktivität der Innenstadt abhängig sein. Es ist denkbar, dass vernachlässigte Innenstädte mit deutlichen Trading-down-Tendenzen auch für diesen Zweck nicht mehr attraktiv erscheinen und sich die Firmen lieber außerhalb der Innenstadt repräsentativ zeigen. Damit könnte eine Negativspirale in Gang gesetzt werden, die für die betroffene Innenstadt große nachteilige Konsequenzen hätte.

3.5 KULTUR / FREIZEIT / KOMMUNIKATION / GASTRONOMIE

3.5.1 Bedeutung für die Innenstadt

Historisch betrachtet bildet die Innenstadt seit jeher den kulturellen und geistigen Mittelpunkt, meist in Form der zentralen Kirche und des wichtigsten Platzes. Der Marktplatz ist traditionell nicht nur ein Ort des Handels, sondern ebenso der Kommunikation. Beginnend mit der Neuzeit wurden die Innenstädte auch zur Gestaltung der Freizeit genutzt, da die Freizeit als solche erst ein jüngerer Phänomen ist. Erst mit der Industrialisierung hat sich die Arbeit in weiten Teilen von natürlichen Bedingungen wie Jahreszeiten oder Tageszeit entkoppelt. Geregelte Arbeitszeiten und der alltägliche Wechsel zwischen Arbeits- und Freizeit haben sich in der Folge verbreitet. In der Zeit des Wirtschaftswunders kam es zu einem deutlichen Rückgang der wöchentlichen Arbeitszeiten, womit die Menschen über mehr freie Zeit verfügen konnten. In der heutigen Freizeitgesellschaft spielt eine aktive und erlebnisorientierte Freizeitgestaltung eine zunehmende Rolle. Die Ausgaben für Freizeit, Unterhaltung und Kultur sind in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich angestiegen. Dies schlägt sich auch im Verkehr nieder, so dass heute über 50 Prozent der zurückgelegten Kilometer der Freizeit (inkl. Tourismus) zugerechnet werden können.

94

Allerdings muss beachtet werden, dass mehr Freizeit nicht automatisch zu mehr Aktivität und Engagement in der Innenstadt führen. Teilweise ist auch ein Rückzug in die eigenen vier Wände zu spüren, insbesondere in Städten mit einer ärmeren Bevölkerungsstruktur. Für diese Teile der Bevölkerung sind viele kommerzielle Angebote zu teuer, so dass beispielsweise eher zu Hause ferngesehen wird, als ins Kino in der Innenstadt zu gehen.

Insbesondere der Bereich der kommerziellen Freizeiteinrichtungen war in der Vergangenheit großen Veränderungen unterworfen: Es entstanden immer größere Einheiten, zum Beispiel Multiplex-Kinos und Urban Entertainment Center. Mit Blick auf die Mittelstädte führte diese Entwicklung dazu, dass in einigen Städten etablierte Angebote schließen mussten, da für sie eine marktgerechte Erweiterung wirtschaftlich nicht möglich war. Es fand also eine Konzentration dieser Einrichtungen in den großen Mittelstädten oder den Großstädten statt, in denen aufgrund ihrer eigenen Bevölkerung und ihres Einzugsbereichs große Freizeiteinrichtungen rentabel betrieben werden können.

Für die Innenstädte haben alle kulturellen Aktivitäten eine große Bedeutung, da sie nicht nur Besucher anziehen, sondern die Stadt auch als Wohnstandort attraktiver machen und für eine höhere Identifikation der ortsansässigen Bevölkerung mit ihrer Stadt sorgen.

Auch die gastronomischen Angebote beleben die Innenstädte insbesondere in den Abendstunden und stellen somit eine gute Ergänzung zum Einzelhandel dar, der in der Regel auf die Tagstunden begrenzt ist. Daneben schaffen sie während der Geschäftsöffnungszeiten Gelegenheit zu Entspannung, Kommunikation und Verpflegung und sorgen damit für einen längeren Aufenthalt der Konsumenten in der Innenstadt.

Das Themenfeld »Kultur / Freizeit / Kommunikation / Gastronomie« kann man grob in drei Kategorien einteilen, auf die im Folgenden konkreter eingegangen werden soll:

- Die in der Innenstadt ansässigen Kultureinrichtungen, sowie die dort stattfindenden Events und die Bespielung
- Die lockere Kommunikation und Freizeitgestaltung ohne eine besondere Form der Unterhaltung
- Der gastronomische Bereich.

3.5.2 Beobachtungen in den Untersuchungsstädten

95

Bespielung / Kultur / Events / Unterhaltung

Die Innenstadt als Ort für kulturelle Einrichtungen und für Feste und Events hat in den vergangenen Jahrzehnten deutlich an Bedeutung gewonnen. Besonders die so genannte Bespielung der Innenstadt durch Veranstaltungen hat in den meisten Städten rasant zugenommen. In den untersuchten Städten wurden jedoch erhebliche Unterschiede hinsichtlich der Menge der Events festgestellt. In einigen Städten wurde bereits über ein Zuviel an Events geklagt, wie beispielsweise in Lörrach. Andere Städte, wie beispielsweise Rottenburg und Singen, haben in diesem Bereich noch Entwicklungspotenziale. Stark zugenommen haben in den vergangenen Jahren insbesondere Freiluftveranstaltungen auf öffentlichen Plätzen oder in Straßenzügen. Freilufttheater, Konzerte, große Sportveranstaltungen oder Public-Viewing beleben die Innenstädte, führen jedoch auch zu Nutzungskonflikten insbesondere mit dem innerstädtischen Wohnen. In vielen

Städten wurde die Innenstadt gezielt durch Veranstaltungen wie Sommerfeste oder Konzerte inszeniert, wodurch die Medienpräsenz der Stadt gesteigert werden konnte und erfolgreich Besucherströme angezogen wurden. Gute Beispiele dafür sind die Stadt Schwäbisch Hall mit ihren Freilichtspielen und die Stadt Lahr mit der Chrysanthema. In beiden Fällen ist die Grundkonzeption des Events, ebenso wie die Vermarktung, in vorbildlicher Weise gelungen, so dass die Veranstaltungen heute eine große, nicht zuletzt auch wirtschaftliche Bedeutung für die Städte haben.

46 | SINGEN - STADTBÜCHEREI IM GESCHÄFTSHAUS INTEGRIERT

47 | SCHWÄBISCH HALL - STADTBIBLIOTHEK ALS SOLITÄRGEBÄUDE



Die Bedeutung der Kultur- und Freizeiteinrichtungen für die Innenstadt wurde in der überwiegenden Mehrzahl der Untersuchungsstädte als sehr hoch eingeschätzt. In diesen Städten wurde auch der Bedeutungsgewinn in den vergangenen 15 Jahren bestätigt. Lediglich in Lahr und Singen wurde die Entwicklung so eingeschätzt, dass die Kultur- und Freizeiteinrichtungen in ihrer Bedeutung für die Innenstadt unverändert geblieben sind.

Die Qualität der Kulturangebote wurde ebenfalls in der Mehrzahl der untersuchten Städte als gut bis sehr gut eingestuft. Besonders hochwertige Angebote mit überörtlichem Einzugsbereich wie beispielsweise das Stimmenfestival in Lörrach oder die Freilichtspiele

in Schwäbisch Hall können eine positive Identifikation mit der Stadt bewirken und wichtige Synergien (Imageverbesserung, Tourismus ...) auslösen. In einigen Städten bestehen zwar gute und vielfältige Kulturangebote; diese sind jedoch innerhalb der Bevölkerung nicht ausreichend bekannt und werden zu wenig besucht. Teilweise spiegelt sich der geringe Bekanntheitsgrad und die fehlende Akzeptanz auch in den Räumlichkeiten wider, in denen die Einrichtungen untergebracht sind. So ist beispielsweise die städtische Bücherei in Singen sehr unscheinbar und wenig repräsentativ im ersten Stock eines Geschäftshauses untergebracht.

48 | BIBERACH AN DER RISS – STADTBIBLIOTHEK IM UMGEBAUTEN VIEHMARKTGEBÄUDE

(QUELLE: STADT BIBERACH AN DER RISS)



97

Vergleicht man dies mit den Stadtbüchereien beispielsweise von Schwäbisch Hall in einem architektonisch anspruchsvollen Solitärbau oder von Biberach an der Riß im historischen und aufwendig sanierten und umgebauten Viehmarktgebäude, so werden die Unterschiede besonders deutlich.

In einigen Städten treten die kulturellen Einrichtungen durch eine moderne und qualitätsvolle Architektur hervor und unterstreichen deren Bedeutung. Gute Beispiele dafür sind der neue Kinokomplex in Tuttlingen mit verschiedenen weiteren Freizeitangeboten, der Burghof in Lörrach und das Globe-Theater in Schwäbisch Hall.

Insgesamt erfreuen sich Museen und Galerien einer neuen Beliebtheit, sofern sie ihre Attraktivität durch neue Konzepte und die Verknüpfung mit kommerziellen Aktivitäten aufgewertet haben. Beispielhaft sind das Braith-Mali-Museum in Biberach an der Riß und die Kunsthalle Würth in Schwäbisch Hall.

Weiterhin wurde beobachtet, dass einige Kultureinrichtungen mit Hilfe von erheblichen Fördermitteln saniert, gebaut oder umgebaut wurden; den Städten fehlen jedoch langfristig die finanziellen Mittel, um die Einrichtungen in angemessener Weise zu bespielen.

49/50 | TUTTLINGEN – KINOKOMPLEX / LÖRRACH – BURGHOF



Ein Beispiel dafür ist die Alte Mälzerei in Mosbach, die zu einem großen Kulturzentrum umgebaut wurde, in der jedoch heute nur noch kommerzielle Veranstaltungen stattfinden, da keine öffentlichen Gelder für die Subventionierung anderer Veranstaltungen zur Verfügung stehen.

Eine besondere Form der Freizeitangebote stellen Veranstaltungen dar, die oft vom städtischen Stadtmarketing oder von Werbegemeinschaften ins Leben gerufen wurden und das vorrangige Ziel verfolgen, den Einzelhandel zu stärken. Themenbezogene Märkte, Feste und andere Events, meist in Verbindung mit einem verkaufsoffenen Sonntag, sind

mittlerweile in fast allen Städten zu finden. Auch der Innenstadtbesuch muss also eine Art Freizeit- oder Erlebnisaspekt beinhalten; diese Funktion nimmt bereits einen größeren Stellenwert als das Einkaufen ein. Es sind aber auch Kombinationen aus Einkaufen und anderen Freizeitbeschäftigungen gefragt, hier ist das Stichwort »erlebnisorientiertes Einkaufen« zu nennen. In der Stadt Mosbach wurde beispielsweise eine Vielzahl an Veranstaltungen vom Stadtmarketing initiiert: Blumenmarkt, Antikmarkt, Kräutermarkt, Kürbismarkt, Kunsthandwerkermarkt, Gesundheitsmarkt – es mangelt nicht an samstäglichen Veranstaltungen in der Innenstadt. Trotz der Fülle der Veranstaltungen werden

51/52 | SCHWÄBISCH HALL – GLOBE-THEATER / KUNSTHALLE WÜRTH



diese gut angenommen, die Menschen kommen gerne, »wenn etwas los ist«. In fast allen Städten werden solche Veranstaltungen zu einem erheblichen Umfang von den Stadtverwaltungen finanziert, so dass von einer besonderen Form der Wirtschaftsförderung gesprochen werden kann. Die Händlerschaft ist in der Regel erst bereit, sich aktiv an solchen Veranstaltungen zu beteiligen, wenn sie mit ihren Umsätzen unzufrieden ist. Insofern können viele derartige Veranstaltungen zu einem gewissen Umfang auch als Krisenzeichen gewertet werden. Weiterhin ist strittig, wie groß der Einfluss solcher Events auf den Einzelhandel tatsächlich ist. Teilweise klagt der Einzelhandel, dass zwar »viel los ist, aber nichts gekauft wird«. Um dem entgegenzuwirken, werden in Mosbach

andere Ansätze gestärkt, indem beispielsweise der Kunsthandwerkermarkt nicht auf einem Platz, sondern in vielen verschiedenen Geschäften, die im Idealfall einen Bezug zu dem jeweiligen Handwerk haben, stattfindet.

Ein weiteres größeres Event in den Untersuchungsstädten stellt die Chrysanthe in Lahr dar, die auch überregional viele Besucher anzieht. Es handelt sich um eine dreiwöchige Veranstaltung mit Blumenarrangements, kulturellen Attraktionen und Musikveranstaltungen.

53/54 | MOSBACH – ALTE MÄLZEREI / STRASSENMUSIKER



Freizeit / Kommunikation / Aneignung

Das Verbringen der Freizeit in der Innenstadt ohne die gezielte Konsumierung von Freizeitaktivitäten wie Kino oder Theater ist in großem Maße davon abhängig, welche Aufenthaltsqualität die Innenstadt aufweist. Plätze, Spielmöglichkeiten für Kinder, Sauberkeit und ein subjektives Sicherheitsempfinden spielen dabei eine große Rolle. Eine starke Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität stellt häufig die Verkehrsbelastung dar (siehe auch Öffentlicher Raum, Kapitel 4.2.2). Neben der Aufenthaltsqualität ist es weiterhin wichtig, dass eine möglichst konzentrierte Nutzungsmischung besteht, so dass eine gewisse Besucherfrequenz gewährleistet ist. Die häufigste Form der Kommunikation in

der Innenstadt ist nämlich mit anderen Nutzungen verknüpft: Man trifft sich auf dem Wochenmarkt beim samstäglichen Einkauf oder in Cafés und Restaurants und geht nach dem Kino- oder Theaterbesuch noch etwas Trinken. In Böblingen zeigt sich in der historischen Altstadt sehr gut, dass eine hohe Aufenthaltsqualität alleine nicht ausreicht, um eine Aneignung durch die Bewohnerschaft zu erreichen. Dort überwiegt das Wohnen und es fehlen frequenzbringende Nutzungen, so dass die Gegend wenig belebt ist.

55 | LÖRRACH – BELEBTER MARKTPLATZ



101

Häufig ist die Innenstadt als Treffpunkt für Jugendliche attraktiv, die über geringere finanzielle Mittel verfügen und so auf konsumfreie Bereiche angewiesen sind. Auch für soziale Randgruppen wie Obdachlose oder Drogenabhängige bildet die Innenstadt teilweise einen Treffpunkt. Die Gründe dafür sind unter anderem die Suche nach Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, die Einkaufs- und Unterhaltungsangebote, die Anonymität und die gute Erreichbarkeit der Innenstadt. Des Weiteren bestehen in der Innenstadt häufig besondere soziale Angebote und öffentlich zugängliche Einrichtungen. Die Konflikte, die sich aus der Nutzung der Innenstadt durch die verschiedensten sozialen Milieus ergeben

56/57 | NAGOLD – IMBISS-GASTRONOMIE / TUTTLINGEN – EVENTGASTRONOMIE (CAFÉ)



können, treten in Mittelstädten jedoch deutlich weniger als in Großstädten auf und wurden in den Untersuchungsstädten nur vereinzelt beobachtet. So wurde beispielsweise in Biberach an der Riß und in Mosbach von gelegentlichen Problemen mit Drogen in der Innenstadt berichtet, die jedoch im Rahmen des zweitägigen Besuchs nicht auffällig zu Tage traten.

Damit die Innenstadt für die Freizeitgestaltung attraktiv ist, sind außerdem Angebote für verschiedene Bevölkerungsgruppen erforderlich. Sehr wichtig sind Spielmöglichkeiten für Kinder in der Fußgängerzone, um den Aufenthalt auch für Familien ansprechend zu

gestalten. Häufig sind in der Fußgängerzone jedoch nur einige Wipptiere vorhanden, die insbesondere für ältere Kinder keine große Anregung darstellen (zu Spielmöglichkeiten siehe auch Kapitel 3.3.2).

Gastronomische Angebote sind traditionell in den Innenstädten konzentriert zu finden. Auch wenn sie zu den Dienstleistungen gehören, sollen sie in dieser Arbeit im Zusammenhang mit dem Themenbereich Kultur und Freizeit behandelt werden, da die Inanspruchnahme eines gastronomischen Angebotes einen wichtigen Teil der Freizeit-

58/59 | MOSBACH / NAGOLD – AUSSENGASTRONOMIE



gestaltung ausmacht. Die Angebote in diesem Bereich sind vielfältig; sie reichen von Kneipen, Cafés und Imbissständen bis hin zu Gaststätten und Sternerestaurants.

In fast allen Untersuchungsstädten wurde die große Bedeutung der Gastronomie und der Bedeutungsgewinn in den vergangenen 15 Jahren bestätigt. Lediglich in Lahr und Mosbach wurde ein Bedeutungsverlust konstatiert, der im wesentlichen auf die Reduzierung der Qualität zurückzuführen ist. In vielen Städten wird das Fehlen gutbürgerlicher und hochwertiger Gastronomie beklagt und eine starke Zunahme von Fast-Food-Restaurants (»Dönerisierung«), Cafés und Imbissen festgestellt.

Es gibt jedoch zu dieser Entwicklung auch Ausnahmen. In Ettlingen bestehen beispielsweise sehr hochwertige gastronomische Einrichtungen, die für die Stadt auch unter touristischen Gesichtspunkten einen großen Gewinn darstellen. Auch in Schwäbisch Hall wird die gastronomische Qualität als sehr gut eingeschätzt.

In den meisten Städten sind besondere Gastronomiekonzepte mit Angeboten für bestimmte Zielgruppen und die so genannte Eventgastronomie erfolgreich. Allerdings bestehen hinsichtlich der Verbreitung solcher Angebote deutliche Unterschiede; meist besteht in wirtschaftlich schwächeren Städten wie beispielsweise Mosbach ein Nachholbedarf.

Die Außergastronomie hat in allen Städten stark zugenommen, es bestehen diesbezüglich nur graduelle Unterschiede. In Lörrach wird bereits von einer »seuchenartigen Verbreitung« der Außergastronomie gesprochen, in anderen Städten, beispielsweise in Lahr, bestehen noch Entwicklungspotenziale. Bei preiswerteren Angeboten gibt es bezüglich der Außenbewirtung teilweise Konflikte mit Gestaltanforderungen, da die Gastronomen oft nicht auf Plastikstühle oder Werbung auf Sonnenschirmen verzichten wollen. Die stärksten Vorgaben wurden diesbezüglich in Nagold vorgenommen, wo auch versucht wurde, diese mit Hilfe einer Vereinbarung zwischen der Stadt und den Gastronomen durchzusetzen (»Citycommitment« vgl. Kapitel 5.3.4). Die Zunahme der Außergastronomie verdeutlicht die starke Freizeitorientierung der Innenstädte und ist ein deutliches Zeichen dafür, dass es den Menschen nicht nur um das Essen und Trinken geht, sondern auch darum, gesehen zu werden und mit anderen Menschen zu kommunizieren. So wird auch ein besonderer Lebensstil demonstriert, der deutlich macht, dass man sich auf einem gewissen Wohlstandsniveau befindet und das Leben genießen kann. Vielfach wurde von einem Wandel der Lebenseinstellung berichtet, weg von der arbeitsorientierten, häufig pietistischen Prägung und hin zu einem genussorientierten Lebensstil. Erst dieser Wandel in der Einstellung ermöglichte die beschriebene Entwicklung, da es zuvor gesellschaftlich nicht akzeptiert und für viele Stadtbewohner undenkbar war, vormittags in einem Straßencafé zu sitzen.

In vielen Städten ergeben sich, wie bereits im Kapitel 3.3.2 beschrieben, Konflikte zwischen einer gastronomischen Nutzung und dem Wohnen in der Innenstadt. In einigen Städten konzentrieren sich die gastronomischen Angebote auf einzelne Straßenzüge, so genannte Kneipenmeilen, wie in Schwäbisch Hall und Böblingen. Zu einem gewissen Umfang können

durch eine solche Konzentration Konflikte vermieden werden. Zudem ergibt sich durch die Konzentration und die damit verbundene Abwechslung eine höhere Attraktivität für die Gäste.

Häufig wurde in den untersuchten Städten bemängelt, dass die Gastronomen nur wenig organisiert sind und dementsprechend ein einheitlicher Ansprechpartner für die Stadt fehlt. In der Regel liegt dies daran, dass im gastronomischen Bereich eine große Fluktuation herrscht und viele Einrichtungen von Gastwirten mit Migrationshintergrund betrieben werden, die teilweise unsicher im Umgang mit deutschen Behörden sind. Es gibt jedoch auch Ausnahmen, beispielsweise in Ettlingen, wo die Gastronomen sehr gut organisiert sind und sich stark an gemeinschaftlichen Aktivitäten der Stadt beteiligen. Begründet wurde dies mit der günstigen Ausgangslage der Gastronomen in Ettlingen, da »der Erbprinz viele anzieht und der Kuchen dadurch groß genug ist.«⁴²

3.5.3 Trends, Thesen und Empfehlungen

Bespielung / Kultur / Events / Unterhaltung

■ Die Innenstadt als Bühne für Events und Kultur wird noch weiter an Bedeutung gewinnen. Die auffällige Zunahme an Veranstaltungen in den Innenstädten kann in einigen Städten jedoch kaum noch gesteigert werden ohne wesentliche Qualitätseinbußen für das innerstädtische Wohnen hinnehmen zu müssen. Zur Minderung dieser Konflikte sind Vereinbarungen zwischen der Kommune und den Stadtbewohnern denkbar, die klar definieren, welche Nutzungen an welcher Stelle zulässig sind.

■ Langfristig besteht die Gefahr einer Übersättigung an Events. Für den Erfolg der kulturellen Veranstaltungen wird deshalb in zunehmendem Maß ein geschärftes kulturelles Profil erforderlich sein, welches die Alleinstellungsmerkmale der jeweiligen Stadt hervorhebt (zum Beispiel Stimmen-Festival in Lörrach). Beliebige Events an beliebigen Orten sollten vermieden werden.

■ Die klaren Grenzen zwischen den Nutzungen Einzelhandel, Kultur und Unterhaltung werden aufgeweicht und die Nutzungen ineinander integriert (zum Beispiel Cafés in Bekleidungs geschäften, Ausstellungen in Buchhandlungen).

Freizeit / Kommunikation / Aneignung / Stadtgemeinschaft

■ Die ungeplante, lockere Kommunikation (zum Beispiel auf dem Wochenmarkt) wird in den Innenstädten der Mittelstädte weiter zunehmen. Vor dem Hintergrund einer fortschreitenden Virtualisierung und dem Zwang hoher Mobilität verstärkt sich das Bedürfnis nach einem realen Ort und vertrauten sozialen Kontakten.

■ Die Aneignung des städtischen Raums setzt jedoch folgendes voraus:

- Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Stadt;
- positives Image der Innenstadt;
- ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums;
- Kommunikationsorte ohne Konsumzwang für unterschiedliche Nutzergruppen (zum Beispiel Jugendliche, Senioren);
- Befriedigung der Grundbedürfnisse hinsichtlich Sauberkeit und Sicherheit;
- Möglichkeit zur Mitgestaltung der innenstadtrelevanten Entscheidungsprozesse.

Gastronomie

■ Die gastronomischen Angebote werden auch weiterhin eine wichtige Rolle für die Innenstadt spielen. Chancen für eine Stabilisierung und Aufwertung der Innenstädte bieten insbesondere spezielle Gastronomiekonzepte mit einer individuellen Ausprägung und einer hohen Servicequalität.

106

■ Gastronomische Einrichtungen werden künftig vermehrt mit Einzelhandelsangeboten und Kultur- und Freizeiteinrichtungen verknüpft, indem beispielsweise Cafés in Buchhandlungen und Bekleidungsgeschäften öffnen oder abendliche Menüs mit Kulturveranstaltungen (Lesungen, Theater...) verbunden werden.

4. Rahmenbedingungen für die Innenstadtentwicklung

4.1 VERKEHR

4.1.1 Bedeutung für die Innenstadt

Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit ist eine der wesentlichsten Voraussetzungen für eine funktionierende Innenstadt. Allerdings hat die autoorientierte Ausrichtung der Stadtplanung besonders in den 1950er bis 1970er Jahren auch für die Innenstädte viele Nachteile mit sich gebracht. Die verkehrlich gut ausgebauten Bundesstraßen führten meist direkt durch die Innenstadt und die zunehmende Verkehrsbelastung ließ die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten drastisch sinken. Als Reaktion darauf kam es in den 1970er bis 1990er Jahren zu umfangreichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen; die Einrichtung von Fußgängerzonen und der Bau von Parkhäusern an den Innenstadteingängen wurden obligatorisch.

Die wichtigsten Verkehrsmittel, die für das Erreichen der Innenstadt zur Verfügung stehen, sind das Auto, der ÖPNV (Busse und Bahnen) und das Fahrrad. Daneben sollte selbstverständlich auch die fußläufige Erreichbarkeit gewährleistet sein. Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung insgesamt ist eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln.

Die Ergebnisse aus Studien unterstreichen, dass selbst bei vergleichsweise schlechter Erreichbarkeit einer Innenstadt die Attraktivität aufgrund von Nutzungs- und Angebotsvielfalt sowie gestalterischer Qualität der ausschlaggebende Faktor für ihre Frequenzierung ist, während umgekehrt eine gute Erreichbarkeit keine Gewähr für hohe Besucherzahlen liefert.⁴³ Dies zeigt, dass der Verkehr in der Innenstadt ausschließlich eine dienende Aufgabe hat und auch in der öffentlichen Diskussion nicht zum Selbstzweck verkommen sollte.

Weiterhin ist zu beachten, dass die Verkehrssituation aus unterschiedlichen Nutzeransprüchen zum Teil sehr unterschiedlich beurteilt werden kann. Die stadtfremden Besucher (Touristen) erwarten eine gute Erreichbarkeit der Fußgängerzone, sind jedoch in der Regel auch bereit, einige Strecken zu Fuß zurück zu legen, sofern diese Räume angenehm gestaltet sind und man sich in der Stadt leicht orientieren kann. Die Stadtbewohner selbst und die Umlandbewohner, die in der Innenstadt lediglich kurze Erledigungen machen wollen, wünschen sich eine möglichst gute PKW-Erreichbarkeit aller Geschäfte und eine gute Verkehrsführung. Die in der Innenstadt arbeitenden Menschen sind in der Regel bereits gewohnt, das ÖPNV-Angebot zu nutzen. Für sie ist ein gutes Angebot insbesondere zu den Stoßzeiten erforderlich. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt benötigen eine Möglichkeit, ihr Auto in Wohnungsnähe abzustellen und profitieren in besonderer Weise von guten Rad- und Fußwegeverbindungen. Diesen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gilt es durch eine integrierte Verkehrsentwicklung in der Innenstadt gerecht zu werden.

108

4.1.2 Beobachtungen in den Untersuchungsstädten

Die verkehrliche Situation stellt sich in den Untersuchungsstädten unterschiedlich dar.

ÖPNV-Situation

Insbesondere die ÖPNV-Erreichbarkeit variiert entsprechend der Lage und der Verkehrsgunst der Mittelstädte. Ettlingen ist beispielsweise mit einem kurzen Takt durch die Stadtbahn an das Oberzentrum Karlsruhe angebunden. Diese optimale Anbindung führt einerseits zu einer hohen Attraktivität Ettlingens, insbesondere als Wohnstandort, andererseits kommt es durch die gute Anbindung auch zu verstärkten Kaufkraftabflüssen ins Oberzentrum.

In Böblingen ist hingegen die ÖPNV-Anbindung trotz relativer Nähe zum Oberzentrum Stuttgart weniger gut. Dies spiegelt sich auch in der starken Autoorientierung der gesamten Stadt wieder. Im ländlichen Raum ist strukturbedingt ebenfalls keine sehr gute ÖPNV-Anbindung, insbesondere auf der Schiene, zu gewährleisten. In Städten wie Nagold, Schwäbisch-Hall und Biberach an der Riß wird dies besonders deutlich.

In einigen Städten spielt die Lage des Bahnhofs eine entscheidende Rolle für die Innenstadtentwicklung. So bildet der Singener Bahnhof den Kopf oder Auftakt der Fuß-

60 | ETTLINGEN – ALBTALBAHNHOF



109

gängerzone und stellt einen der wichtigsten Bereiche in der Innenstadt dar. Dies ist in der historischen Entwicklung Singens begründet, in der der Bahnhof den entscheidenden Entwicklungsimpuls darstellte. In älteren Städten, die häufig ihre Blütezeit vor dem Bau der ersten Eisenbahnen hatten, liegt der Bahnhof in der Regel außerhalb der historischen Innenstadt. Der Verbindung vom Bahnhof zur historischen Innenstadt (häufig die »Bahnhofstraße«) kommt in nahezu allen Städten eine wichtige Bedeutung zu, in einigen Fällen haben sich dort bereits wichtige Innenstadtnutzungen wie Dienstleistungseinrichtungen angesiedelt. Dies ist insbesondere in Schwäbisch Hall, Heidenheim und Nagold zu

beobachten. In Lahr hingegen spielt der Bahnhof für die Innenstadt nur eine untergeordnete Rolle, da er sich ca. 3 km von der Innenstadt entfernt befindet.

Neben der Lage des Bahnhofs spielt selbstverständlich die Einbindung in das regionale und überregionale Verkehrsnetz und die Frequentierung eine große Rolle. Von den Untersuchungsstädten weist beispielsweise die Stadt Ettlingen eine sehr gute Anbindung und Taktung auf. In Nagold, Schwäbisch Hall und Rottenburg besteht diesbezüglich Verbesserungsbedarf.

61/62 | NAGOLD / HEIDENHEIM – ZENTRALER OMNIBUSBAHNHOF



In einigen Städten spielt der schienengebundene Verkehr, im Vergleich zum Busverkehr, eine untergeordnete Rolle. Da alle untersuchten Städte auch Standort wichtiger weiterführender Schulen sind, ist in allen Städten ein erheblicher Schülerverkehr zu bewältigen. Dieser wird zu einem großen Teil mit Bussen geleistet. Je nach Lage des Zentralen Busbahnhofs (ZOB) ist der Innenstadt die Funktion als »Schülerumschlagplatz« besonders in den Stoßzeiten deutlich anzumerken. Die ZOB bilden in vielen Städten wichtige Einrichtungen und wurden teilweise in einer hohen Architekturqualität realisiert. So entstanden zum Beispiel in Tuttlingen, Heidenheim und Nagold ansprechende, moderne Bauten in zentraler Lage, die eine wichtige Aufgabe für die Innenstadt wahrnehmen.

In vielen der untersuchten Städte ist das Thema der Tarifgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ein intensiv diskutiertes Thema. Häufig stellt es sich als Problem dar, dass die Parkgebühren in der Regel deutlich unter dem Preis für die ÖPNV-Nutzung liegen, so dass kein wirtschaftlicher Anreiz für die Nutzung des ÖPNV besteht.

Verkehrsberuhigung / Fußgängerzonen

Der Bau von Umgehungsstraßen und die damit verbundene Verkehrsberuhigung war einer der Hauptauslöser für den ersten Sanierungsschub in den untersuchten Städten.

63/64 | NAGOLD – VERKEHRSSITUATION MARKTSTRASSE / HEIDENHEIM – TRENNWIRKUNG DER BRENZSTRASSE



Die Herausnahme des Verkehrs war eine zwingende Voraussetzung für die Attraktivitätssteigerung der Innenstädte, da einige Städte bereits an den erheblich gestiegenen Verkehrsmassen zu ersticken drohten. Im Zuge der Verkehrsberuhigung wurden in den meisten Städten Fußgängerzonen eingerichtet, die zum Teil gegen erhebliche Widerstände seitens der Einzelhändler durchgesetzt wurden. In den Folgejahren etablierten sich die Fußgängerzonen jedoch weitgehend und wurden sehr gut von den Kunden angenommen, so dass sie auch seitens der Einzelhändler immer stärker akzeptiert wurden. Deshalb hatten Städte wie Lörrach, die erst relativ spät Fußgängerzonen einführten, kaum Durchsetzungsprobleme, teilweise forderten die Einzelhändler sogar deren Ein-

richtung, da sie sich dadurch höhere Umsätze erhofften. In den untersuchten Städten gibt es mit Ausnahme der Stadt Böblingen überall Fußgängerzonen. In Böblingen bestand durch die sehr frühe Ansiedlung eines Shopping-Centers und vor dem Hintergrund des Leitbildes der autogerechten Stadt eine Sondersituation, die keine Fußgängerzonen vorsah. In Singen wurden hingegen vergleichsweise großzügig Fußgängerzonen eingerichtet, wobei heute fraglich ist, ob diese in der vollen Größe langfristig einen attraktiven Einzelhandelsbesatz halten können.

65 | LAHR – FUSSGÄNGERZONE

66 | RAVENSBURG – FUSSGÄNGERZONE MIT ÜBERGANG IN VERKEHRSBERUHGTE STRASSE



Insgesamt gibt es in den Untersuchungsstädten vielfältige Formen der Verkehrsberuhigung, die von Fußgängerzonen über Spielstraßen, Tempo-30-Zonen bis zu ausschließlichem Bus- oder Anliegerverkehr reichen. Diese Lösungen sind nicht starr, sie werden vielmehr häufig diskutiert und es wird nach wie vor damit experimentiert. Ein gutes Beispiel dafür ist in Nagold zu finden, wo die durch die Innenstadt führende Marktstraße eine erhebliche Verkehrsbelastung aufweist, und deren Grad der Verkehrsberuhigung derzeit stark diskutiert wird (Schrittgeschwindigkeit, Tempo-20, Tempo-30).

Die Verkehrsberuhigung ist in den untersuchten Städten insgesamt weit fortgeschritten. Lediglich in Böblingen, Heidenheim und Singen ist die autoorientierte Verkehrsplanung der 1970er Jahre noch deutlich zu spüren und beeinträchtigt die Städte durch eine hohe Verkehrsbelastung. In Heidenheim führen die beiden durch die Innenstadt führenden Bundesstraßen (B 466) zu einer deutlichen Trennwirkung, was die Aufenthaltsqualität erheblich verschlechtert. In Lahr wird ein besonderes Augenmerk auf die Möglichkeiten zur Querung der Innenstadttangenten gelegt, um der Trennwirkung dieser Straßen durch die Einrichtung von Querungshilfen für Fußgänger entgegenzuwirken. In Nagold wurde

67/68 | BIBERACH – PARKHAUS / RAVENSBURG – EINFAHRT MARIENPLATZGARAGE



beobachtet, dass die Hauptstraße zunehmend für so genannten Flanierverkehr genutzt wird, was zum Teil zu deutlichen Belästigungen führt.

Parken

Mit der Zunahme des individuellen Pkw-Verkehrs in den Innenstädten, insbesondere in den 1970er Jahren, gewann auch das Problem des Parkens in den Innenstädten an Bedeutung. Der rasante Anstieg der Parkraumnachfrage führte in allen Städten dazu, dass nahezu jeder innerstädtische Platz zum Parken genutzt wurde. Im Zuge der Verkehrsberuhigung und der Einrichtung von Fußgängerzonen wurde auch dieser Misstand

in Angriff genommen und durch den Bau von Parkhäusern oder Tiefgaragen behoben. So konnten viele innerstädtische Plätze von parkenden Autos befreit werden, was wiederum die Grundlage für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt war.

Parkhäuser sind in den untersuchten Städten meist in ausreichender Zahl vorhanden und werden auch angenommen, wobei ebenerdige Stellplätze nach wie vor attraktiver sind. In einigen Fällen führt dies dazu, dass trotz freier Plätze in Parkhäusern ein erheblicher Parksuchverkehr nach freien Stellplätzen, meist am Straßenrand, spürbar ist. In vielen

69/70 | ROTTENBURG – DYNAMISCHES PARKLEITSYSTEM / TUTTLINGEN – PARKEN ZUM BREZELTARIF



Städten liegen die Parkhäuser strategisch günstig an den Hauptzugangspunkten der Fußgängerzone, so dass von allen Richtungen eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleistet ist. In Ravensburg ist dies in vorbildlicher Weise zu beobachten, da die historischen Stadteingänge mit den Stadttoren auch heute die Standorte der Parkhäuser bilden. In einigen Städten sind dynamische Parkleitsysteme vorhanden, meist jedoch nur in den größeren Städten.

Ein in nahezu allen Städten kontrovers diskutiertes Thema stellen die Parkgebühren dar. Von verschiedener Seite wurde bestätigt, dass die Kunden bereits auf kleine Verände-

rungen sehr sensibel reagieren und dass sich, besonders in wirtschaftlich schwächeren Standorten, deutliche Veränderungen für den ansässigen Einzelhandel ergeben können. In vielen Städten wird mit besonderen Angeboten, wie der so genannten Brötchentaste oder dem Brezeltarif (erste halbe Stunde kostenlos) oder anderen Rückerstattungsmodellen, geworben. In der Regel werden die Parkhäuser mit kommunalen Zuschüssen betrieben, besonders die angeführten Lockangebote funktionieren nur durch eine städtische Subventionierung.

Fuß- und Radverkehr

Das Fuß- und Radwegenetz ist in fast allen Städten gut ausgebaut. In eher autoorientierten Städten wie Singen und Böblingen besteht zwar ebenfalls meist ein gutes Fußwegenetz, es bestehen jedoch Defizite in der Qualität und Gestaltung (zum Beispiel Gehwegbreiten, hohe Bordsteine ...). Auch die Aufenthaltsqualität der Fußwege leidet in diesen Städten oft an der erheblichen Verkehrsbelastung und den damit einhergehenden Emissionen. Insgesamt wurde beobachtet, dass die Bereitschaft, größere Strecken zu Fuß zu gehen, sinkt; das geht insbesondere, wenn die Wege nicht sehr attraktiv, zum Beispiel durch Schaufenster, gestaltet sind.

Ein weiterer wichtiger Aspekt für die Akzeptanz und Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs ist die vorhandene Topographie in den Städten. So wird der Rad- und Fußverkehr beispielsweise in Schwäbisch Hall aufgrund der Lage im steilen Taleinschnitt des Kochers erheblich erschwert.

115

4.1.3 Trends, Thesen und Empfehlungen

■ Es muss davon ausgegangen werden, dass das Verkehrsaufkommen auch weiterhin leicht zunehmen wird, da sich viele Bedürfnisse immer seltener an einem einzigen Ort befriedigen lassen. Insbesondere der wachsende Anteil des Freizeitverkehrs stellt eine große Herausforderung bei der Gestaltung zukünftiger Verkehrssysteme dar.

■ Für die Innenstädte bedeutet dies, dass prinzipiell mit einer Zunahme der Belastungen durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen gerechnet werden muss, dem gezielt begegnet werden sollte. Dafür bedarf es eines integrierten Verkehrskonzeptes, welches alle Verkehrsarten im Blick hat und insbesondere die umweltverträglichen Verkehrsarten, also den ÖPNV und den Rad- und Fußgängerverkehr, konsequent fördert.

4.2 ÖFFENTLICHER RAUM

4.2.1 Bedeutung für die Innenstadt

Der öffentliche Raum wird gebildet aus Plätzen, Fußgängerzonen und Grünanlagen, aber auch aus Gehwegen, Sitzbänken, Spielplätzen und Fahrbahnen. Er kann so definiert werden, dass er öffentlich zugänglich sein muss und kein Privater über die Nutzung entscheidet, sondern ein demokratisch legitimiertes Gremium.

71 | RAVENSBURG – GROSSZÜGIGE PFLASTERUNG DER FUSSGÄNGERZONE

72 | LÖRRACH – HOCHWERTIGE GESTALTUNG SENSER PLATZ



Die Qualität der öffentlichen Räume ist für die Aufenthaltsqualität und den Erlebniswert der Innenstadt von großer Bedeutung. Neben ihren Funktionen für Verkehr, Wirtschaft und Erholung sind öffentliche Räume auch Orte des sozialen Austausches. Sie dienen nicht nur der Orientierung, der Repräsentation und der Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Stadt, sondern sind auch ein Ort der Integration, an dem verschiedene gesellschaftliche Gruppen zusammenkommen.

Der öffentliche Raum steht im Spannungsfeld zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Ansprüchen und ökonomischen Interessen: Verkaufsraum, Repräsentierraum, Verweil-

raum, Durchgangsraum, Ruhe- und Rückzugsraum, Erlebnisraum. Die Ansprüche sind vielfältig und stehen häufig in Konkurrenz zueinander. So ist es nicht verwunderlich, dass es in der öffentlichen Diskussion regelmäßig zu heftigen Auseinandersetzungen kommt, wie die öffentlichen Flächen gestaltet und genutzt werden sollen.

Neben diesen normalen, für einen öffentlichen Raum sogar charakteristischen Aushandlungsprozessen, waren in den vergangenen Jahren jedoch auch Tendenzen bemerk-

73 | NAGOLD – HOCHWERTIGE GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

74 | SINGEN – WENIG ANSPRECHENDE GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS



bar, die eine Gefährdung des öffentlichen Raums befürchten ließen. Dazu zählen insbesondere die folgenden Tendenzen, auf die anschließend ausführlicher eingegangen werden soll:

- Nutzungskonflikte;
- Entleerung des öffentlichen Raums;
- Identitätsverlust;
- Verwahrlosung;
- Privatisierung des öffentlichen Raums.

4.2.2 Beobachtungen in den Untersuchungsstädten

Gestalt- und Aufenthaltsqualität

In der Mehrzahl der untersuchten Städte wurde die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum als gut bis sehr gut bezeichnet. Städte wie Ravensburg, Lörrach, Biberach an der Riß oder Nagold haben über einen langen Zeitraum darauf hingewirkt, dass sich die Innenstadt durch eine hochwertige und möglichst einheitliche Gestaltung der öffentlichen Räume auszeichnet.

In anderen Städten wie Singen, Lahr und Mosbach wird die Gestaltung der öffentlichen Räume eher schlecht bewertet, es wird von »dringend verbesserungsnotwendig«⁴⁴ oder von »mittelmäßig und deutlich verbesserungsfähig«⁴⁵ gesprochen. In Mosbach wird die Situation von der Arbeitsgruppe der Stadt, die den Fragebogen bearbeitet hat, sehr negativ beurteilt: »... das Erscheinungsbild ist beliebig und uneinheitlich ... wenig Sitzmöglichkeiten ... schadhaftes Pflaster ... veraltete Spielgeräte ... unzulängliche und uneinheitliche Abfallbehälter ...«⁴⁶

Dabei muss beachtet werden, dass die Städte in Bezug auf den öffentlichen Raum sehr unterschiedliche Voraussetzungen haben. So sind die historischen Städte Schwäbisch Hall, Biberach an der Riß oder Ravensburg im Vorteil, da die über Jahrhunderte gewachsene Baustruktur in der Regel eine hohe Attraktivität aufweist. Es gibt jedoch auch besondere Schwierigkeiten in historischen Städten, wie die Stadt Mosbach zeigt, da in der historischen Struktur so genannte Bausünden stärker hervortreten und die Gratwanderung zwischen Bewahren und Modernisieren nicht immer einfach ist. Die jungen Städte wie Lörrach oder Singen mussten sich »alles selbst erarbeiten« und können nicht auf eine Tradition zurückblicken. Ihnen fehlt häufig, wie beispielsweise in Singen und Heidenheim, eine gewachsene Stadtmitte und ein zentraler Platz, der auch die ideelle Mitte der Stadt darstellt. In Heidenheim wurde in den vergangenen Jahren versucht, am Eugen-Jäckle-Platz eine neue Stadtmitte zu definieren. Solche Versuche sind in der Regel jedoch sehr langwierig und gelingen nicht immer.

Betrachtet man sich die Entwicklung der Gestaltqualität des öffentlichen Raumes, so kann für alle Städte festgehalten werden, dass die Städtebauförderung im Zusammenhang mit Maßnahmen der Verkehrsberuhigung große Verbesserungen gebracht hat.

Zahlreiche Plätze, Fußgängerzonen und Straßenräume wurden mit ihrer Hilfe umgestaltet und aufgewertet. Auch die Fassaden der Gebäude (vgl. Kapitel 4.3.2) wurden so zu einem großen Teil saniert. Diese prägen den öffentlichen Raum in entscheidender Weise mit. In einigen Städten steht bereits die nächste Generation der Sanierung an, da die ursprüngliche Ausstattung in die Jahre gekommen ist. Teilweise sind Entrümpelungen erforderlich, um der Tendenz des Wildwuchses an Verkaufsständen, Werbepostern oder »Zierrat« entgegenzuwirken.

75 | BIBERACH – BELEUCHTUNG DES MARKTPLATZES

76 | LÖRRACH – SKULPTUR – KUNST IM ÖFFENTLICHEN RAUM



Ebenso wie die Sanierungsgebiete haben sich die in fast allen Untersuchungsstädten durchgeführten Landesgartenschauen positiv auf die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums ausgewirkt (vgl. Kapitel 5.3.2).

Einige Städte, wie beispielsweise Biberach, Schwäbisch Hall, Nagold und Ettlingen, versuchen den öffentlichen Raum in den Abendstunden durch eine besondere Beleuchtung in Szene zu setzen.

Andere Städte betonen wichtige Plätze durch Kunstobjekte, wie die Stadt Lörrach, wo die

Kunst im öffentlichen Raum einen hohen Stellenwert einnimmt und sich im Leitbild »Straße-Platz-Zeichen (= Kunstobjekt)« wiederfindet.

In einigen Städten wurden Ansätze einer »Mediterranisierung« im öffentlichen Raum beobachtet, die besonders in Großstädten und Shoppingmalls verbreitet ist und die sich beispielsweise durch Palmen, Wärmelampen oder Strandkörbe bemerkbar macht. So wird dem Besucher der Innenstadt eine Urlaubswelt suggeriert und ein leichtes Lebensgefühl vermittelt. Dies bestärkt den Trend der Innenstadt als Freizeitstandort.

In allen Städten besteht eine enge Wechselbeziehung zwischen der Gestaltqualität und der Funktionalität im öffentlichen Raum. Besonders in Lörrach wurde die These vertreten, dass die Stadt mit der Gestaltung des öffentlichen Raums sozusagen in Vorleistung gehen muss und sich dann automatisch qualitativ hochwertige Nutzungen ansiedeln. Andererseits wurde in einigen Städten deutlich, dass eine ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums eine Strukturschwäche, zum Beispiel im Einzelhandel, nicht ausgleichen oder beheben kann. So ist beispielsweise die Gestaltqualität in der Innenstadt von Rottenburg in weiten Teilen gut, der Einzelhandel leidet dennoch unter den beschriebenen Strukturproblemen. Ein weiteres Problem stellt die Durchsetzung von Gestaltungsvorgaben für den öffentlichen Raum dar, da die Stadt kaum Druckmittel gegenüber den privaten Innenstadtakteuren hat. Am weitesten in der Entwicklung ist diesbezüglich die Stadt Nagold, die mit dem so genannten »Citycommitment« versucht, eine hochwertige Gestaltung durchzusetzen (vgl. Kapitel 5.3.4).

120

Konfliktpotenzial und Gefährdung des öffentlichen Raums

■ Nutzungskonflikte

In den Untersuchungsstädten kam es im öffentlichen Raum teilweise zu Nutzungskonflikten, die jedoch nicht als gravierend eingestuft wurden. Es ergaben sich insbesondere Konflikte mit der verkehrlichen Nutzung durch Bus- und Anlieferungsverkehr sowie mit der Nutzung durch Außengastronomie.

■ Entleerung

Aufgrund eines Funktionsverlustes oder einer einseitigen Funktionsausrichtung kann es zu einer Entleerung des öffentlichen Raums kommen. Beobachtet wurde dies beispiels-

weise in Böblingen in der historischen Altstadt, wo neben dem Wohnen kaum weitere Nutzungen vorhanden sind und deshalb besonders tagsüber wenig Frequenz herrscht.

■ Identitätsverlust

Idealerweise schafft der öffentliche Raum einer Innenstadt durch seine Historie, Funktion oder Gestaltung eine Identifikation der Bewohner und Besucher. Durch ökonomische Interessen und die Gesetze des Marktes gleichen sich viele Städte hinsichtlich ihrer Funktion und Gestaltung jedoch immer stärker aneinander an, so dass das individuelle, unverwechselbare Erscheinungsbild verloren gehen kann. Ansätze einer solchen Entwicklung wurden in Innenstädten mit einem vergleichsweise hohen Filialisierungsgrad, wie beispielsweise Heidenheim, beobachtet.

■ Verwahrlosung

Die Verantwortlichkeit für die Pflege des öffentlichen Raums liegt in der Regel bei den öffentlichen Verwaltungen. Daneben müssen die Bewohner und Gewerbetreibenden in der Innenstadt jedoch ebenso Verantwortung im Rahmen ihrer Einflussmöglichkeiten für den öffentlichen Raum übernehmen. In Innenstädten mit einem schwierigen sozialen Gefüge und mit Funktionsdefiziten, wie zum Beispiel Tuttlingen oder Singen, kann es dazu kommen, dass diese Verantwortlichkeiten nicht mehr wahrgenommen werden und der öffentliche Raum vernachlässigt wird. Damit gehen mangelnde Sauberkeit, eine ausbleibende soziale Kontrolle und ein hohes subjektives Unsicherheitsempfinden einher. In Tuttlingen wurde versucht, diesem Problem durch die Anstellung eines »Innenstadt-hausmeisters« entgegen zu wirken, der sich gezielt um die Verbesserung der Sicherheit und Sauberkeit in der Innenstadt kümmert.

121

■ Privatisierung des öffentlichen Raums

In den letzten Jahren stieg die Tendenz zur Privatisierung öffentlicher Räume an. Bekanntestes Beispiel sind die so genannten Shopping-malls, die aufgrund ihrer Größe und Funktionen häufig einen Teil der Innenstadt nachzubilden versuchen. Privat betriebene Parkhäuser, Privatstraßen und private Grünanlagen sind andere Beispiele. Auch wenn die Malls einen auf den ersten Blick dem öffentlichen Raum ähnelnden Raum schaffen, so bestehen doch wichtige Unterschiede. Es handelt sich um eine »vollständig kontrollierte Umwelt«⁴⁷, die einer strengen Kontrolle unterliegt. Beispiele in den Untersuchungsstädten sind die Schlossarkaden in Heidenheim und das Einkaufszentrum in Böblingen.

4.2.3 Trends, Thesen und Empfehlungen

■ Besonders in den finanzschwachen Städten besteht die Gefahr, dass der öffentliche Raum nicht so gepflegt und unterhalten werden kann, dass dauerhaft eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht wird. Da sich die gravierendsten Veränderungen im öffentlichen Raum in der Regel in Sanierungsgebieten, also mit der Unterstützung von Städtebaufördermitteln, ergeben haben, würde eine Kürzung in diesem Bereich den öffentlichen Raum besonders hart treffen.

■ Die Unterhaltung und Pflege des öffentlichen Raums wird langfristig nicht allein von den Kommunen zu leisten sein. Aus diesem Grund ist es von großer Bedeutung, dass die Städte eine Identifikation ihrer Bürgerschaft mit der Stadt erreichen, um private Initiativen zur Aneignung und Pflege des öffentlichen Raums zu fördern (zum Beispiel Initiativen zur Beseitigung von Graffiti).

■ Alle wichtigen Innenstadtakteure sollten eine hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums als übergeordnetes Ziel betrachten. Auch wenn die finanziellen Möglichkeiten für eine umfassende Neugestaltung nicht ausreichen, so sollte zumindest an einigen Punkten der hohe Gestaltungsmaßstab sichtbar werden, der wiederum als Orientierung für weitere Schritte dienen kann.

4.3 STADTBILD UND BAUKULTUR

4.3.1 Bedeutung für die Innenstadt

Die Identität einer Stadt und hierbei insbesondere des Stadtzentrums wird stark durch ihre Baustruktur und individuelle Architektursprache geprägt. Im Zusammenhang mit der Ausformung und Gestaltung der öffentlichen Straßen und Plätze entfaltet die Architektur ihre eigentliche Wirkung. Die gebaute Stadt bildet sozusagen die »Hardware« für das Wohnen, Arbeiten und für die Versorgungsfunktionen in den Innenstädten.

Weiterhin wird in ihr das kulturelle Erbe sichtbar, da sich im Grundriss und in den Gebäuden die Geschichte der Stadt widerspiegelt. Die städtebauliche Struktur ist von erheblicher Dauerhaftigkeit und Beständigkeit, so dass sich grundlegende Veränderungen in der Regel nur durch Zerstörungen wie Brände oder Kriegsfolgen ergeben haben.

Flächenhafte Sanierungen, denen in der Vergangenheit ebenfalls oft große Teile der Bausubstanz zum Opfer fielen, wurden auch in den Mittelstädten in den 1960er und 1970er Jahren durchgeführt. Heute wird eine solche Vorgehensweise abgelehnt und durch die so genannte behutsame Stadterneuerung ersetzt, bei der unter Beachtung der historischen Struktur nur einzelne Gebäude saniert werden. In Baden-Württemberg führte insbesondere in den 1970er, 1980er und 1990er Jahren die Städtebauförderung zu wesentlichen Verbesserungen in der Bausubstanz und Gebäudestruktur. Infolge der Langlebigkeit von Baustrukturen wirken sich fehlerhafte Entwicklungen allerdings sehr langfristig aus.

Die Architektursprache ist wichtig für die Identität des Standorts und seine wirtschaftliche und atmosphärische Ausstrahlungskraft. Durch eine gelungene Gestaltung wird die Aufenthaltsqualität entscheidend verbessert, wodurch sich Synergieeffekte insbesondere mit Wohnen, Freizeitgestaltung und Tourismus in der Innenstadt ergeben. Weiterhin setzt die Architekturqualität Maßstäbe und dient als Vorbild, an der sich andere Bauvorhaben in der Gesamtstadt orientieren und messen.

Der »Henne-oder-Ei-Streit«, ob zunächst die gestalterische Qualität und Attraktivität der baulich-räumlichen Umwelt oder die Funktion die innerstädtische Erlebnisqualität bestimmt, muss nicht entschieden werden. Das Eine braucht das Andere. Die Innenstadt ist eine Bühne für stadtgemeinschaftliche und individuelle Akteure. Je nach Ausprägung wirkt sie anregend oder abstoßend.

123

4.3.2 Beobachtungen in den Untersuchungsstädten

Das Gesamterscheinungsbild der Innenstädte hinsichtlich der Gebäude ist je nach Stadttyp – mittelalterlich, klassizistisch oder Industrie Gründung – sehr unterschiedlich. Einige Städte, wie zum Beispiel Biberach an der Riß, Tuttlingen und Singen, weisen insgesamt ein homogenes Innenstadtbild auf, in anderen Städten wie zum Beispiel Nagold oder Lörrach wirkt das Innenstadtbild eher inhomogen. Teilweise wird das Stadtbild durch große bauliche Solitäre, meist aus den 1960er oder 1970er Jahren, geprägt, wie zum Beispiel den Rathäusern in Heidenheim und Lörrach.

Die große Mehrheit der untersuchten Städte weist in den Zentren eine historische Bausubstanz auf, die den Charakter der Innenstadt, wie zum Beispiel in Ravensburg,

Schwäbisch Hall oder Biberach an der Riß, entscheidend prägen. Die Unterhaltung dieser historischen Bauten durch die Eigentümer erfordert erhebliche Anstrengungen und finanzielle Mittel. Durch die Städtebauförderung konnten in den meisten Städten große Teile der historischen Innenstadtbereiche saniert und funktionsfähig gemacht werden, wobei die Mitwirkungsbereitschaft der Privaten sehr unterschiedlich war (vgl. Kapitel 5.4.1).

Neben Sanierungsmaßnahmen für verkehrliche und technische Infrastruktur und die Gestaltung der öffentlichen Räume ist der Umfang der Gebäudesanierung in den Unter-

77/78 | SCHWÄBISCH HALL / BIBERACH – HISTORISCHES STADTBILD



suchungsstädten dabei sehr unterschiedlich. In sehr ausgeprägten Fällen wie in Nagold liegt der Anteil der sanierten Gebäude bei ca. 95%. In anderen Fällen wie beispielsweise in Mosbach ist der Sanierungsbedarf im Ortsbild noch deutlich sichtbar. Zahlen über den Anteil der sanierten Gebäude sind dort jedoch nicht bekannt. Durch die große Zahl von Fachwerkhäusern in Mosbach ist sowohl die Unterhaltung als auch die Anpassung der Gebäude an heutige Wohnbedürfnisse schwierig.

Die in den letzten 30 Jahren in Innenstädten errichteten Neubauten haben überwiegend Maßstäblichkeit und formale Eigenheiten der jeweiligen Baustruktur berücksichtigt. Dies

gilt auch für Flächenneuordnung und Zusammenlegung ehemals klein parzellierter Grundstücke. In gestalterisch homogeneren Innenstädten wie Ettlingen und Ravensburg waren Stadtbildsatzungen eine wichtige rechtliche Handhabe zur Durchsetzung von Gestaltungsanforderungen. In Städten mit mehreren Stadterneuerungsphasen wie Ravensburg oder Nagold ist der jeweilige Zeitgeist an der Architekturauffassung der Neubauten und an der Ausgestaltung der öffentlichen Räume gut ablesbar.

Zwischen einer harmonischen, sich einfügenden Gestaltung neuer Gebäude und moder-

79/80 | ETTLINGEN – MODERNE ARCHITEKTUR BAULICHER ERGÄNZUNGEN



nen Architekturauffassungen besteht ein Spannungsbogen. Biberach an der Riß zum Beispiel pflegt beides in sorgfältiger Differenzierung der städtebaulicher Bereiche. Hier finden sich zeitgemäße architektonische Interpretationen historischer Vorbilder ebenso wie teilweise provokante avantgardistische Architekturzeugnisse. Auch in Ettlingen wurden viele überzeugende bauliche Ergänzungen im Bestand gefunden, die eine moderne Architektursprache vertreten.

In vielen Städten wurden öffentliche oder öffentlichkeitswirksame Gebäude mit hoher Gestaltqualität realisiert, die als »Leuchtturmprojekte« positive Impulse ausstrahlen.

Beispiele sind die Stadthalle in Singen, das neue Kino in Tuttlingen (*siehe Abbildung 49: Tuttlingen - Kinokomplex*), die Kunsthalle Würth in Schwäbisch Hall (*siehe Abbildung 52*) oder der Burghof in Lörrach (*siehe Abbildung 50*). Solche Projekte sind in der Regel aus Architekturwettbewerben hervorgegangen, die durch die vergleichende, konkurrierende Auswahl innovative Projekte mit hoher Gestaltqualität hervorbrachten.

Auch die Gestaltung von Fußgängerzonen war im Laufe der letzten drei Jahrzehnte wechselnden Moden unterworfen. Die Gliederung und Materialien der Bodenoberflächen, die

81 | SINGEN – STADTHALLE



Elemente der Möblierung und Beleuchtung sowie Wasserflächen und Kunstwerke entsprechen in allen Untersuchungsstädten erkennbar dem Zeitgeist. Die in der Anfangszeit der Stadtsanierung tendenziell überbordend gestalteten und möblierten Flächen wurden im Laufe der Jahre ruhiger und sachlicher, damit zugleich flexibler nutzbar. In diesem Sinne könnte mancher Fußgängerbereich der zweiten Generation überarbeitet werden. Kunst als Gestaltungsmittel und Mittel zur Imageförderung wird beispielhaft durch die Stadt Lörrach eingesetzt. Ausgehend von einem grundlegenden städtebaulichen Wettbewerb entwickelte sich das Motto »Straße – Platz – Zeichen«. Im Laufe der Realisierung der Fußgängerzonen wurden diese mit außergewöhnlichen Kunstwerken ausgestattet und haben damit dem Innenstadtbild zu einem eigenständigen Charakter verholfen (*siehe Abbildung 76*).

4.3.3 Trends, Thesen und Empfehlungen

- Das Ziel der städtebaulichen Sanierung muss eine behutsame Erneuerung der vorhandenen Bausubstanz sein, ohne jedoch vor einer neuen und modernen Architektursprache zurück zu schrecken. Ohne sie würde die »alte Stadt« lediglich konserviert und langfristig in ein Museum verwandelt, welches den aktuellen Bedürfnissen nicht mehr gerecht würde und langfristig auch aus gestalterischer Sicht unbefriedigend wäre.
- Da der öffentliche Einfluss und die Möglichkeiten der Förderung tendenziell zurückgehen, ist die Bevölkerung, und hier vor allem die Immobilienbesitzer, für die hohe Wertigkeit der Baukultur zu sensibilisieren. Dieser Qualitätsanspruch sollte im Sinne einer Vorbildfunktion insbesondere bei öffentlichen Einrichtungen ablesbar sein.
- In einer Zeit zunehmender Profilierung müssen Innenstädte durch zeitgemäße und innovative Architekturbeispiele neue Interpretationen geben.
- Die Städte sind aufgefordert, die Gestaltqualität von Fassaden und öffentlichen Räumen aus den Anfangsjahrzehnten der Stadterneuerung kritisch zu überprüfen und ggf. neuen Anforderungen anzupassen.
- Architekturwettbewerbe und konkurrierende Verfahren tragen regelmäßig zu einer Qualitätsverbesserung der städtebaulichen und hochbaulichen Ergebnisse bei. Die Durchführung dieser Verfahren sollte nicht nur bei kommunalen Projekten, sondern auch bei bedeutenden privaten Entwicklungsprojekten eingefordert werden.

4.4 TOURISTISCHE BEDEUTUNG

4.4.1 Bedeutung für die Innenstadt

Der Aufenthalt in einer Innenstadt durch Personen, die in dieser Stadt weder ihren Wohn- noch Arbeitsort haben, wird im weitesten Sinn unter dem Begriff Tourismus zusammengefasst. Dabei kann nach der Art der Reise, also zum Beispiel Dienst- und Geschäftsreisen oder Urlaubsreisen, sowie nach der Dauer der Reise, also zum Beispiel Tagesbesuch oder ein Aufenthalt mit Übernachtung, unterschieden werden.

Häufig gründet sich die touristische Attraktivität einer Stadt auf einigen wenigen touristischen Anziehungspunkten (Burgen, Schlösser oder Kirchen) oder auf besonderen Kulturveranstaltungen, die sich positiv auf die Besucherfrequenz der Innenstadt auswirken. Weiterhin ist die touristische Attraktivität von Architektur und Gestaltung der öffentlichen Räume abhängig.

Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Vermarktung dieser Potenziale zu, da nur so Touristen, die die Innenstadt bisher nicht kannten, angelockt werden können. Die Tourismuswerbung zielt im wesentlichen darauf, einzelne Events oder Anziehungspunkte bekannt zu machen und zu Pauschalen oder Paketen, auch mit Angeboten in der Region oder in benachbarten Städten, zusammenzufassen.

128

In Städten mit hoher touristischer Anziehungskraft stellt der Tourismus einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar; es bestehen insbesondere Synergien mit dem Einzelhandel, der Gastronomie und der Hotellerie.

4.4.2 Beobachtungen in den Untersuchungsstädten

Eine größere Bedeutung hat der Tourismus nur in wenigen der untersuchten Städte. Die Zahl der Übernachtungen je Einwohner ist für die Bedeutung des Tourismus ein wichtiges Maß, jedoch wird dadurch der Tagestourismus nicht erfasst, der in vielen Städten dominiert. Die Übernachtungen je Einwohner reichen in den Untersuchungsstädten von 0,9 in Rottenburg bis zu 4,3 in Schwäbisch-Hall.

Die Städte mit einer gewissen Bedeutung für den Tourismus lassen sich grob in solche einteilen, in denen der Geschäftstourismus überwiegt, wie Böblingen, Ettlingen und Tutt-

lingen, und in solche, die hauptsächlich für den Freizeit- und Urlaubstourismus attraktiv sind, wie Biberach an der Riß, Mosbach und Schwäbisch-Hall. Im Fokus der Tourismusförderung liegt der Freizeit- und Urlaubstourismus, da der Geschäftstourismus seitens der Kommune nur in Ausnahmefällen (Tagungstourismus) direkt gefördert werden kann. Der Geschäftstourismus ist im wesentlichen von den ortsansässigen Firmen abhängig, die wiederum eher durch die Wirtschaftsförderung unterstützt werden.

Die Hauptanziehungspunkte für den Freizeit- und Urlaubstourismus sind in der Regel eine historische Altstadt, hochwertige Freizeit- und Kulturveranstaltungen oder besondere Sehenswürdigkeiten wie Burgen, Schlösser oder Kirchen. Beispiele sind die Stadt Mosbach als historisches Gesamtensemble, die Freilichtspiele in Schwäbisch Hall oder der Dom in Rottenburg und das Ettliger Schloss. Schwäbisch Hall und Rottenburg sind daneben Stationen auf Radwanderwegen (Kocher-Jagst-Radweg und Neckar-Radweg) und profitieren vom derzeit expandierenden Radtourismus. Die Synergien, die sich daraus insbesondere für den Einzelhandel ergeben, sind jedoch, wie vielfach berichtet wurde, begrenzt.

Die in fast allen Untersuchungsstädten durchgeführten Landesgartenschauen waren aus touristischer Sicht meist sehr erfolgreich, häufig wurden die prognostizierten Besucherzahlen bereits nach kurzer Zeit überschritten. In einigen Städten wurde versucht, dieses Potenzial auch gezielt für die Innenstadt zu nutzen. So wurden beispielsweise in Lahr Pendelbusse zwischen dem Landesgartenschau Gelände und der Innenstadt eingesetzt, die zumindest in gewissem Umfang auch den erhoffen Nutzen brachten.

129

Im Idealfall stellt der Tourismus einen wichtigen Frequenzbringer dar, schärft das Stadtprofil und steigert das Image, von dem auch die ortsansässige Bevölkerung profitiert. Ein solch positiver Einfluss wurde in den Untersuchungsstädten am ehesten in Schwäbisch Hall vorgefunden. Hier kommen hervorragende Potenziale wie das historische Stadtbild, die Kunsthalle Würth, bedeutende kulturelle Veranstaltungen und ein attraktiver Naturraum mit einer guten Tourismusförderung zusammen und bilden so eine tragfähige Grundlage für den Tourismus.

In vielen Städten wurden gute Beschilderungen der Sehenswürdigkeiten vorgefunden, die häufig auch zu Stadtrundgängen verbunden wurden.

In einigen anderen Städten bestehen hingegen weitere Potenziale für eine Attraktivitätssteigerung im Bereich des Tourismus, besonders hinsichtlich der Verbindung von Angeboten zu Pauschalen oder der verstärkten Kooperation mit Städten in der näheren Umgebung, die ebenfalls einzelne Sehenswürdigkeiten vorzuweisen haben.

4.4.3 Trends, Thesen und Empfehlungen

■ Die Eventorientierung wird weiter zunehmen und dazu führen, dass viele Sehenswürdigkeiten in Mittelstädten sich langfristig nur in Verbindung mit besonderen Ver-

82/83 | ETTLINGEN – SCHLOSS / ROTTENBURG – NECKAR-RADWEG



anstaltungen erfolgreich vermarkten lassen. Die historisch bedeutende Kirche alleine wird als Attraktion nicht mehr ausreichen, es bedarf vielmehr einer besonderen Vermarktung und Inszenierung, um sie für Touristen attraktiv zu machen.

■ Die Mittelstädte haben in der Regel zu wenige Attraktionen, um fremde Besucher für länger als einen Tag anzulocken. Deshalb ist die Kooperation mit anderen Städten in diesem Bereich immens wichtig, da so beispielsweise auch ein ansprechendes Dreitagesprogramm zusammengestellt werden kann und insgesamt mehr Kaufkraft in der Region gebunden werden kann.

■ Ähnlich wie in anderen Bereichen findet auch innerhalb des Tourismus eine Spezialisierung der Angebote statt. Darauf müssen die Mittelstädte flexibel reagieren, indem sie profilierte Angebote für bestimmte Zielgruppen schaffen und diese zielgruppengerecht vermarkten.



4.5 SOZIALE ASPEKTE

4.5.1 Bedeutung für die Innenstadt

Der soziale Friede in einer Stadt ist von großer Wichtigkeit und wird meist in deren Zentrum erlebbar oder auf die Probe gestellt. Durch die räumliche und funktionale Dichte der Innenstadt entstehen in ihr häufiger soziale Konflikte als in den Randbereichen der Stadt. Weiterhin werden in der Innenstadt gesellschaftliche Trends wie die »Versingelung« mit der Gefahr der Vereinsamung, die multikulturelle Vielfalt und die generelle Ausdifferenzierung der Lebensstile besonders deutlich. Die Innenstadt bietet jedoch auch große Potenziale für die Integration, da sie traditionell ein Ort der Vielseitigkeit und der Toleranz gegenüber differierenden Lebensweisen ist.

So beschreibt Siebel den Umgang mit Fremden als ein wichtiges Wesenmerkmal der Stadt: »Stadt können wir ja auch definieren als einen Ort, an dem Fremde leben. Im Dorf gibt es keine Fremden. In der Stadt, im öffentlichen Raum der Stadt, ist die Begegnung unter Fremden das Alltägliche.«⁴⁸

Häufig stellt sich in den Innenstädten besonders die soziale Situation von Kindern und Jugendlichen, von ärmeren Menschen und Erwerbslosen sowie von Senioren schwierig dar. Diese Bevölkerungsgruppen bedürfen oft der Unterstützung durch zielgruppengerichtete Angebote wie Jugendhäuser, Seniorentreffs oder verbilligte Einkaufsmöglichkeiten wie in den »Tafel-Läden«. Alle Angebote zielen auf die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am stadtgemeinschaftlichen Leben und der Stärkung der privaten sozialen Netzwerke.

In Baden-Württemberg betrug der Anteil der Ausländerinnen und Ausländer an der Gesamtbevölkerung 2005 ca. 11,9 %. Damit werden jedoch nur Personen ohne deutschen Pass erfasst, so dass der Anteil der Menschen, die aus einer fremden Kultur stammen, deutlich höher und nicht genau zu quantifizieren ist. Neuerdings werden diese Menschen häufig als »Personen mit Migrationshintergrund« bezeichnet, was zwar eine leidlich sperrige Terminologie ist, aber zumindest die Einwanderer und deren oft bereits in Deutschland geborene Kinder umfasst. Baden-Württemberg ist damit ein traditionelles Einwanderungsland und die Städte hatten und haben große Integrationsaufgaben zu bewältigen.

»Aktive Bürgergesellschaft«, »Bürgerkultur« oder »Bürgerschaftliches Engagement« – alle diese Begriffe stehen für eine Kultur der Beteiligung, die weit über gesetzlich festgelegte Beteiligungsverfahren hinaus geht. Das Engagement in Vereinen stellt die traditionellste und am weitesten verbreitete Form dar, wohingegen die in den 1990er Jahren angestoßenen »Lokale-Agenda-Prozesse« eine neuere Entwicklung darstellen. Viele Bereiche des öffentlichen und sozialen Lebens würden ohne ehrenamtliche Aktivitäten nicht existieren.

4.5.2 Beobachtungen in den Untersuchungsstädten

Sozialstruktur / Räumliche Konzentrationen

Insgesamt traten in den Untersuchungsstädten nur wenige soziale Probleme in den Innenstädten zu Tage, wobei bei der genaueren Betrachtung leichte Unterschiede festgestellt werden konnten. Einige Städte wie Ettlingen oder Nagold zeichnen sich dadurch aus, dass die Innenstadtakteure dort keine bzw. nur sehr geringe soziale Probleme sehen. Vereinzelt wurde, beispielsweise in Heidenheim und Mosbach, von Problemen mit Obdachlosen und Drogensüchtigen sowie von Jugendcliquen in der Innenstadt berichtet, denen jedoch in der Regel erfolgreich begegnet werden konnte.

In Innenstädten mit einem niedrigen Mietniveau konzentrieren sich ärmere Bevölkerungsschichten, die jedoch in der Regel wenig in Erscheinung treten. Diese räumliche Konzentration wurde beispielsweise in Singen, Böblingen und Tuttlingen beobachtet. Meist handelt es sich um verkehrlich stark belastete Straßenzüge, in denen die Bausubstanz und die Aufenthaltsqualität nicht mehr heutigen Ansprüchen genügen. Insbesondere die Situation für Kinder und Jugendliche ist in einem solchen Umfeld nicht optimal und bedarf der Unterstützung und Förderung.

So wünschenswert die Verbesserung der Wohn- und Lebenssituation in solchen vernachlässigten Stadtquartieren ist, birgt sie auch die Gefahr der Verdrängung der ansässigen Bevölkerung. Durch umfangreiche Sanierungen ergeben sich in der Regel drastische Mietsteigerungen, die für viele der dort wohnenden Menschen nicht tragbar sind. In Ettlingen wurde beobachtet, dass sich durch die Sanierung der Innenstadt erhebliche Veränderungen hinsichtlich der Sozialstruktur ergeben haben. So sank der Ausländeranteil beispielsweise von ca. 50 % vor der Sanierung auf ca. 15 % nach der Sanierung.

In Rottenburg wurde im Rahmen der Sanierung der Katharinvorstadt durch umfangreiche soziale Flankierungsmaßnahmen versucht, die ansässige Bevölkerung dort zu halten und die soziale Mischung zu bewahren. Bis auf einzelne Fälle ist dies auch geglückt und zeigt, dass vorausschauende Planung in diesem Bereich Positives bewirken kann.

Personen mit Migrationshintergrund

Einige der untersuchten Städte weisen einen überdurchschnittlichen Migrantenanteil auf, insbesondere die Städte Böblingen, Singen und Tuttlingen (Ausländeranteile zwischen 18 % und 19 %). In diesen Städten treten die Migranten auch in den Innenstädten deutlich in Erscheinung, jedoch in der Regel nicht stärker als in anderen Gebieten der Stadt. In den anderen Städten spielen Menschen mit Migrationshintergrund keine überdurchschnittlich große Rolle, bis auf die üblichen Angebote der Einwanderergastronomie (zum Beispiel Dönerstände).

Große Teile der ersten und zweiten Einwanderergeneration und ihre Nachfahren leben in den Städten meist sehr gut integriert. Probleme treten hingegen beispielsweise in Singen und Lahr mit Spätaussiedlern auf.

Teilweise wurde beobachtet, dass viele innerstädtische Häuser von Personen mit Migrationshintergrund aufgekauft werden, wie beispielsweise in Böblingen, Rottenburg und Tuttlingen. In der Regel weisen diese Häuser nicht den mehrheitlich angestrebten Wohnstandard auf, da sie oft keine Balkone oder Freisitze haben, oder nur Gasöfen und eine schlechte Wärmeisolierung aufweisen. Auf der anderen Seite bieten sie aufgrund des relativ geringen Preises eine günstige Gelegenheit, Eigentum zu erwerben.

134

Soziale Einrichtungen und Initiativen

Soziale Einrichtungen und Initiativen bestehen in vielfältigster Weise in allen untersuchten Städten. In der Regel werden sie von den bekannten und im Kapitel 3.2.2 beschriebenen Einrichtungen getragen.

Besonders positiv sind das Böblinger Kooperationsmodell, welches darauf zielt, die Lebenssituation von Kindern und Jugendlichen zu verbessern, das Tuttlinger Modellprojekt »Haus der Familie«, welches sich in einer Kooperation von Stadt, Wirtschaft und kirchlichen Trägern mit Angeboten für alle Lebensphasen an Familien wendet und die Seniorenarbeit in Ettligen aufgefallen.

Bürgerschaftliches Engagement und Ehrenamt

Das bürgerschaftliche Engagement und die ehrenamtlich geleisteten Aktivitäten wurden in fast allen untersuchten Städten als sehr gut und ausgeprägt beschrieben. Sie finden vorrangig in Vereinen statt und konzentrieren sich auf den sportlichen, kulturellen und sozialen Bereich. Die in den meisten Städten stattgefundenen »Lokale-Agenda-Prozesse« brachten darüber hinaus die ökologischen Themen in die gesellschaftliche Diskussion.

In den wenigsten Städten wurden hingegen bürgerschaftliche Interessensgruppen vorgefunden, die sich gezielt mit der Innenstadt auseinandersetzen, was wahrscheinlich in der Komplexität und der geringen Greifbarkeit der Thematik begründet liegt. Es gibt zu dieser Tendenz jedoch auch Ausnahmen, wie die Stadt Nagold zeigt, wo sich Arbeitsgruppen (Bürgerforum) entwickelt haben, die heute einen sehr konstruktiven Beitrag zur Innenstadtentwicklung leisten.

Ehrenamtliche Initiativen können zwar einen wichtigen Beitrag zum gesellschaftlichen Leben leisten und somit die offiziellen Stellen, wie die Stadtverwaltung oder kirchliche Einrichtungen, entlasten; sie bedürfen jedoch in der Regel der besonderen Würdigung und Unterstützung.

Eine ausgeprägte Anerkennungskultur, wie sie sich beispielsweise in Ettlingen etabliert hat, wo eine eigene Stelle zur Förderung des Ehrenamts innerhalb der Stadtverwaltung geschaffen wurde, ist für den langfristigen Erfolg solcher Initiativen unabdingbar. Tage des Ehrenamts und Freiwilligen-Ehrungen sind auch in vielen weiteren Städten verbreitet.

135

4.5.3 Trends, Thesen und Empfehlungen

■ Wenn es den Mittelstädten gelingt, langfristig eine Nutzungsmischung und eine hohe Aufenthaltsqualität in den Zentren zu sichern, so hält dies die Gefahr von sozialen Konflikten in der Innenstadt in Grenzen. Dennoch müssen alle Maßnahmen, wie beispielsweise die Umgestaltung von Plätzen, an dem Aspekt der Sozialverträglichkeit gemessen werden, um negativen Entwicklungen entgegen zu wirken.

■ Die Rolle des bürgerschaftlichen Engagements wird in der Gesellschaft tendenziell zunehmen, da langfristig nicht alle Einrichtungen und Initiativen von den Kommunen

betrieben werden können. Zur Motivierung der Bevölkerung, sich auch für die Innenstadt zu engagieren, bedarf es einerseits der Sensibilisierung für deren Wert, andererseits die Chance einer echten Gestaltungsmöglichkeit.

4.6 ÖKONOMISCHE ASPEKTE

4.6.1 Bedeutung für die Innenstadt

Die Innenstädte sind traditionell die Orte mit hohem und höchstem wirtschaftlichen Potenzial. Allerdings wandelt sich die Funktion der Innenstädte infolge demografischer Veränderungen und des wirtschaftlichen Strukturwandels. Gleichzeitig sind die Spielräume der kommunalen Haushalte in vielen Fällen enger geworden. Dies hatte zum Beispiel zur Folge, dass kommunale Einrichtungen wegen rückläufiger Bevölkerungszahlen geschlossen werden müssen, der Einzelhandel in den Innenstädten massive Umsatzeinbußen zu verzeichnen hat und Leerstände im gewerblichen Bereich und im Wohnungssektor auftreten. Hiervon war auch der Immobilienbestand in historischen Stadtkernen nicht ausgenommen. In sozialer Hinsicht kam es zur Segregation der Bevölkerung. Viele Innenstädte verloren massiv an Einwohnern, in anderen hat sich die Bevölkerungsstruktur einseitig zu einem hohen Anteil von Singles (Studenten, Ältere Menschen) oder Bewohnern mit Migrationshintergrund entwickelt. Dies wiederum hat Auswirkungen auf Wohnungsangebot, Konsum und öffentliche Einrichtungen. Mangelnde Nachfrage nach Grundstücken, Verkaufsflächen und Wohnungen wiederum bedeuten Trading-Down-Effekte, Absinken der Mietniveaus für Wohnungen und Geschäftsflächen. Andererseits kann ein Rückgang des Mietniveaus auch eine Chance für junge Menschen, kreative Milieus, neue Warenangebote sowie Dienstleistungen im nicht alltäglichen Bereich bedeuten.

136

Ein Hauptproblem prosperierender Regionen liegt dagegen in den hohen Miet- und Bodenpreisen. Dort kommt es zu einem ökonomischen Entmischungsprozess und zur Ansiedlung renditeträchtiger Nutzungen. Hohe Bodenpreise ermöglichen rentable Investitionen nur im hochpreisigen Segment.⁴⁹

Viele Kommunen haben der Innenstadt mit vielfältigen Maßnahmen der Aufwertung, der Bestandsergänzung, des Marketings und der strategischen Zusammenarbeit neue

Anziehungskraft verschafft. Trotz der positiven Tendenz ist nicht zu übersehen, dass der Wirtschaftsstandort Innenstadt kein Selbstläufer ist und dass viele Zentren insbesondere der Klein- und Mittelstädte weiterhin unter Druck stehen: Die Verlagerung des Wohnens und des Gewerbes an den Rand der Städte und Gemeinden mit dem einhergehenden geänderten Einkaufsverhalten der Menschen entzieht vielen gewachsenen Ortsmitten ihre ökonomische Basis.⁵⁰

4.6.2 Beobachtungen in den Untersuchungsstädten

Uneinheitlicher Grundstücksmarkt

Der Grundstücksmarkt präsentiert sich in den Untersuchungsstädten sehr uneinheitlich. Deutliche Preissteigerungen des Grundstücks- und Mietmarktes haben Biberach an der Riß, Ettlingen, Lörrach, Nagold und Ravensburg zu verzeichnen. So lagen zum Beispiel in Ettlingen in den letzten 15 Jahren die Preissteigerung bei Wohngrundstücken bei ca. 100 %, für Gewerbegrundstücke bei ca. 70 % und für Wohnungsmieten bei ca. 50 %. Die Grundstückspreise sind oft so hoch, dass Familien mit Kindern Schwierigkeiten haben, erschwingliche Wohnungen zu finden. In diesen Innenstädten dominieren daher oft Singles und ältere Menschen. Für eine bessere Altersmischung der Bewohner müsste in diesen Fällen der Wohnungsbau für Familien gefördert werden.

Dagegen haben in Böblingen, Lahr, Mosbach, Rottenburg, Singen und Tuttlingen die Grundstückspreise stagniert bzw. sind gefallen. Diese Innenstädte haben Probleme, privates Kapital zu mobilisieren. Der Ausländeranteil ist in diesen Innenstädten höher als in den Innenstädten der prosperierenden Gemeinden. Die Wohnungen haben meist keinen zeitgemäßen Standard; Bausubstanz und Wohnumfeld weisen Defizite auf. Die Läden unterliegen einer hohen Fluktuation, in den 1b- und 2a-Lagen sind häufig Leerstände anzutreffen. Sicherheit und Sauberkeit werden oftmals als Problem genannt.

137

In Heidenheim und Schwäbisch Hall lagen entweder keine Angaben zum Grundstücksmarkt vor oder die Entwicklung stagnierte, weil dieser ausgeglichen war.

Wenn man sich die Städte mit Preissteigerungen anschaut, so handelt es sich in der Regel um Gemeinden mit großer Wirtschaftskraft, die hohe finanzielle Ressourcen für die Sanierung, für die Gestaltung des öffentlichen Raums und für Infrastrukturmaßnahmen

aufgewendet haben. Dies hat sich offenbar auch positiv auf das Image dieser Innenstädte ausgewirkt, so dass es für Grundstückseigentümer und Ladeninhaber profitabel ist, in Innenstadtlagen zu investieren.

Umgekehrt spielt die Wirtschaftskraft eines Raumes auch eine wesentliche Rolle dabei, ob das Angebot an Wohn- und Geschäftsraum die Nachfrage übersteigt. In Städten mit stagnierenden bzw. fallenden Grundstücks- und Mietpreisen ist es oft schwierig, Eigentümer und Einzelhandel zu umfangreichen Investitionen zu bewegen, da der Cashflow dieser Investitionen nicht ausreichend gesichert scheint. Offenbar haben auch umfangreiche Städtebaufördermittel an dieser Situation nichts zu ändern vermocht.

Erstaunlich ist jedoch, dass Tuttlingen und Böblingen, obwohl beide Städte zu den prosperierenden Regionen gehören, keine besondere Nachfrage in den Innenstädten aufweisen. Dies legt die Vermutung nahe, dass es sehr wohl auch darauf ankommt, inwieweit Gemeinderat und Verwaltung die Stärkung der Innenstadt als wichtiges Ziel erkannt und umgesetzt haben. Andererseits zeigt das Beispiel Lörrach, dass es, auch wenn historisch keine besonderen städtebaulichen und baulichen Voraussetzungen vorliegen, gelingen kann, die Innenstadt zu einem attraktiven Wohn-, Einkaufs- und Kulturort aufzuwerten. Dafür bedarf es allerdings entsprechender finanzieller Anstrengungen und eines hohen planerischen Inputs.

138

Aktive Liegenschaftspolitik – der Schlüssel zum Erfolg?

Eine aktive kommunale Liegenschaftspolitik wird in den Untersuchungsstädten meist als Schlüssel zum Erfolg angesehen. In Schwäbisch Hall sind historisch viele Grundstücke in kommunaler bzw. öffentlicher Hand. Die Bodenpolitik wird daher als wichtiges und erfolgreiches Steuerungsinstrument bezeichnet. Dasselbe gilt für Lörrach. In Ettlingen und Biberach an der Riß befanden sich bis 1995 ein großer Teil der Grundstücke in Sanierungsgebieten in kommunaler Hand. Hierdurch wurde die Sanierung wesentlich beschleunigt bzw. vereinfacht. In letzter Zeit haben sich jedoch aufgrund knapperer Haushaltsmittel diese Möglichkeiten verringert. Auch in Nagold und Tuttlingen wurde eine ausgeprägte kommunale Bodenpolitik, vor allem in den Sanierungsgebieten, betrieben.

4.6.3 Trends, Thesen und Empfehlungen

- Das Image der Innenstadt prägt die Nachfrage und damit den Grundstücksmarkt. Gemeinderat und Verwaltung sind gefordert, ein nachhaltiges Votum für die Innenstadt abzugeben. Freiwillige Standortgemeinschaften einzelner Straßenzüge oder Quartiere können diese Prozesse unterstützen.
- Städtebauförderprogramme können den Grundstücksmarkt beeinflussen, sind jedoch nicht alleine ausschlaggebend. Die Kooperation von öffentlicher Hand und privaten Akteuren stellt eine weitere wichtige Voraussetzung dar.
- Der Wohnungsbau stabilisiert die Innenstädte der Mittelstädte. Er sorgt für Nachfrage im Versorgungsbereich des Handels und der öffentlichen Einrichtungen und unterstützt die Lebendigkeit und Vielfalt (siehe Kapitel 3.3.1).
- Wenn die Bodenpreisentwicklung in Innenstädten überproportional steigt, sind Kommunen und Land gefordert, den Familienwohnungsbau durch Belegungsrechte, sozialen Wohnungsbau und durch kommunale Liegenschaftspolitik zu fördern, um der Segregation in der City vorzubeugen und die Bevölkerungsstruktur auszubalancieren.
- Kommunale Liegenschaftspolitik eröffnet den Gemeinden auch die Möglichkeit, den Branchenmix und damit die Vielfalt im Einzelhandel zu steuern.
- Baulücken- und Grundstückskataster sowie Leerstandsmanagement erhöhen die Transparenz des Grundstücksmarktes und steigern damit die Möglichkeiten für Investitionen.

5. Steuerung der Innenstadtentwicklung

5.1 ENTWICKLUNGEN UND HERAUSFORDERUNGEN

Die vorausgegangenen Kapitel 3 und 4 haben über eine empirisch fundierte Analyse die aktuelle Situation der Innenstädte von Mittelstädten in Baden-Württemberg abgebildet. Die Fragen nach den Leitfunktionen der Innenstädte und nach den Rahmenbedingungen innerstädtischer Entwicklung dienten dabei der Formulierung von Trends, Thesen und Empfehlungen.

141

In diesem Kapitel wird nunmehr versucht, »hinter die Kulissen zu schauen«. Dieser Blick richtet sich auf die Strukturen, Prozesse und Instrumente der Planung und Steuerung der Innenstadtentwicklung. Damit wird ein »Metathema« angesprochen, das

- die institutionellen und personellen Konstellationen und Kooperationen,
- die strategischen Ziele und planungsrechtlichen und planungsmethodischen Werkzeuge sowie
- die ökonomischen und fördertechnischen Rahmenbedingungen

zum Untersuchungsgegenstand macht.

Die entscheidenden Fragen auf dieser Metaebene sind,

- ob die maßgeblichen Akteure der Innenstadtentwicklung sich der zukünftigen Themen und Herausforderungen so bewusst sind und
- ob sie so kompetent aufgestellt sind,

dass sie die Lebensqualität ihrer Städte und insbesondere ihrer Innenstädte vor dem Hintergrund absehbarer wirtschaftsräumlicher Konkurrenzen erhalten und weiterentwickeln können. Hinter diesen Fragen steht auch die Beobachtung, dass Stadtplanung und Stadtentwicklung im Zusammenhang erkennbarer gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Veränderungen vor einem Paradigmenwechsel stehen. Die wesentlichen allgemeinen Merkmale dieses Paradigmenwechsels in der Stadtentwicklung sind aus der Erkenntnis dieser Untersuchung die Integration der Themen, die Kooperation der Akteure sowie die Strategien der Umsetzung.

Bevölkerungsrückgang, höheres Lebensalter, Vielfalt und Integration der Lebensstile sowie Flexibilität und Entwicklungstempo der Lebensbedingungen bilden sich vor allem in der Innenstadt ab. Die Innenstadt spiegelt die Wirtschaftskraft und die Qualität sozialer und technischer Infrastruktur einer Kommune wider. Notwendige Neuorientierungen in den Inhalten und Methoden der Stadtentwicklung manifestieren sich deshalb insbesondere im Aufgabenfeld der Innenstadtentwicklung. Stadtstrukturell geht diese Entwicklung einher mit räumlich-baulichen Veränderungen des Stadumbaus, in manchen Regionen auch des Stadtrückbaus. Stadumbau ist verbunden mit zunehmender inhaltlicher, technischer, methodischer und organisatorischer Komplexität. Dies betrifft nicht nur die Instrumente der Stadtplanung, sondern insbesondere auch die Prozesse und Strategien der Umsetzung.

142

Die Befragung der wichtigsten Akteure der Innenstadtentwicklung in den 13 Untersuchungsstädten lässt teilweise Defizite im Bewusstsein dieses Paradigmenwechsels erkennen. In vielen Städten werden die sich wandelnden Rahmenbedingungen in demografischer, wirtschaftlicher und siedlungsstruktureller Hinsicht durchaus wahrgenommen. Die Schlussfolgerungen bewegen sich dabei aber tendenziell eher im Feld kurzfristiger Entwicklungsperspektiven und Handlungsoptionen. Seltener führen sie zu

einer kritischen Selbstreflexion der eigenen Rollen und Gestaltungskräfte oder zu einer grundsätzlichen Analyse der Entwicklungschancen. Ebenso unentschieden werden die Zukunftsaufgaben mit langfristigen Entwicklungsstrategien und den notwendigen Umsetzungsprogrammen in Angriff genommen.

Es gibt allerdings auch Städte wie zum Beispiel Nagold, Biberach oder Lörrach, in denen Entwicklungsleitbilder und Programme für die Innenstadt ausdrücklich diskutiert, als erklärtes Bekenntnis zur Innenstadt von Verwaltung und Gemeinderat kontinuierlich bekräftigt und langfristig fortgeschrieben werden. In Nagold wurde dieses Leitbild mit dem Motto »Renaissance der Zentralität« zum entscheidenden Stadtentwicklungsprogramm.

Die nachfolgenden Darstellungen stützen sich einerseits auf die Analyse der Instrumente und Methoden der Planung und Realisierung innerstädtischer Entwicklungsprojekte. Sie stützen sich andererseits auf die Befragungen und Diskussionen mit den maßgeblichen Akteuren der Innenstadtentwicklung in den 13 untersuchten Mittelstädten. Dabei vermischen sich eher objektive Bewertungen mit durchaus subjektiven Einschätzungen. Diese Gesamtschau kann allerdings nur in einer begrenzten Tiefe ›der Wahrheit auf den Grund‹ gehen. Dies betrifft insbesondere die Einschätzung der Wirkungen und Erfolge instrumenteller und strategischer Aktivitäten.

143

Der Blick auf die Prozesse und Strategien der Innenstadtentwicklung in den 13 Untersuchungsstädten wird nachfolgend gegliedert in die Analyse

- der Akteure, Kooperationen und Kommunikationsformen,
- der Instrumente und Strategien sowie
- der Rolle und unterstützenden Wirkung der Landesfördermittel für innerstädtische Entwicklungsprojekte.

Die Interviews mit den maßgeblichen Akteuren bekräftigen vier allgemeine strukturelle Entwicklungen im Aktionsfeld der Stadtplanung und Stadtentwicklung, die sozusagen ›vor der Klammer‹ als wesentliche Einflussfaktoren des Untersuchungsthemas benannt werden sollen.

Privatisierung der Stadtentwicklung

In der Nachkriegszeit bis in die 1980er Jahre hat überwiegend die Öffentliche Hand eines versorgungsorientierten Sozialstaats die Entwicklung der Siedlungsräume gesteuert. In den letzten zwei Jahrzehnten erleben wir nun eine zunehmende Privatisierung der Stadtentwicklung. Die öffentliche Hand tritt als Investor hinter unterschiedliche Formen der privaten Investition in die kommunale Flächenentwicklung zurück. Institutionelle Geldanleger, private Grundstückseigentümer und Projektentwickler, privatwirtschaftlich handelnde Stadtbau- und Wohnungsbaugesellschaften sind heute entscheidende Motoren der Stadtentwicklung geworden.

Geldanleger und Investitionsfonds zeigen zudem ein zunehmendes Interesse an städtischen Immobilienprojekten. Gegenstand sind vorzugsweise innerstädtische Brachen und Neuordnungsareale mit standortübergreifender Entwicklungsbedeutung. Beteiligt sind in der Regel Grundstückseigentümer, Immobilienentwickler, Unternehmen und Banken.

Die Kommunen sind herausgefordert, einerseits bestmögliche Rahmenbedingungen für private Investoren zu schaffen, andererseits aber auch die öffentlichen Interessen der Stadtgemeinschaft zu vertreten.

144

Auch Politik und Gesetzgebung haben hierauf reagiert. Mit den Novellierungen des Baugesetzbuches 2004 und 2007 werden neue Rechtsgrundlagen für Innenentwicklung, Planungsbeschleunigung, Planungsrecht auf Zeit, Zusammenarbeit von Verwaltung und Investoren und private städtebauliche Initiativen geschaffen.

Städtebauliche Projektentwicklung

Die vorrats- und angebotsorientierte Stadtplanung der 1960er bis 1990er Jahre hat sich zunehmend in eine vorhabens- und realisierungsbestimmte städtebauliche Projektentwicklung gewandelt. Diese basiert auf marktwirtschaftlichen und umsetzungsorientierten Entwicklungsstrategien.

Für die Akteure der Stadtplanung bedeutet dies, Planungsinhalte und Umsetzungsstrategien in einen ganzheitlichen Handlungsansatz zu integrieren. Kooperation und Dialog bestimmen die Vorgehensweisen. Stadtplanung ist dabei sowohl eine fachliche Querschnittsaufgabe als auch eine realisierungsorientierte Managementaufgabe. Sie

verlangt qualitätsvolle Planinhalte, effektive Prozesssteuerung und verantwortungsvolle Projektführung. Städtebauliche Projektentwicklung ist ein Aushandlungsprozess von privatwirtschaftlichen und kommunalen Interessen. Kurzfristige Verwertungs- und Renditeinteressen stehen Aspekten der funktionalen und gestalterischen Qualität und Nachhaltigkeit gegenüber. Dabei ist die funktionale und ökonomische »Marktfähigkeit« städtebaulicher Entwicklungsprojekte ein gemeinsames Ziel von Privatwirtschaft und Kommune.

In diesem Zusammenhang wandeln sich die Aufgaben der verbindlichen Bauleitplanung. Vorhabenbezogene Bebauungspläne waren Anfang der 1990er Jahre erster Ausdruck und Rechtsform dieser Entwicklung. Inzwischen gewinnen städtebauliche Aushandlungsprozesse mit privatrechtlicher Fixierung der Ergebnisse im Rahmen des § 34 BauGB an Bedeutung. Viele setzen weiterhin auf eine projektbasierte Bebauungsplanung mit formeller öffentlich-rechtlicher Abwägung und Sicherheit.

Integrative Leitbilder und Entwicklungsprogramme

Die Projektorientierung in der Stadtplanung birgt die Gefahr, ganzheitliche Entwicklungslinien aus den Augen zu verlieren. Notwendig ist daher auch eine übergreifende Entwicklungsperspektive. Robuste Leitbilder und klare Ziele der Stadtentwicklung bieten einen stabilen Rahmen für einzelne räumliche Entwicklungsbereiche und Projekte. Diese Entwicklungslinien müssen aber auch hinreichend offen und flexibel sein, damit veränderte Rahmenbedingungen entsprechende Antworten finden können, ohne die Grundrichtung entscheidend zu verändern.

145

Das so genannte Stadtmarketing erweiterte schon in den 1990er Jahren den Umfang der Inhalte und Akteure. Es suchte integrierte Ziele und Konzepte sowie eine erweiterte Koordination in der Stadtplanung. Die Förderprogramme »Soziale Stadt« sowie »Stadtumbau Ost« und »Stadtumbau West« forderten integrierte Entwicklungskonzepte für förmlich festgesetzte Stadterneuerungsbereiche. Die Verknüpfung von »klassischen« investiven Maßnahmen der Sanierung und Stadterneuerung mit nicht-investiven Maßnahmen sozialer und organisatorischer Programme wurde erkannt und gefördert.

Die Leipzig Charta 2007 zur nachhaltigen und zukunftsfähigen Stadtentwicklung⁵¹ betont die Entwicklung integrierter Stadtentwicklungsprogramme, in denen die Verflechtung

und Abstimmung von teilträumlichen, sektoralen und technischen Zielen und Projekten ebenso angestrebt wird, wie die Bündelung der Finanzmittel und die Beteiligung öffentlicher und privater Akteure.

Public Relations und Marketing

Die Frage nach der Angebots- und Lebensqualität in den Innenstädten wird zunehmend durch sich verschärfende Konkurrenzen zwischen den Städten und Regionen bestimmt. Wissenschaftliche und publizistische Rankingverfahren gewinnen öffentliches Interesse und heizen den Wettbewerb um die besten Standortqualitäten unter den Kommunen an.

Hintergrund ist die Gewissheit des einschneidenden Bevölkerungsrückgangs und eines vergleichsweise begrenzten Wirtschaftswachstums. Diese löst einen Wettbewerb um einkommensstarke Bürgerinnen und Bürger, kinderreiche Familien und zukunftsfähige Arbeitsplätze aus. Hierbei spielen die ›weichen‹ Standortqualitäten der Versorgungs-, Bildungs-, Wohn- und Freizeiteinrichtungen der Städte eine entscheidende Rolle. Diese drücken sich nicht zuletzt in der Qualität der Innenstädte aus.

In einem strategischen Sinn verbindet sich Stadtentwicklung und Stadtplanung immer systematischer mit öffentlichkeitswirksamen, imagebildenden Aktionen von Public Relations und Marketing. Städtebauliche und architektonische Projekte werden neben den bestehenden Stadtqualitäten Gegenstand der Werbung für den eigenen Standort.

146

In dieser Konkurrenz wird es Gewinner und Verlierer geben, insbesondere auch bei den Mittelstädten. Die Mechanismen der räumlichen und funktionalen Disparitäten und Konzentrationen verstärken sich zu spiralförmigen Kreisläufen nach oben oder unten. Dies zwingt zu schnellem, zielorientierten Planen und Handeln. Die Kooperation von Stadtplanung und Wirtschaftsförderung mit Stadtmarketing und Public Relations ist eine entscheidende Zukunftsaufgabe.

5.2 AKTEURE, KOOPERATION UND KOMMUNIKATION

5.2.1 Akteure der Innenstadtentwicklung

Kommunale Akteure

Nach den verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen und planungsrechtlichen Grundlagen der Gesetzgebung in Bund und Ländern ist mit der Planungshoheit der Kommunen die Hauptverantwortung für die Innenstadtentwicklung klar definiert. Stadt- und Gemeinderatsgremien behandeln alle Aspekte, Ziele und Planungen für die Entwicklung der Innenstadt im Kontext der ganzheitlichen, gesamtstädtischen Entwicklung. In dieser verantwortlichen Rolle und im Zusammenspiel mit allen zu diesem Thema maßgebenden Akteuren hat sich das Selbstverständnis der »Verwaltung« allmählich gewandelt. Es verstärkt sich eine Aufgabenstellung, die zeitgemäß als Stadtmanagement und Moderation der Interessen verstanden wird. Der Baubürgermeister der Stadt Lahr bezeichnet seine Rolle beispielsweise ausdrücklich als Projektentwickler und Moderator.

In den untersuchten 13 Mittelstädten zeigen sich unterschiedliche Ausprägungen und Qualitäten dieser Orientierung. Sie hängen nicht zuletzt auch mit den persönlichen und fachlichen Qualitäten der Führungspersonen zusammen. Neben Oberbürgermeister und Baubürgermeister ist es in erfolgreichen Städten wie Lörrach oder Biberach insbesondere auch die starke zweite Ebene qualifizierter Personen aus Stadtplanung, Wirtschaftsförderung und Kultur.

Prinzipiell hat ein effizientes und ergebnisorientiertes Stadtmanagement der Innenstadtentwicklung zwei Ausrichtungen. Nach innen gilt es, die betreffenden Fachbereiche und Abteilungen inhaltlich, organisatorisch und zielorientiert zusammenzuführen. Hierzu gehören nicht nur die klassischen Planungsdisziplinen Stadtplanung, Stadttechnik und Verkehr, Grünordnung, Vermessung und Bodenordnung, sondern auch Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing, Kultur, Soziales, und Tourismus. Die in den meisten Untersuchungsstädten durchgeführten Verwaltungsreformen haben zu einer klareren Definition der Aufgabenbereiche beigetragen. Teilweise sind allerdings auch noch eher starre Zuständigkeiten spürbar, die eine interne und nach außen gerichtete Kooperation erschweren. In manchen Städten wie zum Beispiel Ettlingen und Heidenheim haben sich innenstadtbezogene oder vorhabenbezogene Projektgruppen und regelmäßige Jour Fixe-Termine zur kontinuierlichen Koordination sehr bewährt.

Die Abstimmungsqualität innerhalb der Verwaltung und ein entsprechend koordinierter Auftritt haben eine entscheidende Außenwirkung. Zuständigkeiten und Führungsstrukturen müssen klar erkennbar sein. In den Interviews wurde deutlich, dass Anspruch und Wirklichkeit häufig auseinander klaffen. Es geht auch um Machtstrukturen und Führungsansprüche innerhalb der Verwaltung, es geht um Offenheit, Entschiedenheit und Akzeptanz. Ein starker Oberbürgermeister bündelt einerseits Führungsqualität und klare Direktiven. Andererseits kann eine ausgeprägte Dominanz der Stadtspitze für ausgewogene breitere Abstimmungen nachteilig sein oder dazu führen, dass Motivationen bei den Mitarbeitern der zweiten Reihe gedämpft werden.

Aufgabe der kommunalen Akteure nach außen ist die Abstimmung aller außerhalb der Verwaltung aktiven, halböffentlichen und privaten Institutionen, Gruppen und Akteure der Innenstadt. Das sind insbesondere die Handels- und Gewerbevereine, die daraus hervorgegangenen Werbegemeinschaften und Stadtmarketing-Organisationen sowie soziale und kulturelle Interessensgruppen. Es wäre falsch zu behaupten, dass diese Abstimmung und Kooperation im Hinblick auf die Innenstadtentwicklung von Haus aus reibungslos funktioniert. Eher moderationsorientierte kommunale Vertreter versuchen, beispielsweise in Nagold oder Lörrach, ein offenes, partnerschaftliches und Vertrauen bildendes Klima zu schaffen.

148 Bei der städtebaulichen Projektentwicklung sieht sich die Stadtverwaltung den privaten Interessen der Investoren, Grundstückseigentümern, Bauträgern und Projektentwicklern gegenüber. Die Innenstadtentwicklung ist entscheidend auf diese Träger privater Stadtentwicklung angewiesen. Nicht immer können die Vertreter der Kommunen in der Auseinandersetzung mit professionellen Projektentwicklern ›auf Augenhöhe‹ agieren. Die Stadt Biberach erleichtert sich diese Aufgabe, indem sie neben einer entwickelten Professionalität auch nachvollziehbare und regelmäßige Formen der öffentlich-privaten Partnerschaft bei städtebaulichen Wettbewerben und Verträgen praktiziert.

In den Gesprächen wird teilweise eine zeitliche Überlastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Führungspositionen geäußert. Hier muss man fragen, ob die in allen Stadtverwaltungen durchgeführte Stellenreduzierung der letzten Jahre ein vernünftiges Maß überschritten hat. Die Konzentration der Verwaltungstätigkeit auf Zielformulierungen sowie Management- und Steuerungsaufgaben ist prinzipiell richtig. Alles entscheidend

sind jedoch die fachlichen, kreativen und kommunikativen Kompetenzen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Schlüsselpositionen.

Privatwirtschaftliche Interessensgemeinschaften

Aus der Tradition der Zünfte und Gilden sind die Handels- und Gewerbevereine entstanden. Sie werden unterstützt durch Industrie- und Handelskammer, Einzelhandels- und Gaststättenverbände. Eine ebenfalls maßgebliche Rolle haben die Verbände der Haus- und Grundstückseigentümer. Der Interessenschwerpunkt dieser Institutionen liegt in der Innenstadt und bestimmt entsprechende inhaltliche und organisatorische Aktivitäten.

Die Stadtmarketingorientierung in den 1990er Jahren zielte neben der Standortwerbung für Betriebsansiedlungen vor allem auf Marketingstrategien für ein die Identität und den Umsatz förderndes Innenstadtleben. Es wurden in fast allen untersuchten Städten Dachvereine wie zum Beispiel »Pro Lörrach«, »Singen Aktiv« oder »Wirtschaftsforum Ravensburg« gegründet, die sich dem Thema Innenstadtentwicklung widmeten. Neue Formen der Zielabstimmung, Organisation und Kooperation zwischen Kommune und Privatwirtschaft sind in allen Städten entstanden. Beispielhaft sind partnerschaftliche Kommunikationsformen wie etwa in Ravensburg zwischen der kommunalen Wirtschaftsförderung und dem privaten Wirtschaftsforum. Es gibt teilweise aber auch Berührungspunkte und ein gewisses Misstrauen auf beiden Seiten gegenüber dem Kooperationspartner.

149

Die finanzielle Ausstattung und personelle Leistungsfähigkeit dieser Vereine ist von Mitgliedsbeiträgen und ehrenamtlichem Engagement abhängig. Daraus ergeben sich in den meisten der untersuchten Städte Grenzen der möglichen Aktivitäten. Unterschiedliche Betriebsstrukturen, insbesondere der Einzelhändler, bestimmen Gemeinschaftssinn und finanzielle Möglichkeiten. Filialisten und inhabergeführte Geschäfte haben unterschiedliche Motive und Strategien. In Böblingen wird seit einiger Zeit die Stelle eines City Managements und Liegenschaftsmanagements erprobt, das Strategien des »Center-Managements« großer Einkaufszentren auch in den Innenstädten einsetzen will. Vieles beruht aber auf dem Wohlwollen der Einzelhändler, da auf diese nur begrenzt Druck ausgeübt werden kann.

Eine neue Entwicklung der Interessenvertretung sind Bestrebungen, standortbezogene Interessensgemeinschaften zu gründen. Vorbild hierfür sind die »Business Improvement

Districts«, die auch in einigen Ländern der Bundesrepublik rechtlich und organisatorisch vorbereitet werden (vgl. Kapitel 5.3.4). Ein Vorreiter unter den untersuchten Städten mit einer individuellen Orientierung ist das »City Commitment« in Nagold. Verbreitet sind allerdings auch auf Straßen oder Quartiere bezogene Gruppierungen wie die »Scheffelsträßler« in Singen oder »Südseh« in Heidenheim.

Private Investoren

Infolge der knapper gewordenen kommunalen Haushalte und trotz großzügiger Städtebauförderung hängt in allen Untersuchungsstädten vieles von der Beteiligung privater Investoren für die impulsgebenden Projekte in der Innenstadt ab. Das Kräftespiel zwischen der kommunalen Interessensvertretung und den Entwicklungsinteressen der Privaten braucht ebenso entschiedene wie bewegliche Verhandlungsformen auf beiden Seiten.

Spürbar ist in manchen kommunalen Verwaltungen immer noch eine eher defensive Haltung gegenüber privaten Investoren. Aushandlungsprozesse haben zum Ziel, die öffentlichen Interessen und den Nutzen für die Gesamtbevölkerung gegenüber dem wirtschaftlichen Rendite-Denken der privaten Investoren zu verteidigen.

150

Überzogene ökonomische Erwartungen von Grundstückseigentümern, Banken, Projektentwicklern und Betreibern sind oft nur durch kommunale Geduld und Verantwortung zu regulieren. Dies kann auch zum zeitlichen Aufschub einer Entwicklung führen. Die Hartnäckigkeit der privatisierten, ehemaligen staatlichen Organisationen mit Bundesliegenschaften wie Bahn und Post ist in diesem Zusammenhang bekannt.

Auf kommunaler Seite ist allerdings auch ein professionelles Verständnis für wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Möglichkeiten notwendig. Win-Win-Lösungen erfordern ebenso zäh wie partnerschaftlich geführte Aushandlungsprozesse, in denen die jeweiligen Spielräume und Grenzen des Machbaren sichtbar werden. Insbesondere auf kommunaler Seite ist es wichtig, verantwortungsvolle Entscheidungen zu treffen, um langfristige innerstädtische Strukturqualitäten gegenüber eher kurzfristigen Verwertungsabsichten zu sichern.

Es etabliert sich in allen untersuchten Städten eine mehr oder weniger offene Entwicklungspartnerschaft zwischen Kommunen und privaten Investoren und Entwicklern.

Die städtebaulichen Prinzipien funktionaler und gestalterischer Qualität und Nachhaltigkeit werden in beiderseitigem Interesse als Faktoren für Marktfähigkeit und Image zugrunde gelegt. Beispielhaft zu nennen ist das Projekt »Schlossarkaden« in Heidenheim oder »Migros« in Lörrach.

Die Städte Lörrach, Schwäbisch Hall oder Singen haben gute Erfahrungen damit gemacht, ihre kommunalen Stadtbau-, Wohnungsbau- oder sonstige Entwicklungsgesellschaften mit innenstadtbedeutenden Projekten zu betrauen. Hierbei ließen sich städtebauliche und wirtschaftliche Ziele aufeinander abstimmen und diese Projekte reibungslos umsetzen.

Öffentlichkeit

Bürgerbeteiligung in der Stadtplanung ist seit 1971 im Planungsrecht verankert. Ihre Bedeutung für das Planungsgeschehen hatte seither unterschiedlich lebendige und einflussnehmende Phasen. Spektakuläre Bürgerentscheide gehörten ebenso dazu wie publikumsschwache Informationsabende mit den notorischen »Berufsbürgern«. Die Bürgerbeteiligung erlebte in den 1990er Jahren durch die Agenda 21-Bewegung einen gewissen Aufschwung. Das Planungsrecht hat die Informationspflichten der Kommunen und die Beteiligungsangebote für die Öffentlichkeit kontinuierlich gestärkt.

Die Gespräche in den Untersuchungsstädten machen klar, dass die Entwicklung der Innenstadt sich jedoch nicht selbstverständlich für ein umfangreiches bürgerschaftliches Engagement eignet. Das Geschehen ist vielfach zu komplex und indirekt. Die Innenstadtentwicklung wurde allerdings in fast allen untersuchten Städten ab Ende der 1990er Jahre Gegenstand der Bürgerdiskussion in Agenda-21-Prozessen und Stadtmarketing-Ansätzen. Diese wurden in der Regel durch die Kommune initiiert und organisiert. Sie boten fachlich gut vorbereitete und professionell moderierte Veranstaltungsreihen für Bürgerschaft, Fachleute sowie wirtschaftliche und soziale Interessensgruppen an. Beispiele für diese Dialoge sind das »Bürgerforum« in Nagold, der »Stadtmarketing-Prozess« in Lörrach, der »Leitbildprozess 2020« in Böblingen oder das »Bürgerleitbild« in Ettligen.

151

Das Motiv für die meist in Arbeitskreisen organisierte Diskussion war eine breit abgesicherte, langfristige Zielformulierung zu den wesentlichen Aspekten der Stadtent-

wicklung. Hierbei spielte die Entwicklung der Innenstadt in der Regel die entscheidende Rolle. Im Vordergrund standen die Themen Verkehr, Einzelhandel, Kultur, Freizeit, Wohnen, Stadtgestalt und Stadtgemeinschaft. Diese Prozesse waren immer auch wichtig für die Identifikation der beteiligten Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Stadt. Die Initiatoren und Begleiter dieser Prozesse aus der kommunalen Verwaltung vermissen teilweise allerdings eine nachhaltige Wirkung dieser Vorgänge im Sinne kontinuierlicher Beteiligung.

Öffentlichkeitsarbeit ist auch Aufgabe der örtlichen Presse und anderer Medien. Die Stadt Lörrach hat eine frühzeitige und regelmäßige Einbeziehung der städtischen Presse als Informations- und Moderationspartner sowie Diskussionsplattform erkannt. In vielen anderen Untersuchungsstädten, wie zum Beispiel in Ettlingen, herrscht eine eher überkritische Berichterstattung zu Innenstadtthemen vor, die häufig zu Polarisierungen beiträgt.

5.2.2 Öffentlich-private Partnerschaften der Innenstadtentwicklung

Privatwirtschaftliche Investitionen in Projekte zur Neuordnung und Entwicklung funktions-tüchtiger Innenstädte sind unabdingbar. Alle Untersuchungsstädte sind der Meinung, dass Innenstadtentwicklung zunehmend von Umfang und Qualität privatwirtschaftlicher Initiativen und Investitionen abhängt. Die Sanierungsbetreuer und Stadtplaner in allen Untersuchungsstädten bestätigen, dass öffentliche Investitionen in Sanierungsgebieten mehrfache private Investitionen auslösen, und zwar in einem Korridor von 1:4 bis 1:16. Erkennbar wird zumindest an den wirtschaftskräftigeren Standorten eine verstärkte Anlage von Investitionsmitteln in Immobilien und städtebauliche Projekte der Innenstadt.

152

Bei allen kommunalen Gesprächspartnern wird anerkannt, dass ein rentabler Einsatz der Finanzmittel nur dann gewährleistet ist, wenn Vermarktung und Betrieb dieser Immobilien in hohem Maße gesichert scheinen. Städtebauliche Rahmenbedingungen für innerstädtische Investitionen müssen das Eigeninteresse der Geldanleger und Betreiber mit dem öffentlichen Nutzen der Innenstadt für alle Besucher und Bewohner verbinden. Der Bereich des neu gestalteten Lörracher Marktplatzes und der Ansiedlung von Migros zeigt in beispielhafter Weise, wie die Ziele der städtebaulichen Aufwertung der Stadtmitte um den historischen Marktplatz verknüpft werden können mit der Ansiedlung mehrerer hochrentabler Einzelhandelsbetriebe und Unterhaltungseinrichtungen. Basis hierfür sind offene und partnerschaftliche Interessensverhandlungen mit entsprechender rechtlicher Absicherung.

Verlässliche Kommunalpolitik für Wirtschaft, Gewerbe und Handel

Das Verhältnis zwischen den aktiven Handels- und Gewerbebetrieben und der kommunalen Verwaltung stellt sich in den untersuchten Städten unterschiedlich dar. Es gab genügend Anlässe für kontroverse Diskussionen: Zum Beispiel die Gestaltqualität der Fußgängerzone in Tuttlingen, das Management von Parkierungsflächen in Nagold oder der Schutz innerstädtischer Sortimente in Rottenburg.

Beiderseitige Wertschätzung ist eine maßgebliche Voraussetzung für standortkräftigende Entscheidungen auf beiden Seiten. Die unkonventionelle Verfügbarkeit einer Oberbürgermeisterin bei kundenorientierten Einzelhandelsaktionen stärkt die Standortverbundenheit der Händler in Lörrach. Das Vertrauen in die innenstadtschützende Beharrlichkeit von Gemeinderat und Verwaltung, wie zum Beispiel in Biberach oder Nagold, gibt den Einzelhändlern Sicherheit bei der Investition in ihren Betrieb oder erleichtert Entscheidungen für die Neuansiedlungen von Einzelhandelsbetrieben.

Stadtmarketing und City Management als Kooperationsform von Wirtschaft und Verwaltung haben die Kooperations- und Kommunikationsstrukturen in unterschiedlichen Formen gefestigt. Partnerschaftliche Gruppen aus beiderseitig angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gewährleisten einen kontinuierlichen Informationsaustausch und gut organisierte Aktionen. In Ravensburg bilden zwei fest angestellte Mitarbeiter des Wirtschaftsforums (Händler) und der Wirtschaftsförderung (Kommune) ein schlagkräftiges Team. Auch in Böblingen arbeitet die kommunale Wirtschaftsförderung mit mehreren Mitarbeitern sehr kooperativ mit dem hauptamtlichen Geschäftsführer des Gewerbevereins.

153

Öffentlich-Private Initiativen und Aushandlungsprozesse

Städtebauliche Investitionen und Entwicklungen in der Innenstadt verknüpfen private Verwertungsinteressen wie Rendite und Gewinn mit einem breit gefächerten, öffentlichen Interesse. Kommune und private Investoren sind dabei wechselseitig voneinander abhängig. Städtebauliche Unternehmungen müssen an einem Win-Win-Ergebnis ausgerichtet sein. In der Praxis der untersuchten Städte gleicht kein Fall dem anderen. Individuelle wirtschaftliche Rahmenbedingungen des Standorts, Finanzmittelverfügbarkeit oder Vorlieben der Investoren prägen den jeweiligen Entscheidungsprozess. Maßgebend ist die fachliche, kommunikative und persönliche Kompetenz der beteiligten

Akteure. Oftmals sind schwierige städtebauliche Abwägungen auf Seiten der Verwaltung und des Gemeinderats zu treffen wie zum Beispiel in Tuttlingen, wo zwei alternative Standorte für ein neues Einkaufszentrum im Randbereich des Zentrums mit jeweils konkurrierenden Investoren bewertet werden müssen.

Gutachten, Planungsinstrumente und Verträge setzen den rechtlichen Rahmen einer städtebaulichen Projektentwicklung. Die Androhung von ›Folterwerkzeugen‹ gibt es auf beiden Seiten, wenn der Investor sein Standortinteresse relativiert oder die Kommune ihre planungsrechtliche Hoheit ausspielt. Die Stadt Biberach stellt sich beispielhaft der Verantwortung für eine gestalterisch qualitätvolle und funktional nachhaltige Innenstadtentwicklung, wenn sie Investoren dazu anhält, städtebauliche oder architektonische Wettbewerbe und Mehrfachbeauftragungen durchzuführen.

Ein Oberbürgermeister sieht sich zu Recht als oberster Verhandlungsführer in den Aushandlungsprozessen mit Investoren und Entwicklern. Dies verlangt unternehmerische Management-Kompetenzen für Verhandlungen ›auf gleicher Augenhöhe‹. Bei der Ansiedlung der Schlossarkaden in Heidenheim ist dies durch eine wachsame und bewegliche Betreuung des Projekts und des Investors gelungen. Dies wird besonders wichtig, wenn die Verhandlungsspielräume eng werden und ein Projekt phasenweise am so genannten seidenen Faden hängt.

154

Eine Entwicklungsabsicht kann von privater Seite ausgelöst werden oder eine Initiative weitsichtiger kommunaler Entwicklungsplanung sein. In der Stadt Lörrach wird diese Aufgabenstellung mit »Strategische Stadtentwicklung« beschrieben. In Biberach werden einzelne Entwicklungsbereiche in städtebaulicher, eigentumsrechtlicher und ökonomischer Hinsicht vorausschauend untersucht. Entsprechende Konzepte liegen dann für zukünftige Projektideen ›in der Schublade‹ bereit.

Der Kommunikationsprozess sowie die Abwägung und Verhandlung individueller Interessen wird zuweilen so komplex, dass eine kompetente Vermittler- und Moderatorenrolle notwendig wird. Diese muss die ›Stellschrauben‹ für Projektmodifizierungen und die ›Schmerzgrenzen‹ aller Akteure sichtbar und potenziell versöhnbar machen. Diese Rolle wird in einigen Projekten von kommunalen Projektleitern, manchmal auch von einem projektbetreuenden Planer eingenommen.

5.2.3 Öffentlichkeitsarbeit / Beteiligungsverfahren / Bürgerengagement

In fast allen Untersuchungsstädten hat es in den letzten zehn Jahren Dialogprozesse gegeben. Mit ihnen sollten interessierte oder betroffene Bürgerinnen und Bürger in die Diskussion über die Zukunft der Innenstadt einbezogen werden. Beispielhaft hierfür stehen unter anderen die oben genannten Leitbildprozesse in Böblingen, Lörrach oder Ettlingen. Diese Prozesse werden nicht ›von unten‹ initiiert, sondern sind ein von der Stadtverwaltung organisiertes, professionell begleitetes Angebot für bürgerschaftliches Engagement zu Themen der Innenstadtentwicklung.

Auf der formalen Ebene im Zusammenhang der Bebauungsplanung oder förmlich festgesetzter Sanierungsgebiete findet die vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung in allen Untersuchungsstädten eher unauffällig statt. Nur bei wenigen spektakulären städtebaulichen Einzelprojekten wurden Bürgerinitiativen und Bürgerbegehren ausgelöst. Beim geplanten Böblinger Kulturzentrum in der historischen Altstadt wurde dessen funktionale und ökonomische Plausibilität öffentlich angezweifelt. Der ursprünglichen Kritik aus dem politischen Raum folgten Teile der Bürgerschaft, die sich in einer Bürgerinitiative zusammenschlossen.

Daneben werden natürlich auf der repräsentativen Ebene des Gemeinderats grundsätzliche politische und bürgerschaftliche Interessensunterschiede in gemeinderätlichen Diskussionen und Entscheidungen ausgetragen.

155

Eine Renaissance der Bürgerbeteiligung zum Thema der Innenstadtentwicklung wurde bis Mitte der 1990er Jahre durch die Lokale-Agenda-21 Bewegung und die Nachhaltigkeitsdebatte auch in den untersuchten Mittelstädten ausgelöst. Bürgerforen und Leitbildprozesse richteten sich mit dem gesamtstädtischen Blick immer auch auf die Innenstadt. Einen entscheidenden Anteil der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger bildeten allerdings die aktiven Interessensvertreter aus Wirtschaft, Kultur und Stadtgemeinschaft. In Nagold und Tuttlingen wurden diese zu einer ›außerparlamentarischen‹ Mitarbeit an Bürgerforen oder Runden Tischen eingeladen.

Nach einer ›heißen‹ Phase des Dialogprozesses ist eine kontinuierliche bürgerschaftliche Mitarbeit eher selten. Die Gründe liegen einerseits in der beschränkten Kapazität der zuständigen Verwaltungsmitglieder für einen andauernd spannenden Dialog. Anderer-

seits ist verständlich, dass auch bürgerschaftliches Engagement über längere Zeiträume an Grenzen der Beteiligungsbereitschaft stoßen kann. Als Ausnahme gilt Nagold, wo das Bürgerforum seit zehn Jahren besonders aktiv ist und wichtige Impulse für die Innenstadt liefert.

5.2.4 Kommunale und regionale Kooperationen

Bei veränderten demografischen und ökonomischen Entwicklungen müssen auch bei knapperen kommunalen Haushalten die vorhandenen sozialen und technischen Infrastrukturen für eine abnehmende Bevölkerung vorgehalten werden. Dies schärft den Blick für zukünftige Zusammenarbeit auf interkommunaler und regionaler Ebene. Landespolitische Wünsche und Vorgaben treffen sich allerdings noch nicht mit der Realität. Der Wettbewerb unter den Städten schürt eher die Konkurrenz als die Kooperation.

Die interkommunale Konkurrenz und Kooperation der untersuchten Mittelstädte ist entscheidend von ihrer siedlungsräumlichen Situation abhängig. Mittelstädte im Einzugsgebiet einer Großstadt wie zum Beispiel Ettlingen oder Böblingen setzen gerne auf ihre Individualität mit den entsprechenden Angeboten. Mittelstädte mit einem großen ländlichen Einzugsgebiet wie zum Beispiel Biberach an der Riß oder Schwäbisch Hall konkurrieren mit den Umlandgemeinden beim Angebot von Wohnbaugrundstücken, zum Beispiel auch in ihrer Innenstadt. Benachbarte Mittelstädte stehen häufig in direkter Konkurrenz zueinander. Tuttlingen und Singen bestehen zum Beispiel gleichermaßen auf den individuellen Projekten einer neuen Stadthalle.

156

Die Regionalisierung der technischen Infrastruktur von Straßenbau und ÖPNV, Müll- und Abwasserentsorgung oder Energie und Kommunikationsmitteln ist überall weit vorangeschritten. Diese Systeme verflechten die Mittelzentren mit ihrem Umland oder mit benachbarten Ballungsgebieten. Die Regionalplanung propagiert neuerdings verstärkt eine Kooperationen auch im Hinblick auf interkommunale Wohn- und Gewerbegebiete, Einzelhandelsstandorte oder Freizeitareale.

Die Gründe für kommunale und regionale Kooperationen werden auch in den Untersuchungsstädten erkannt. Es fällt aber offensichtlich schwer, die Nutzung der jeweiligen Innenstädte ebenfalls in übergeordneten Strategien zu betrachten. Vielmehr werden die Ziele und Strategien der individuellen innerstädtischen Entwicklung durch Konkurrenz

und Alleinstellungsmotive geprägt. Es ist verständlich, die rückläufigen Entwicklungen bei Bevölkerung und Wirtschaft durch eigene Attraktionen so schadlos wie möglich überstehen zu wollen. In der Werbung für die Qualitäten des eigenen Standorts gerät die regionale Kooperation aus dem Blick. So hat die Untersuchung eine eher begrenzte Zahl von beispielhaften Kooperationen ans Licht gebracht.

Die Stadt Ravensburg ist als traditionelle Einkaufsstadt der Region einerseits zum Beispiel gar nicht glücklich, dass nicht sie, sondern das benachbarte Friedrichshafen den Textiler H&M gewinnen konnte. Andererseits werden in der regionalen Kooperation Oberschwaben/Bodensee, insbesondere in der Siedlungs- und Verkehrsachse Weingarten/Ravensburg – Friedrichshafen, beispielhafte Kooperationskonzepte verfolgt. Lörrach und Weil am Rhein haben als junges gemeinsames Oberzentrum wichtige Voraussetzungen kooperativer Entwicklung geschaffen. Ein entsprechendes Leitbild und Entwicklungsprogramm wurde erarbeitet. In der Umsetzung tut man sich jedoch schwer. Das Projekt eines gemeinsamen Flächennutzungsplanes ist gescheitert. Auch im kulturellen Bereich geht jeder mehr oder weniger getrennte Wege. Ungleiche Augenhöhe zwischen einem kleineren und einem größeren Partner trägt auch dazu bei.

Bei den ehemals freien Reichsstädten Schwäbisch Hall und Biberach an der Riß ist die historische und aktuelle Dominanz gegenüber dem Umland anscheinend so groß, dass Wahrnehmungen tatsächlicher oder gefühlter Arroganz, Überheblichkeit und Neid die Kooperationen zwischen Stadt und Umland erschweren.

157

Die Zusammenarbeit von Böblingen und Sindelfingen hat sich durch das Projekt »Flugfeld« intensiviert. Auf der anderen Seite stellt die Attraktivität des Einkaufszentrums Breuningerland auf Sindelfinger Gemarkung das Stadtzentrum von Böblingen vor erhebliche Probleme. Demnach gibt es einige weitere gemeinsame Strategien, zum Beispiel beim Zweckverband des gemeinsamen Bauhofs oder beim Stadtmarketing und der Kultur, was angesichts der scharfen Konkurrenz aus Stuttgart nahe liegt. Ähnlich motiviert ist die regionale Kooperation der Städte Rottenburg, Nagold, Horb und Herrenberg im informellen Verbund »Gäu Quadrat« gegen die Konkurrenz von Tübingen und Reutlingen. Bei genauem Hinschauen und Nachfragen ist jedoch erkennbar, dass eher Absichtserklärungen und Zielformulierungen im Vordergrund stehen und tatsächliche Kooperation wenig gelebt wird.

Obwohl im innerstädtischen Einzelhandel oftmals ein hoher Kaufkraftverlust zugunsten der Einzelhandelszentren auf der so genannten grünen Wiese in Nachbargemeinden zu verzeichnen ist, findet eine regionale Zusammenarbeit in diesem Bereich nicht statt. Die Auswirkungen dieser nicht integrierten Einkaufszentren ist ohnehin auf mittlere Sicht unumkehrbar. Bei der Ansiedlungspolitik für großflächigen Einzelhandel gilt die Devise: »Jeder ist sich selbst der Nächste«. Teilweise wird auch das Versagen der Regionalplanung beklagt, die eigentlich die Aufgabe einer regionalen Steuerung der großflächigen Einzelhandelsansiedlung übernehmen müsste.

Auch auf dem Gebiet der Kultur und Freizeitangebote herrscht die Konkurrenz vor. So haben die regional benachbarten Städte Tuttlingen und Singen fast zeitgleich neue Veranstaltungs- und Konferenzzentren mit außerordentlicher Qualität errichtet. Auch um Hotelstandorte und andere Tourismus- und Freizeitangebote wird regional gerungen, wenn zum Beispiel Heidenheim mit den Ulmer und Aalener Angeboten gleichziehen will. Die regionale Zusammenarbeit findet in den untersuchten Kommunen noch am ehesten auf dem Gebiet des Tourismus statt. Beispiele sind die Vermittlung von Hotelbetten in Rottenburg oder die gemeinsame Tourismuswerbung von Lahr mit Seelbach. Hier können eine gemeinsame Zielgruppe und die jeweiligen städtischen Institutionen und Angebote von einer regionalen Koordination und Vermarktung profitieren und Synergien entstehen.

158

Abschließend muss die Feststellung wiederholt werden, dass das landespolitische und regionalplanerische Interesse an gelungenen Beispielen der kommunalen Kooperation, die sich insbesondere auch in den Angeboten der Innenstädte niederschlägt, sich in der Realität nur unzureichend wiederfindet. Der Eingriff in die Hoheit kommunaler Entscheidungen steht auch in absehbarer Zeit nicht auf der politischen und administrativen Agenda. Auch scheint der ›Leidensdruck‹ der Kommunen noch nicht auszureichen, um bei ihnen entsprechende Aktivitäten auszulösen oder zu begünstigen.

5.3 INSTRUMENTE UND STRATEGIEN

5.3.1 Planungsrechtliche Instrumente

In den untersuchten Mittelstädten kommen alle nachfolgend im Zusammenhang aufgelisteten, planungsrechtlichen Instrumente baulich-räumlicher und funktionaler Stadtentwicklung zur Anwendung:

- Baugesetzbuch mit Baunutzungsverordnung (Bauleitplanung, Sicherung der Bauleitplanung, Regelung baulicher Nutzung, Bodenordnung, Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahme)
- Landesbauordnung
- Gemeindliche Satzungen (zum Beispiel Gestaltungssatzung)
- Gemeindeordnung (zum Beispiel technische Ver- und Entsorgung, Zweckverband)
- Denkmalschutzgesetz
- Weitere gesetzliche Grundlagen (zum Beispiel Immissionsschutzgesetz)
- Zentren- und Märktekonzept
- Einzelhandelserlass
- Landesentwicklungsplan und Regionalplan
- Informelle Planungen als Zielorientierung und Begründungszusammenhang für planungsrechtliche Festsetzungen.

Die Regelungen des Baugesetzbuchs sind dabei die wichtigste Grundlage für die planungsinhaltliche und verfahrensrechtliche Vorbereitung und Sicherung innerstädtischer Entwicklungsziele. Neben der Ebene des Bebauungsplans war seit dem Städtebauförderungsgesetz Anfang der 1970er Jahre das besondere Städtebaurecht der Stadterneuerung sehr wirksam.

Die Bedeutung dieser rechtlichen Instrumente haben sich relativiert. Die Vorhabenorientierung und die dabei notwendigen Aushandlungsprozesse setzen den Schwerpunkt städtebaulicher Entwicklung und Abstimmung vor das herkömmliche planungsrechtliche Verfahren. Auch in den untersuchten Mittelstädten ist inzwischen nahezu jedes städtebauliche Projekt in der Innenstadt das konkrete Vorhaben eines Entwicklungsträgers. Inhaltlich eingeordnet und gestützt durch eine vorliegende, übergeordnete innerstädtische Rahmenkonzeption können Verhandlungen mit privaten Entwicklern und Investoren

nachvollziehbar geführt werden. Hierbei müssen auch die rechtlich relevanten Interessen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger berücksichtigt und entsprechende Konflikte ausgeräumt werden.

Über die rechtliche Absicherung der verhandelten Ergebnisse gibt es in den untersuchten Städten unterschiedliche Erfahrungen. Manche Stadtverwaltungen geben dem sogenannten ›vollziehenden‹ Bebauungsplan den Vorzug, um die planungsrechtliche Unangreifbarkeit und Sicherheit für zukünftige Entwicklungsverhältnisse zu schaffen. Teilweise wird die Variante des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit seinem begleitenden Durchführungsvertrag vorgezogen. Andere Städte, wie zum Beispiel Biberach an der Riß, kommen mit dem § 34 BauGB zurecht. Sie benutzen das Verfahren des Bebauungsplanes allenfalls als ›Drohung‹ bei schwierigen Verhandlungen. Die Stadt Ettlingen verfolgt einen offenen und flexiblen Bebauungsplan ohne Satzungsbeschluss, der erst mit Abschluss der Realisierung eines Projekts vollzogen wird.

In Städten wie Rottenburg, Mosbach, Biberach, Ettlingen oder Ravensburg, deren Altstädte durch historische Bausubstanz geprägt sind, orientiert man sich nach wie vor an Gestaltungssatzungen oder Altstadtsatzungen. Hier stehen die Strukturen und Gliederungen von Fassaden, Gestaltungsvorgaben für die Möblierung oder für Werbeanlagen sowie Grundsätze für Farbgestaltungen im Vordergrund der Regelungen.

160

Wichtiges planungsrechtliches Teilthema sind inzwischen in allen untersuchten Kommunen Zentren- und Märktekonzepte. Einzelhandelsgutachten definieren Innenstadtbereiche als Standorte für zentrenrelevante Sortimente. Mit dieser städtebaulichen Zielbestimmung werden in Bebauungsplänen außerhalb der Innenstadt solche Sortimente ausgeschlossen. Die Stadt Lörrach ist hierbei besonders konsequent. Die Stadt Rottenburg hingegen macht sich bei allem nachdrücklichen Schutz der Innenstadt und entsprechenden Sortimentsausschlüssen in Gewerbegebieten Sorgen über die resultierenden Kaufkraftverluste in die benachbarten Städte Tübingen und Stuttgart und überdenkt diese Politik.

5.3.2 Informelle Planungsinstrumente

Die Entwicklung der Innenstadt wird in allen Untersuchungsstädten durch ein weites Spektrum unterschiedlicher informeller Planarten gestützt. Hierzu gehört der städtebau-

liche Entwurf als integrierter Rahmenplan und sektorales Entwicklungskonzept oder das in Dialogprozessen erarbeitete, integrierte Entwicklungsprogramm. In inhaltlicher Vorbereitung der Bauleitplanung stellen diese Instrumente nicht unmittelbar rechtswirksame, aber in der Kommunalpolitik selbstbindende Planarten dar. Sie ermöglichen gleichermaßen die Orientierung für private Entwicklungsvorhaben und Investitionen. In fast allen untersuchten Städten wurden zumindest sektorale oder räumliche Teilkonzepte der Innenstadtentwicklung erarbeitet; zum Beispiel zum Verkehr, zum Parken in der Innenstadt, zur Gestaltung des öffentlichen Raums, zum Nutzungsgefüge und zur baulichen Entwicklung.

Informelle Planarten koordinieren und moderieren auch den Dialog der Akteure zur wirtschaftlichen, sozialen und städtebaulichen Innenstadtentwicklung. Sie unterstützen die Abstimmungen, Verhandlungen und Verträge zwischen öffentlichen und privaten Entwicklungsinteressen. Als grundsätzliche informelle städtebauliche Orientierung wurden in Städten wie Lörrach, Böblingen und Schwäbisch Hall Leitbildprozesse initiiert, die vorausschauende, robuste Entwicklungsleitbilder für die Innenstadt definiert haben.

Städtebauliche Entwürfe werden häufig über städtebauliche und hochbauliche Wettbewerbsverfahren als Impulsgeber und fachliche Entwicklungsgrundlage erlangt. Ein Beispiel dafür, wie durch eine schlüssige, auf einem Wettbewerbserfolg beruhende Rahmenplanung eine 20-jährige kontinuierliche Innenstadtentwicklung vorbereitet werden konnte, ist das Konzept »Straße – Platz – Zeichen« in Lörrach. Über Wettbewerbe werden auch die nach den Regeln der Städtebauförderung notwendigen integrierten Entwicklungskonzepte erarbeitet. Ein interessanter Ansatz wird in Biberach an der Riß mit dem Kooperativen Planungsverfahren praktiziert. Bei städtebaulich exponierten Standorten werden projektgebundene Mehrfachbeauftragungen von Architektinnen und Architekten oder beschränkte Ideenwettbewerbe für vier bis fünf Büros ausgeschrieben und von einer aus öffentlichen und privaten Vertretern zusammengesetzten Jury bewertet. Finanziert werden diese Wettbewerbe meist zu gleichen Teilen von den Investoren und von der Stadt.

Es gibt andere Städte, die über längere Zeiträume ohne jede auf die Gesamtentwicklung gerichtete Rahmenkonzeption ausgekommen sind. Dennoch haben sie, wie zum Beispiel Ravensburg, eine in sich schlüssige Gesamtentwicklung erzielt. Erst auf Anregung der

Städtebauförderung des Landes wurde dort ein solches Gesamtkonzept im Sinne der ganzheitlichen Abstimmung mehrerer Sanierungsgebiete erstellt. Städte wie Nagold und Biberach erstellen bewusst kein ausgefeiltes Gesamtentwicklungskonzept für die Innenstadt, weil sie sich ohne ein solches Konzept eine größere Flexibilität auch für die Gesamtentwicklung versprechen. Stattdessen werden vor dem Hintergrund starker und langfristiger Leitlinien der Innenstadtentwicklung jeweils für einzelne Entwicklungsbausteine oder sektorale Ebenen Rahmenkonzeptionen entwickelt.

In vielen Städten wurde mit der Durchführung einer Landesgartenschau ein wesentlicher konzeptioneller Orientierungsrahmen für die Innenstadt gesetzt und damit ein entscheidender Aufschwung ausgelöst. Dies gilt auch für alle untersuchten Städte, in denen eine Landesgartenschau stattgefunden hat. Teilweise wirkten die Landesgartenschauen sogar identitätsstiftend für die Gesamtstadt wie zum Beispiel in Böblingen. Das Konzept der Landesgartenschau rückte den Fokus auf die Seen, woraus sich das Leitbild »Böblingen – die Zukunft SEEN« entwickelt hat. Eine ähnlich große Bedeutung hatten die Landesgartenschauen unter anderem für die Städte Mosbach, Schwäbisch Hall, Ettlingen, Singen, Tuttlingen oder Nagold.

5.3.3 Kommunale Liegenschaftspolitik

162

Eigentum an Boden und Gebäuden prägen die städtebaulichen Entwicklungschancen der Innenstädte nachhaltig. Selten ist kommunaler Grundbesitz in der Innenstadt historisch vorgegeben wie in der alten Reichsstadt Schwäbisch Hall. Anderenorts erschweren enge kommunale Haushalte die aktive kommunale Bodenpolitik. Dann helfen nur strategische und vermittelnde kommunale Aktivitäten der Flächenmobilisierung und Bodenordnung.

Bodenordnung ist ein ebenso ökonomisches wie psychologisches Geschäft. In Lörrach wurde die Kompetenz und das Verhandlungsgeschick der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Abteilung für Bodenordnung als entscheidend für das Erreichen wesentlicher städtebaulicher Entwicklungsziele bewertet. Die Rahmenbedingungen hierfür sind in förmlich festgesetzten Sanierungs- und Entwicklungsgebieten leichter, da dort kommunaler Zwischenerwerb gefördert wird. In anderen Innenstadtbereichen werden diese Aktivitäten durch überzogene Erlöserwartungen oder mangelnde Verwertungsinteressen seitens der privaten Verhandlungspartner erschwert.

Auch bei den ehemals staatlichen Institutionen wie Militär, Bahn und Post liegt die Hürde der Gewinnerwartung besonders hoch. Wichtige potenzielle Entwicklungsflächen in privatwirtschaftlicher Hand, seien es private Eigentümer oder Banken, verlangen den Projektentwicklern einige Geduld und beharrliche wie langwierige Verhandlungen ab.

Eigentumsverhältnisse sowie Miet- und Pachtbedingungen sind der kommunalen Betrachtung nur schwer zugänglich. Eine aktive Wirtschaftsförderung wie zum Beispiel in Lörrach, Ravensburg oder Böblingen sucht den Zugang zu Geschäftsinhabern, Grundstückseigentümern, Mietern und Betreibern, um rechtzeitig wirtschaftliche und eigentumsrechtliche Veränderungen und Neuordnungen aufzuspüren.

Ein schwieriges liegenschaftliches Ziel ist es – besonders in kleinräumlich parzellierten Städten wie Biberach an der Riß, Mosbach oder Ravensburg –, innerstädtische Grundstücke zu größeren Parzellen zusammenzulegen. Dies ist jedoch eine wichtige Voraussetzung für zeitgemäße, größere Flächeneinheiten für den Einzelhandel. In Ravensburg gelang dies in privater Initiative der betreffenden Einzelhändler mit Unterstützung der Stadtverwaltung. In Biberach an der Riß werden systematisch vorausschauende Untersuchungen und Planungen entwickelt, um bodenordnende Voraussetzungen vorzubereiten und zufällige Entwicklungen auszuschließen. In der Stadt Tuttlingen gibt es historisch begründete Kleinparzellierungen in horizontaler und auch vertikaler Gliederung, die einer Boden- und Eigentumsordnung besondere Schwierigkeiten bereiten.

163

Böblingen versucht, eine Kooperation von Stadtmarketing, Stadtplanung und städtischer Liegenschaftsverwaltung auch unter Hinzuziehung freier Maklerbüros und Projektentwickler einzurichten. Veränderungen im Immobilienmarkt der Innenstadt sollen rechtzeitig aufgespürt werden. Hinzu kommt ein aktives Leerstands- und Veränderungsmanagement. Hierzu wurde in Böblingen wie auch in einer ganzen Reihe anderer Städte darüber hinaus eine kommunale Immobilien-Internetbörse als Informationsplattform geschaffen.

5.3.4 Wirtschaftsförderung / Stadtmarketing / Citymanagement

Stadtmarketing und Citymanagement sind seit den 1990er Jahren verbreitete Instrumente, um vor dem Hintergrund wachsender Städtekonkurrenz eine Aufwertung der Innenstädte zu erreichen. Beide Begriffe sind allerdings unscharf und werden ohne einheitliche Definition auch wechselseitig verwendet.

In Anlehnung an Kuron und Bona⁵² beinhaltet Stadtmarketing zunächst eine konzeptionelle Phase mit dem Anspruch eines kooperativen Prozesses mit allen Akteuren der Innenstadtentwicklung. Über eine Stärken-Schwächen-Analyse wird die Entwicklung eines Leitbildes und einer Umsetzungsstrategie erarbeitet. Es folgt die Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges, die Festlegung von Erfolgskriterien und die Etablierung eines Controlling.

Citymanagement stellt den eigentlichen Umsetzungsprozess des Stadtmarketing-Konzeptes dar. Im Gegensatz zum Center-Management kann dies nicht im Sinne einer straffen Betriebsführung verstanden werden, da es an Sanktionsmöglichkeiten für die beteiligten Akteure fehlt. Ein erfolgreiches Citymanagement basiert im wesentlichen auf Kommunikation und Überzeugungsarbeit. Wichtig ist dabei, dass für alle Beteiligten eine echte Win-Win-Situation entsteht.

Von Seiten der privaten Wirtschaft wird das Stadtmarketing in allen untersuchten Städten neben kommunalen Aktivitäten ebenso von den Aktivitäten der traditionellen Gewerbevereine und Werbegemeinschaften der Einzelhändler, Dienstleister und Gastronomen getragen. Das Verhältnis zwischen den Vertretern der Kommune und denen der Gewerbevereine/Werbegemeinschaften ist entscheidend für den Erfolg und in den Untersuchungsstädten sehr unterschiedlich ausgeprägt. Die Bandbreite reicht von einer auf beiden Seiten von Skepsis bis Interessenskonflikten bestimmten Beziehung bis hin zu einer bestens organisierten Kooperation und inhaltlichen Synergie zwischen beiden Partnern. Ravensburg wurde hier als beispielhaft bereits herausgestellt, wohingegen zum Beispiel in Tuttlingen oder Mosbach die erfolgreiche Partnerschaft noch gefunden werden muss.

164

Organisation Stadtmarketing / Citymanagement

Stadtmarketing wird in allen untersuchten Städten als Instrument der Wirtschaftsförderung angewandt. Vielfach entwickelte sich aus Arbeitskreisen und Runden Tischen oder Agendaprozessen die Forderung, das Thema in professionelle, hauptamtliche Hände zu legen. Eine ehrenamtliche Tätigkeit, wie es zumeist in Handels- und Gewerbevereinen oder Werbegemeinschaften ausgeübt wurde und teilweise noch wird, wird dem breiten Aufgabenspektrum nicht gerecht. Ein gewisses Maß an Arbeitskraft und Spezialisierung ist erforderlich, um den Prozess mit Durchsetzungsvermögen und Nachhaltigkeit zum Erfolg zu führen.

Am erfolgreichsten wird Stadtmarketing organisiert durch eine maßgebliche Integration der Aktivitäten in die Stadtverwaltung (zum Beispiel in Ravensburg und in Singen) oder durch eine GmbH (zum Beispiel in Heidenheim), in der die wichtigsten privaten Interessensgruppen und kommunalen Vertreter zusammenfinden. Offenen Arbeitskreisen oder eingetragene Vereinen fehlt in der Regel die notwendige Kontinuität und Professionalität.

In vielen Städten wurden ab Ende der 1990er Jahre eigene Stellen für das City-Management geschaffen. Die Rolle des City-Managers ist dabei nicht einfach, er oder sie sitzt »zwischen den Stühlen«. Einerseits wird ein City-Manager von der Händlerschaft nur bedingt akzeptiert und im Zweifel als Vermittler unangenehmer Forderungen gesehen, andererseits wird er oft von der Stadtspitze oder der verantwortlichen Wirtschaftsförderung nur unzureichend unterstützt. So besteht die Gefahr, in der Rolle des City-Managers trotz entsprechender Motivation und Fachkompetenz nicht viel bewirken zu können. Dies führt wiederum zu Frustrationen und häufig zu einer hohen Fluktuation der angestellten Personen. Eine Schlussfolgerung und Empfehlung daraus ist, die Rolle des City-Managements, insbesondere in der erweiterten Funktion des integrierten und langfristigen Stadtmanagements, in eine stärkere Verantwortung der kommunalen Verwaltung zu verankern.

Voraussetzung für eine gute Koordination und erfolgreiche Arbeit ist eine hohe Verlässlichkeit mit festen Finanzierungs- und Steuerungsstrukturen. Die finanzielle Beteiligung der privaten Akteure stärkt zwar das Verantwortungsbewusstsein, die aufzubringenden Mitgliedsbeiträge fallen einzelnen Mitgliedern aber offenbar schwer. Filialisten zeigen nur ausnahmsweise Interesse an einer Mitgliedschaft und werden in vielen Städten deshalb als Trittbrettfahrer geschmäht.

165

Innerhalb der Verwaltung ist Stadtmarketing organisatorisch entweder als Stabsstelle beim Oberbürgermeister, beim Wirtschaftsförderer oder in einer städtischen Gesellschaft angesiedelt wie zum Beispiel bei einer Touristik- und Marketinggesellschaft. Finanziert werden die Stellen entweder voll aus dem kommunalen Etat (Singen, Tuttlingen, Lahr, Ettlingen, Biberach, Schwäbisch Hall) oder unter Beteiligung der Handels- und Gewerbevereine oder Werbegemeinschaften (Böblingen, Heidenheim). Einen Citymanager haben Nagold, Mosbach und Schwäbisch Hall. Lörrach und Rotten-

burg haben als einzige Städte in dieser Untersuchung keine hauptamtlichen Stellen für Stadtmarketing bzw. Citymanagement eingerichtet.

Aufgaben des Stadtmarketing / City Management

Das gesamte Spektrum der Aufgaben im Stadtmarketing reicht von der Entwicklung und Umsetzung von Projekten, der Durchführung von Events, Festen und Messen, der Betreuung von Arbeitskreisen, der laufenden Öffentlichkeitsarbeit und Kontaktpflege bis zur Sicherung der Finanzierung, teilweise unter Einwerbung von Sponsorengeldern. Die personelle Ausstattung des kommunalen Stadtmarketings besteht in der Regel in den untersuchten Städten aus einer Vollzeitstelle. Allerdings ist in den meisten Fällen eine klare Abgrenzung der Stadtmarketingaufgaben zur Wirtschaftsförderung aufgrund unscharfer Begriffsbestimmungen schwierig.

Die Aufgaben des Stadtmarketings überschneiden sich in vielen Fällen mit den Zielen der Tourismuswerbung und denen von Kulturereignissen. Unbestritten haben touristische Highlights, bedeutende Stadtbilder, überregionale Veranstaltungen wie die Haller Festspiele oder prominente Kunstausstellungen wie die der Kunsthalle Würth in Schwäbisch Hall einen bedeutenden Werbeeffect. Dieser schlägt sich auch auf den konsumtiven Bereich in erheblichem Umfang nieder. Explizite Fremdenverkehrskonzepte haben Mosbach, Rottenburg, Ettlingen, Biberach, Schwäbisch Hall und Ravensburg.

166

Standortgemeinschaften / Business Improvement District / »City Commitment«

Das neue Instrument der »Business Improvement Districts« (BID) wird von den untersuchten Städten nicht als Allheilmittel für die Aufwertung sanierungsbedürftiger Gebiete angesehen. In den meisten Fällen wurde die Auffassung geäußert, dass die Fortführung der bisherigen Städtebauförderung das geeignetere Mittel sei. Manche Städte erwarten noch mehr Informationen über dieses ihnen noch weitgehend unbekanntes Instrument. Einzelne Mitglieder von Werbegemeinschaften bezeichnen BID's als Möglichkeit, Trittbrettfahrer einzubeziehen. Allgemein wird jedoch betont, dass die Verhältnisse in den hiesigen Städten nicht so desolat seien, dass sich die Anwendung von Zwangsmitteln rechtfertigen ließe.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang das Nagolder Modell des »City-Commitment«. Dort wird versucht, die Innenstadt vergleichbar einem Einkaufszentrum zu

organisieren und zu einem Service- und Erlebniskaufhaus zu entwickeln. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen Händler, Dienstleister und Gastronomen in der Innenstadt eng und vertrauensvoll miteinander und mit der Stadtverwaltung zusammenarbeiten. Die formalen Grundlagen der Zusammenarbeit – die Spielregeln – sind im »City-Commitment« verankert. Es setzt sich aus unterschiedlichen Bausteinen zusammen, wie beispielsweise einem freundlichen und gepflegten Erscheinungsbild von öffentlichem Raum und privaten Flächen in der Innenstadt, attraktiven Auftritten der Ladengeschäfte, einheitlichen kundenfreundlichen Kernöffnungszeiten oder einem hohen Standard der Servicequalität.⁵³

5.4 INNENSTADTENTWICKLUNG UND FÖRDERPROGRAMME

5.4.1 Erfolge, Rolle und Wirksamkeit der Städtebauförderung

Die Städtebauförderung wurde bundesweit als Rechts- und Fördersystem mit dem Erlass des Städtebauförderungsgesetzes 1971 eingeführt. Die vom Bund eingesetzten Mittel werden durch das Land Baden-Württemberg komplementiert sowie durch Eigenmittel der Gemeinden ergänzt. Die Besonderheit in Baden-Württemberg ist die Bereitstellung eines eigenen Landesprogramms zur Stadterneuerung. Die städtebauliche Erneuerung soll die Erhaltung und Modernisierung von Gebäuden, die Revitalisierung der Zentren und Nebenzentren und die Verbesserung des Wohnumfeldes und damit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den betroffenen Gebieten ermöglichen. Ausdrückliches Ziel war und ist es, einem Bedeutungsverlust der Innenstädte vorzubeugen sowie die strukturellen Qualitäten der Innenstädte zu stärken und weiterzuentwickeln.

167

Die städtebauliche Erneuerung und Städtebauförderung in Baden-Württemberg hat sich zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt.⁵⁴ Der hohe finanzielle Einsatz war für die Entwicklung aller untersuchten Innenstädte unverzichtbar. Ohne Städtebauförderung wäre nach Aussagen der maßgeblich Beteiligten der Qualitätsstandard der jeweiligen Innenstadt nicht erreicht worden. In Ettlingen zum Beispiel ist man überzeugt, dass diese Maßnahmen entscheidend für das Überleben der Innenstadt waren. In Städten wie Ravensburg und Rottenburg wurden seit den 1970er Jahren bis zu sechs oder sieben Einzelgebiete in der Innenstadt gefördert. Andere Städte wie Lörrach kamen mit weniger förmlich festgesetzten Sanierungsgebieten aus. Hier gelang es, höhere Anteile an strukturfördernden städtebaulichen Projekten durch privatwirtschaftliche Aktivitäten zu

erreichen. Immer wird jedoch die rechtliche und förderrechtliche Grundlage der Städtebauförderung als äußerst hilfreich angesehen.

In der ersten Phase der Stadterneuerung standen »klassische« Sanierungsaufgaben im Vordergrund. Sie wurden oft mit Fördermitteln des Denkmalschutzes unterstützt. Erste wichtige Ziele waren die Erhaltung der historischen Bausubstanz sowie die Verbesserung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume. Voraussetzung für diese Maßnahmen war in allen Untersuchungsstädten die Neuorganisation des innerstädtischen Verkehrs. Dies gelang in einer stadtstrukturell oder topografisch jeweils besonderen und unterschiedlich aufwändigen Form durch Umgehungsstraßen, verkehrsberuhigte Zonen und Parkierungsangebote. Diese Maßnahmen wurden, neben der Koppelung mit Fördermitteln wie zum Beispiel nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) –, großzügig durch Stadterneuerungsmittel unterstützt.

Nach der Realisierung verkehrsberuhigender Konzepte konnten Fußgängerzonen eingerichtet werden. In historisch geprägten Stadtkernen eröffneten verkehrsfreie Straßen und Plätze neue Aufenthaltsqualitäten. Damit wurden auch neue Formen der Öffentlichkeit in Form von Außengastronomie, Events oder jüngst das »Public-Viewing« ermöglicht. Gestärkt wurden insbesondere Einrichtungen und Angebote für öffentliche und stadtgemeinschaftliche Nutzungen in den Innenstädten. Beispiele in allen Untersuchungsstädten sind die Sanierung oder der Neubau von Rathäusern, Stadthäusern, Kultur- und Vereinshäusern sowie von Gebäuden für soziale Dienstleistungen. Hinzu kamen überall auch Projekte der Erhaltung und Entwicklung des Wohnens in der Innenstadt. Hiermit wurde ein im Laufe der Jahre erkennbar werdender Entwicklungstrend unterstützt.

168

Im Hinblick auf ergänzende Fördermittel war in einer Mehrzahl der untersuchten Städte die Durchführung von Landesgartenschauen in innerstädtischer Randlage von großer Bedeutung. Hierzu gehören zum Beispiel Ettlingen, Böblingen, Singen, Heidenheim, Schwäbisch Hall, Mosbach, Tuttlingen und – noch in planerischer Entwicklung – Nagold.

In Städten mit zahlreichen Sanierungsgebieten während der vergangenen 30 Jahre wie zum Beispiel Biberach an der Riß, Nagold und Heidenheim sind funktionale und gestalterische Auffassungen und Schwerpunkte der Stadterneuerung entsprechend ihrer

Entstehungszeit deutlich ablesbar. Manche dieser Städte erleben auch, wie die funktionale und wirtschaftliche Kraft älterer Sanierungsgebiete im Vergleich mit jüngeren Entwicklungen nachlassen. Hieraus ergeben sich strukturelle Disparitäten innerhalb der Innenstadt, die Kräfte einer zweiten Erneuerungsphase auslösen. Beispiele hierfür sind die Oberstadt in Ravensburg oder der historische Altstadtbereich von Heidenheim. In diesen Situationen ist es stadtplanerisch und strategisch von Vorteil, gesamtstädtische Entwicklungsziele ganzheitlich zu beobachten, fortzuschreiben und zu steuern.

Durch die Städtebauförderung konnten in allen Städten mehr oder weniger umfassende Bereiche saniert werden, wobei die Mitwirkungsbereitschaft der Privaten sehr unterschiedlich war. Die Angaben aus den Städten, wie viele private Investitionen die öffentlichen Maßnahmen ausgelöst haben, schwanken erheblich. In Schwäbisch Hall und Biberach an der Riß liegt dieses Verhältnis nach Wahrnehmung der Beteiligten bei ca. 1 : 3–4 (öffentliche zu private Investitionen), es wurden also vergleichsweise wenig private Investitionen ausgelöst. Der größte Teil der Untersuchungsstädte geht von einem Verhältnis von ca. 1 : 6–8 aus, wie beispielsweise die Städte Ettlingen, Heidenheim, Nagold oder Tuttlingen. Besonders hoch werden die ausgelösten privaten Investitionen in Lahr und Lörrach eingeschätzt, hier werden Werte von 1 : 15–18 genannt. Insgesamt sind solche Angaben jedoch mit Vorsicht zu betrachten, da für die Ermittlung keine einheitliche Methode angewendet wird und die Investitionen in der Regel nur grob geschätzt werden.

169

Darüber hinaus ist der Anteil der privaten Investitionen nicht das alleinige Qualitätsmerkmal einer geglückten Sanierung, zumal die Ausgangsvoraussetzungen in den Städten sehr unterschiedlich waren. In Biberach und Schwäbisch Hall liegt der geringe Anteil an privaten Investitionen im wesentlichen darin begründet, dass sehr viele öffentliche Einrichtungen saniert und gefördert wurden, sodass das Verhältnis zu Ungunsten des privaten Anteils ausfällt. Dennoch sind die Sanierungen dort sehr vorbildlich abgelaufen und alle Beteiligten haben ihnen aufgrund der hohen Qualität eine sehr hohe Nachhaltigkeit attestiert.

5.4.2 Entwicklung und Aktualität der Städtebauförderung

In den 1990er Jahren vollzog sich ein Wandel in den Schwerpunkten und Aufgaben der Stadterneuerung. Städtebauliche Missstände im ursprünglichen Sinn waren in den untersuchten Städten durch die städtebauliche Aufwertung in mehreren, aufeinander folgenden

den Sanierungsgebieten weitgehend behoben. Es mehrten sich zugleich neue politisch und wirtschaftsstrukturell bedingte Stadterneuerungsaufgaben in innerstädtischen Bereichen oder Randlagen der Innenstädte. Konversionsflächen von Militär, Bahn oder Post sowie Gewerbebrachen von Betrieben aus frühindustrieller Zeit am historischen Stadtrand boten neue wichtige städtebauliche Entwicklungspotenziale. Die Stadterneuerung wandelte sich von der erhaltenden Sanierung zur neuordnenden Entwicklung. Damit konnten wichtige stadtstrukturelle Verbesserungen der Innenstadt ausgelöst werden.

Mit der Verfügbarkeit dieser zum Teil großparzellierten Flächen konnten in fast allen untersuchten Städten wichtige Schlüssel- und Leuchtturmprojekte für die Innenstadt in Angriff genommen werden. Beispiele hierfür sind das KBC-Areal in Lörrach, das Gambrinus-Areal in Nagold und das Löwenbräu-Areal in Schwäbisch Hall. Großparzellierte Grundstücke in diesen Neuordnungsgebieten ermöglichten auch, in historisch geprägten und damit kleinparzellierten Stadtgrundrissen wie Biberach an der Riß oder Nagold großflächige Einzelhandelsflächen, größere Parkhäuser, Dienstleistungszentren, Kultur- und Gemeinschaftsbauten oder einen zentralen Omnibusbahnhof in die erweiterte Innenstadt zu integrieren. Damit wurden entscheidende Frequenzerhöhungen und Nutzungssynergien ausgelöst. Die Aufwertung und Entwicklung in der engeren räumlichen Umgebung dieser Stadterneuerungsprojekte hat zugleich aber auch Schwerpunktverlagerungen im innerstädtischen Gefüge bewirkt.

170

Stadtsanierung und Städtebauförderung haben sich von Anfang an auf Gebiete in den Stadtzentren konzentriert. Mittlerweile haben die Förderrichtlinien in Baden-Württemberg und die entsprechende Vergabepaxis der Fördermittel die Aufwertung von Konversionsflächen und die Konzentration auf städtebauliche Innenentwicklungen noch konsequenter in den Mittelpunkt gestellt. Hieraus könnte sich auch die Chance zu einer Bündelung von Fördermitteln der Stadterneuerung mit Mitteln aus dem Altlastenrecycling und anderen Fördertöpfen ergeben, die das Ziel der städtebaulichen Innenentwicklung anstreben. Mit Projekten der Innenentwicklung wären außerdem noch weitere Aufgaben wie das Baulückenmanagement, die Koordination der betroffenen Akteure sowie die Aufwertung wirtschaftlicher Verhältnisse in den betreffenden Stadtquartieren kombinierbar.

Die Städtebauförderung in Baden-Württemberg war von Beginn an flächenorientiert.

Innerhalb eines räumlich klar abgegrenzten Sanierungsgebietes kam ein Bündel von investiven Maßnahmen zur Anwendung. Dabei wurde die Unterstützung öffentlicher und privater Sanierungs- und Stadterneuerungsprojekte im Grundsatz eher breit gestreut. Das Aufwertungs-niveau hat damit aber auch bei vielen Stadterneuerungsgebieten im Durchschnitt ein nur mittleres Niveau erreicht. In vielen der 13 Untersuchungsstädte waren es jedoch vor allem die Leuchtturm- und Schlüsselprojekte, welche sichtbare Zeichen für die städtebauliche Erneuerung setzten und deutliche Anstoßwirkungen für die Aufwertung der umgebenden Bereiche auslösten. Neben der Unterstützung durch Fördermittel waren bei allen diesen Projekten private Investitionen entscheidend. Herausragende Beispiele hierfür war etwa in Lörrach die Ansiedlung des Migros im Zentrum der Stadtmitte, das Einkaufszentrum »Schlossarkaden« am Rande der Altstadt in Heidenheim, das neue Kinozentrum »Scala« und die umgebende Gastronomie an der Donau in Tuttlingen oder die neue Stadthalle zwischen Stadtmitte und Gartenschauareal in Singen.

Nach den Regelungen des Kommunalen Investitions-Fonds (KIF) sind bei der geförderten Stadterneuerung nur investive Fördermaßnahmen und deren Vorbereitung möglich. Mit der Einführung der Förderprogramme »Stadtumbau Ost« und »Stadtumbau West« sowie »Soziale Stadt« hat die Unterstützung auch nicht-investiver Maßnahmen zunehmende Bedeutung in der Städtebauförderung erhalten. Zurecht wurde reagiert auf soziale und ökonomische Probleme in Innenstadtbereichen, denen nicht nur mit einer Aufwertung und Neuordnung der Bausubstanz, der Erneuerung technischer Verkehrs- und Infrastruktur oder der Verbesserung des Versorgungsangebots begegnet werden kann. Hinzu kommen deshalb förderungswürdige Aufgabenfelder wie zum Beispiel die Schaffung und Sicherung der Beschäftigung auf lokaler Ebene, die Berücksichtigung von Frauen- und Familienbelangen, die Förderung von Stadtteilkultur und Freizeit oder Maßnahmen für eine sichere Stadt.

171

Unter dem Titel »Aktive Stadt- und Ortsteilzentren« legt die Bundesregierung im Jahr 2008 ein neues Bund-Länder-Programm für alle Länder auf. Das Programm bietet eine Verknüpfung von investiven und nicht-investiven Maßnahmen mit dem besonderen Ziel an, über so genannte Verfügungsfonds auch private Investitionen in den Innenstädten zu fördern. Vorgesehen ist eine Konzentration der Mittel aus der Städtebauförderung auf investive Maßnahmen (bis zu 50 Prozent der Verfügungsfonds) und die Möglichkeit einer Verwendung der nicht aus der Städtebauförderung stammenden Mittel privater Akteure

oder der Gemeinden für nichtinvestive Maßnahmen (mindestens 50 Prozent der Mittel in den Verfügungsfonds sollen von privaten Akteuren oder durch zusätzliche Gemeindegelder aufgebracht werden).

5.4.3 Anregungen für zukünftige Förderung der Innenstadtentwicklung

Staatliche Städtebauförderung wurde immer wieder aus unterschiedlichen Motiven heraus in Frage gestellt. Aktuelle politische Orientierungen in Bund und Land setzen aber vor dem Hintergrund demografischer und wirtschaftlicher Entwicklungen und Disparitäten ganz ausdrücklich auf Stadterneuerung mit staatlicher Förderung. Dies gilt insbesondere für die Stärkung der Zentren und Innenstädte, einen der Handlungsschwerpunkte des Landes Baden-Württemberg.

Mit den derzeitigen Förderschwerpunkten für die Städtebauförderung in Baden-Württemberg werden die Ziele und Chancen lebendiger Innenstädte von Mittelstädten ausdrücklich unterstützt:⁵⁵

- Stärkung der Zentren, Revitalisierung der Innenstädte, Profilierung der kommunalen Individualität und Steigerung der Attraktivität für den Tourismus
- Allgemeine Sicherung und durchgreifende energetische Erneuerung des innerörtlichen Wohnungsbestands
- Nachhaltige Neustrukturierung, Umnutzung und Aufbereitung von Brachflächen, zum Beispiel Industrie- und Gewerbebrachen, bisher militärisch genutzter Gebäude und Liegenschaften sowie Bahn- und Postbrachen
- Stabilisierung und Aufwertung bestehender Gewerbe- und Industriegebiete, um den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg zu stärken
- Ganzheitliche ökologische Erneuerung mit den vordringlichen Handlungsfeldern der durchgreifenden Energieeffizienz im Altbaubestand und der nachhaltigen Verbesserung des Klimas in den Städten und Gemeinden mit einer deutlichen Reduzierung von Lärm und Abgasen.

172

Grundsätzlich stellt sich in Zukunft die Herausforderung, mit den verfügbaren Fördermitteln noch effizienter und wirkungsvoller umzugehen. Deshalb steht verstärkt die Aufgabe im Vordergrund, privatwirtschaftliches finanzielles Engagement auch im kommunalen und öffentlichen Interesse zu akquirieren und zu fördern. Weiterhin stellt sich

vor dem Hintergrund integrierter Entwicklungskonzepte und Realisierungsstrategien die Aufgabe, komplementäre Bundes- und Landesfördermittel aus anderen staatlichen Förderbereichen und –sektoren gezielt in die kontinuierliche Erneuerung und Stärkung der Innenstädte zu lenken.

Folgerichtig wurde in der Einladung zu einem bundesweiten Kongress zur Zukunft der Städtebauförderung im Herbst 2007 programmatisch erklärt und gefragt: »Mit der Städtebauförderung wurde ein flexibles und multidimensionales Instrument geschaffen, das mehrere Politikbereiche, vor allem die der Strukturpolitik, der Sozialpolitik, der Infrastrukturpolitik und der Beschäftigungspolitik, intelligent verbindet und vor allem räumlich koordiniert. Wo liegen die Bedarfspotenziale der Zukunft? Wie können die Programme besser mit anderen öffentlichen und privaten Aktivitäten und Förderansätzen verknüpft werden? Welche Anschlussmöglichkeiten bieten die Förderprogramme für zivilgesellschaftliches Engagement und für eine verstärkte Einbeziehung der Wirtschaft?«⁵⁶

Auf der Basis der Untersuchung zur Entwicklung von Innenstädten baden-württembergischer Mittelstädte lassen sich in Hinblick auf die Städtebauförderung aus Sicht der Mittelstädte folgende Antworten und Anregungen ableiten:

■ Die zukünftige Städtebauförderung sollte eine Verknüpfung von städtebaulichen mit management-orientierten Entwicklungszielen und Handlungsfeldern ermöglichen. Hierbei bedarf es der Aktivierung und Organisation aller Akteure in Form der Förderung von Akteurskooperationen und Kommunikationsprozessen. Soweit es die Städte nicht selbst leisten können, kann die Einschaltung von externen Moderatoren und Projektsteuerern hilfreich sein.

■ Wirtschaftsförderung, Stadtmarketing und Citymanagement haben einen entscheidenden Einfluss auf die Innenstadtentwicklung. Sie müssen Teil des kommunalen Stadtmanagements sein und unter Einbeziehung privatwirtschaftlicher und öffentlicher Aktivitäten von der Stadtverwaltung koordiniert und verantwortet werden. Neue Strategien und Organisationsformen, die sich zum Beispiel an das Konzept des »City Commitment« anlehnen, sollten förderfähig werden. Rechtliche und ökonomischen Grundlagen und Konsequenzen dieser Strategien müssen in diesem Zusammenhang offen und kritisch weiter diskutiert werden.

■ Voraussetzung für eine ganzheitliche Innenstadtentwicklung und damit Gegenstand der Städtebauförderung sind integrierte Entwicklungskonzepte und -programme, die städtebauliche Ziele mit ökonomischen, kulturellen und sozialen Zielen vereinen. Hierzu wurden wichtige programmatische Orientierungen und Grundlagen in der Leipzig Charta 2007 gelegt.⁵⁷

■ Voraussetzung für den Erfolg der zukünftigen Förderstrategien ist eine größere Flexibilität und Entscheidungsfreiheit der Kommunen, die es ihnen ermöglicht, individuelle und profilierte Handlungsschwerpunkte, Projekte und Maßnahmen mit festzulegen und zwar inhaltlich, strategisch, zeitlich und räumlich. Hierzu gehören auch alternative Strategien und Regeln für Maßnahmebündelungen und für zukünftige Abgrenzungen von förmlich festgesetzten Stadterneuerungsbereichen in den Innenstädten.

■ ›Leuchtturm- oder Schlüsselprojekte‹ haben einen nachhaltigeren Einfluss auf die Innenstadtentwicklung als das bisher in der Regel praktizierte ›Gießkannenprinzip‹ in räumlich eng gefassten Geltungsbereichen. Die in der aktuellen Förderpraxis durchaus vielfältig nutzbaren Möglichkeiten der räumlichen und inhaltlichen Variation und Entwicklung von Erneuerungsgebieten und Erneuerungszielen müssen weiter geöffnet werden. Innerhalb definierter Stadterneuerungsbereiche sollten Maßnahmen-Bündel im Sinne von strategischer und inhaltlicher Integration städtebaulicher und management-orientierter Ziele unterstützt werden, die weniger flächenbezogen und stärker projektbezogen orientiert sind. Hiermit können gerade auch private Investitionen in Schlüsselprojekte ausgelöst und unterstützt werden.

■ Voraussetzung für eine flexible Schwerpunktsetzung innerhalb der Fördervorgaben durch die kommunalen Entscheidungsträger ist eine engere Abstimmung und kontinuierliche Evaluation der jeweiligen Entwicklung. In Anlehnung und Weiterentwicklung bisheriger Betreuungsansätze des Wirtschaftsministeriums und der Regierungspräsidien für die Kommunen sollte zu diesem Zweck ein Evaluations- und Monitoring-System eingerichtet werden, das eine Art Berichtswesen der Kommunen für den staatlichen Fördermittelgeber einführt. Hiermit würde eine größere Nähe und intensivere Wahrnehmung der Plausibilität, Effizienz und Wirksamkeit integrierter innerstädtischer Entwicklungsmaßnahmen in der Kooperation und Kommunikation zwischen Land und Kommunen erleichtert.

■ Innerstädtische Entwicklungsprojekte und Fördermaßnahmen müssen auf ihre Widerspruchsfreiheit hin geprüft werden. Die vorhandenen Förderinstrumente müssen im Hinblick auf den Förderschwerpunkt »Integrierte Innenstadtentwicklung« qualifiziert und erweitert werden. Dabei ist bei bedeutenden Innenstadtprojekten die Bündelung und Synergie unterschiedlicher Förderquellen anzustreben.

■ Das Ziel der Querschnittsförderung muss sich auch in der inneren Organisation und in den Querbeziehungen der einzelnen Ministerien und Förderinstitutionen niederschlagen. Sowohl auf interministerieller Ebene als auch in den Regierungspräsidien muss ein ausdrückliches übersektorales Querschnittsdenken entwickelt werden. Querschnittsförderung setzt übergreifende Kenntnisse differenzierter individueller Förderbereiche und eine ressortübergreifende Flexibilität und Kooperation in der staatlichen Betreuung voraus.

■ Die systematische Akquisition privatwirtschaftlicher Ressourcen und zivilgesellschaftlicher Aktivitäten muss von Seiten der Kommunen weiter professionalisiert werden. Hierbei geht es neben der klassischen Wirtschaftsförderung insbesondere auch um professionelle Strategien für Aushandlungsprozesse zwischen Kommunen und privaten Investoren, besonders um Verhandlungsführung, Moderation und Mediation der Akteure.

■ Im Wettbewerb der Städte müssen die kommunalen Akteure der Innenstadtentwicklung ein professionelles Marketing ihrer Ziele, Projekte und Erfolge etablieren. Hierbei darf man sich nicht beschränken auf die eher kurzfristigen renditeorientierten Ergebnisse privatwirtschaftlicher Projektentwicklung. Es geht dabei mehr um die Förderung und Propagierung eines auf langfristigen städtebaulichen Entwicklungszielen aufbauenden, zukünftigen positiven Images der Stadt.

175

6. Resümee: Zukunft der Mittelstädte

6.1 WETTBEWERB, KOOPERATION UND LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Mittelstädte werden in Zukunft zunehmend schwieriger. Eine Ursache dafür ist, dass selbst in prosperierenden Regionen, zu denen Baden-Württemberg insgesamt zählt, in der Gesamtsumme kein weiteres, absolutes Bevölkerungswachstum mehr zu erwarten ist. In der Folge wird die Konkurrenz um Bevölkerung, Arbeitsplätze und Infrastruktur spürbar anwachsen und der Wettbewerb zwischen den Städten in Baden-Württemberg härter werden. Der Erfolg der Städte in diesem Wettbewerb ist der Schlüssel für ihre jeweiligen Zukunftschancen.

177

Zugleich muss eine Intensivierung dieses Wettbewerbes auch aus Sicht des Landes als Herausforderung positiv angenommen werden, denn ein solcher Wettbewerb ist die Voraussetzung dafür, die höchste Leistungsfähigkeit auf der Ebene eines Bundeslandes zu erzielen. Nur durch intensiven Wettbewerb lässt sich das größtmögliche Gesamtwachstum mobilisieren oder – wo kein Wachstum mehr möglich ist – zumindest der kleinstmögliche Rückgang erreichen.

Gerade die Mittelstädte in Baden-Württemberg müssen diesen neuen Wettbewerb annehmen und sich für diesen rüsten beziehungsweise gerüstet werden. In diesem Wettbewerb spielt die individuelle historische und aktuelle Stadtentwicklung im Kontext ihrer jeweiligen siedlungsräumlichen Bedeutung eine entscheidende Rolle. Im Wettbewerb

und in der Kooperation sehen sich die Mittelstädte entweder in der Beziehung zur benachbarten Großstadt, zu einer konkurrierenden Mittelstadt oder zu einem eher ländlich geprägten Umland.

Vor allem die für einen zukünftig noch intensiveren Wettbewerb zur Zeit noch schwach aufgestellten Mittelstädte sind auf neue Formen der überregionalen und interkommunalen Kooperation angewiesen. Sie benötigen eine Begleitung und Unterstützung ihrer auf Kooperationen und Wettbewerb ausgerichteten Konzepte durch das Land. Letzteres vor allem auch deshalb, weil der über die Landesgrenzen hinausgehende interregionale Wettbewerb zunehmen wird.

Eine logische Konsequenz der sich verändernden Rahmenbedingungen ist deshalb, dass es eine Hauptaufgabe der integrierten Städtebauförderung sein muss, die individuellen und profilierten Konzepte der Städte für Kooperation und Wettbewerb zu unterstützen und zu stärken. Nachdrückliche, aktive Unterstützung benötigen die Mittelstädte auch deshalb, weil die Mehrzahl von ihnen vor dem Problem steht, in verhältnismäßig kurzer Zeit umfassende und integrierte Konzepte mit vielfältigen, profilorientierten Bausteinen auf mehreren Ebenen zugleich zu verfolgen und diese in der Umsetzung voran zu treiben.

178

Im Vorteil sind dabei diejenigen Mittelstädte, die bereits solche umfassenden und integrierten Konzepte haben. Eine noch bessere Ausgangssituation haben die Städte, die solche Konzepte schon im Konsens mit ihren Partnern intensiv verfolgen. Die größte Hilfe benötigen Städte, die erst noch ein eigenes Profil und die zu seiner Realisierung notwendigen Konzepte entwickeln müssen. Gerade dieser unterschiedlich ausgeprägte Unterstützungsbedarf verdeutlicht, dass die Förderung des Landes in Zukunft in hohem Maße flexibel, individuell und begleitend angelegt werden muss.

6.2 STRUKTURELLE RISIKEN

Die Konkurrenz zu den beiden Metropolregionen Stuttgart und Rhein-Neckar sowie zu den großen Städten wie Karlsruhe, Freiburg, Ulm, Heilbronn oder Tübingen/Reutlingen wird in den Mittelstädten deutlicher werden. Auch die Konkurrenz von benachbarten Mittelstädten wird, besonders in Ballungsgebieten, zunehmen. Zwei wesentliche Diffe-

renzierungen dieser Einschätzung können aus der Untersuchung der insgesamt 13 baden-württembergischen Mittelstädte getroffen werden. Mittelstädte mit einer Einwohnerzahl am unteren Rand der betrachteten Größenordnungen, also von 20 000 bis 25 000 Einwohnern, haben es tendenziell schwerer, sich im Wettbewerb zu behaupten, wenn sie dies nicht durch eine besondere touristische Attraktivität oder eine herausragende Wirtschaftsstruktur ausgleichen können. Mittelstädte in Randzonen der Metropolregionen oder in der Nähe von großen Städten leiden naturgemäß in besonderer Weise unter dieser Konkurrenz. Andererseits haben diese Städte den besonderen Vorteil, eine überschaubare Stadtstruktur mit entsprechender Wohn- und Lebensqualität mit den Vorteilen eines regionalen Verdichtungsraums verknüpfen zu können.

Wachsende Mobilitätsbereitschaft der Bevölkerung und effektivere Verkehrssysteme können zu gravierenden funktionalen Einbußen der Mittelstädte, insbesondere im Bereich des Einzelhandels, führen. Bereits heute weisen viele Mittelstädte erhebliche Kaufkraftverluste gegenüber verkehrsgünstig gelegenen Oberzentren oder Shopping-Malls auf. Die in den Mittelstädten oft aufopferungsvolle Führung alteingesessener Einzelhandelsgeschäfte wird sich, spätestens bei einem anstehenden Generationswechsel, nicht dauerhaft aufrecht erhalten lassen. Auf der anderen Seite kann diese Lücke oft nicht durch einen entsprechenden Filialisten gefüllt werden, da entweder die vorgegebenen Schwellen für die im Einzugsbereich erforderliche Kaufkraft nicht erreicht werden, oder die baulich-räumlichen Voraussetzungen mit den Ansprüchen der Filialisten nicht harmonieren. Im Ergebnis kann so der Einzelhandel in den Mittelstädten deutlich abnehmen, wodurch in der Regel Sortimentslücken entstehen.

179

Eine weitere Gefährdung stellt die wachsende Bedeutung der Wissensökonomie dar. Forschung findet überwiegend an Universitäten und universitätsnahen Instituten statt, die in der Regel nicht in Mittelstädten aufzufinden sind. Von diesen gehen starke Impulse für die Wirtschaft zum Beispiel in Form von Firmengründungen aus. Neben der Forschung spielt in diesem Zusammenhang die Ausbildung eine wichtige Rolle. Durch ständig steigende Anforderungen auf dem Arbeitsmarkt gewinnen qualifizierte Ausbildungen an Bedeutung. Zwar haben viele baden-württembergische Mittelstädte in der Vergangenheit versucht, ebenfalls attraktive Ausbildungseinrichtungen aufzubauen, meist in Form von Berufsakademien. Sie stehen jedoch, insbesondere was die Forschung und die Vielfalt der Lehre angeht, gegenüber den Oberzentren in zweiter Reihe.

Ein weiteres Risiko besteht in der sinkenden ökonomischen und administrativen Handlungsfähigkeit der Kommunen. Gerade Mittelstädte reagieren, aufgrund ihrer vergleichsweise dünnen Personaldecke, auf Kürzungen äußerst sensibel. Weiterhin besteht in einigen Städten eine starke Abhängigkeit von einzelnen Wirtschaftszweigen oder gar von einzelnen Firmen. Je nach Wirtschaftslage oder Erfolg der einzelnen Firmen, verfügen die Kommunen von Jahr zu Jahr über unterschiedliche finanzielle Möglichkeiten, was eine langfristige Planung erheblich erschwert. Weiterhin sind die Gestaltungsmöglichkeiten der Mittelstädte, aufgrund einer ungleichmäßigen Verteilung der Wirtschaftskraft in den einzelnen Teilräumen Baden-Württembergs, sehr unterschiedlich. In strukturschwächeren Gebieten zeigen sich die Folgen dieser Entwicklung bereits heute in Form von drastischen Kürzungen insbesondere im Kulturbereich. Sollte sich diese Entwicklung fortsetzen, hätte dies für die betroffenen Städte weitreichende Konsequenzen, da insbesondere die weichen Standortfaktoren in der Konkurrenz um Arbeitskräfte und Einwohner an Bedeutung gewinnen.

6.3 STRUKTURELLE ENTWICKLUNGSCHANCEN

180

Der zu erwartende Bevölkerungsrückgang und die damit einhergehende abnehmende Versorgungsqualität im ländlichen Raum wird die Standortattraktivität der Mittelstädte stärken. Dies trifft insbesondere für die Mittelstädte in ländlichen Regionen zu, die mit Einwohnerzahlen von 30 000 bis 40 000 Einwohnern alle wesentlichen Angebote im Einzelhandel und im Kultur- und Freizeitbereich bereitstellen können. Viele baden-württembergische Mittelstädte haben dabei den Vorteil, eine bedeutende reichsstädtische oder industrielle Geschichte zu haben. Diese bietet sowohl Identität und touristische Qualität als auch Wirtschaftskraft und qualifizierte Arbeitsplätze.

Weiterhin haben Mittelstädte aufgrund ihrer überschaubaren Größe die Chance, eine hohe gesellschaftliche und individuelle Lebensqualität zu bieten. Besonders vor dem Hintergrund der zunehmenden globalen Verflechtung gewinnt eine übersichtliche und berechenbare Umwelt an Bedeutung. Weiterhin ergibt sich aus der Überschaubarkeit in der Regel eine stärkere Identifikation mit der Stadt und damit eine hohe Aneignungsqualität. Auch der starke Bezug zur Landschaft in den meisten baden-württembergischen Mittelstädten und die damit verbundenen guten Möglichkeiten für Freizeit, Sport und

Naherholung sind ein großes Potenzial, welches zukünftig ebenfalls an Bedeutung gewinnen wird. Diese Vorteile führen dazu, dass die Mittelstädte insbesondere als Wohnstandort sehr attraktiv sein können. Der Trend »Zurück in die Stadt« wurde in vielen der untersuchten Städte beobachtet und könnte sich bei entsprechender Förderung weiter verstärken.

Ein weiterer Vorteil ergibt sich aus der überschaubaren Anzahl an Akteuren, die die Innenstadtentwicklung steuern oder beeinflussen. Insbesondere die Stadtverwaltung ist aufgrund ihrer im Vergleich zu Großstädten übersichtlichen Struktur in der Lage, direkt und flexibel auf sich wandelnde Rahmenbedingungen zu reagieren. Ein persönlicher Umgang miteinander, flache Hierarchien und ein moderner Führungsstil lassen sich in Mittelstädten vergleichsweise einfach umsetzen, sofern der Wille dazu besteht. Neben der Stadtverwaltung erscheint es in Mittelstädten im Vergleich zu den Großstädten einfacher, die anderen Innenstadtakteure an einen Tisch zu bekommen und somit konsensfähige Lösungen zu erarbeiten.

6.4 STRATEGIEN UND HANDLUNGSFELDER

Die Innenstädte von Mittelstädten weisen eine Vielzahl von weiteren Potenzialen und Chancen auf, die jedoch aktiv gestärkt werden müssen. Nirgendwo gibt es Selbstläufer, man muss etwas für die Qualität und Attraktivität der Innenstadt tun. Wenn die Wahrnehmungen und Erkenntnisse aus den untersuchten Städten zusammenfasst und verallgemeinert werden sollen, stehen dabei folgende Handlungsfelder und Strategien im Vordergrund.

181

Mischung und Vielfalt

Nutzungsmischung und Nutzungsvielfalt sind für die Innenstädte lebensnotwendig, da sie eine nachhaltige Lebendigkeit und Attraktivität der Innenstadt sichern. Dies trifft gleichermaßen zu für die engere Einkaufsinnenstadt wie für die »weitere« Innenstadt, in der ein größerer Anteil an Wohnbevölkerung vorhanden ist. Die traditionellen Innenstadtnutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Arbeiten und Wohnen werden dabei zunehmend durch Angebote für Freizeit und Unterhaltung ergänzt. Dazu kommen Anlässe und öffentliche Räume für zufällige stadtgemeinschaftliche Kommunikation.

Konsequente Nutzungsmischung sorgt für eine hohe Besucherfrequenz zu allen Tageszeiten und für die Präsenz von Menschen unterschiedlicher sozialer und kultureller Herkunft und verschiedener Generationen in der Innenstadt. Sie stellt damit eine wichtige Voraussetzung für soziale Integration und ein urbanes Erscheinungsbild der Innenstädte dar.

Vernetzung und Erreichbarkeit

Erreichbarkeit ist die grundlegendste Voraussetzung für eine funktionstüchtige Innenstadt. Hierfür sind die meisten Mittelstädte inzwischen mit orientierungsleichten Zufahrtsstraßen, Ringstraßen und Parkhäusern sowie einem ÖPNV-Angebot gut gerüstet. Die funktionale Wegeverknüpfung im Innenstadtbereich muss nunmehr vervollständigt und feinjustiert werden. Tendenziell werden die Forderungen der Einzelhändler nach möglichst direkter Anfahrbarkeit ihrer Geschäfte und nach überirdischen PKW-Stellplätzen aufweichen. Das Maß der Verkehrsberuhigung korreliert mit dem Grad der Aufenthaltsqualität für Fußgänger. Die Tolerierung des verbleibenden Verkehrs steht der Auffassung gegenüber, dass nur eine konsequente Verkehrsfreiheit attraktive Nutzungs- und Erlebnisqualität bietet. Zukünftig wird die fußgängerfreundliche, orientierungsleichte und abwechslungsreiche Vernetzung von funktionalen und stadträumlichen Schwerpunkten und Knoten der Innenstadt im Vordergrund stehen.

182

Konzentration

Expandierende Städte werden langfristig der Vergangenheit angehören. Um die Innenstadtqualität bei einer Entwicklung ohne Wachstum qualitativ zumindest zu erhalten, braucht es Strategien der räumlichen und funktionalen Konzentration. Beispielhaft hierfür steht der innerstädtische Einzelhandel. In der so genannten Einkaufsinnenstadt oder dem »Kaufhaus Innenstadt«, also den 1a- und 1b-Lagen, müssen sich auch die kulturellen und stadtgemeinschaftlichen Erlebnisangebote konzentrieren. Weiterhin müssen in diesem Bereich Baukultur und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums Zeichen setzen. Die 2a- bis 2c-Lagen werden sich umstrukturieren müssen. Hier bieten sich Chancen für Versorgungs- und Dienstleistungsnischen sowie für Wohnen und Arbeiten.

Gestaltqualität

Neben den wichtigen innerstädtischen Funktionen bedarf es einer hohen baulich-räumlichen Gestaltqualität. Die Innenstadt ist eine Bühne für stadtgemeinschaftliche und indi-

viduelle Akteure und sozusagen das Wohnzimmer der Stadt. Dementsprechend muss sich die Innenstadt auch darstellen. In den vergangenen Jahrzehnten stand dabei zunächst die Sanierung der historischen Gebäude und ihrer Fassaden im Vordergrund. Heute machen zunehmend diejenigen Innenstädte auf sich aufmerksam, die zeitgemäße, teilweise auch spektakuläre Architektur in das historische Stadtbild integrieren. Die Städte sind zudem aufgerufen, die Gestaltqualität von Fassaden und öffentlichen Räumen aus den Anfangsjahrzehnten der Stadterneuerung kritisch zu überprüfen und zeitgemäßen Nutzungen sowie aktuellen gestalterischen Orientierungen anzupassen.

Stadtgemeinschaftliche Kommunikation

In den Mittelstädten wird eine neue Form der Aneignung öffentlicher Räume durch verschiedene gesellschaftliche Gruppen wahrnehmbar. Durch ihre Überschaubarkeit bieten die Mittelstädte gute Voraussetzungen für die persönliche Kommunikation und den sozialen Austausch. Sowohl die ungeplante, lockere Kommunikation auf einem Wochenmarkt als auch das gezielte »Sich-Treffen« in Verbindung mit der Nutzung von gastronomischen Angeboten gewinnen an Bedeutung. Das rasante Anwachsen der Außen gastronomie unterstreicht den Trend der stärkeren Freizeitorientierung der Innenstädte. In dieser neu erstrebten Öffentlichkeit kann man durchaus eine Renaissance der bürgerlichen Stadt erkennen.

Bespielung

Die Bespielung der Innenstadt durch kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte und Theater, Sportveranstaltungen, öffentliche Märkte oder »Public Viewing« von Sportereignissen hat stark an Bedeutung gewonnen. Der Begriff »Eventisierung der Innenstadt« zeigt aber bereits, dass die Gefahr einer Übersättigung, insbesondere durch profillose Allerweltsveranstaltungen besteht. Dennoch liegt in diesem Trend ein großes Potenzial für die Mittelstädte, da er einen Zugewinn an Funktionen in der Innenstadt darstellt. Er muss jedoch durch gezielte Maßnahmen gestärkt werden, die vor allem darauf zielen sollten, die Alleinstellungsmerkmale der Events heraus zu arbeiten.

Profilierung

Im Zeitalter der zunehmenden Konkurrenz von Städten und Regionen müssen auch die Mittelstädte ihre Individualität und Alleinstellung weiterentwickeln und vermarkten. Dabei haben es diejenigen leichter, die durch eine außergewöhnliche, landschaftliche Situation

oder eine bedeutende Vergangenheit ein positives Erbe nutzen können. Jüngere Städte haben es tendenziell schwerer, es bieten sich jedoch in jeder Stadt Möglichkeiten. Auch Industriekultur, moderne Kunst oder die innerstädtischen Grünräume können für die Profilierung herangezogen werden. Dabei ist es wichtig, ein bestimmtes Profil auch konsequent umzusetzen und beispielsweise Veranstaltungen oder Gestaltungselemente daran auszurichten.

Ganzheitliches Stadtmarketing

Ursprünglich stellt die Steuerung der Innenstadt eine originär kommunale Aufgabe dar. Im Laufe der Jahre hat sich die dominierende Rolle der kommunalen Akteure hin zu einer Kooperation zwischen Stadtverwaltung und der organisierten privaten Wirtschaft, insbesondere des Einzelhandels und Gewerbes, entwickelt. Das Stadtmarketing ist mittlerweile eine verbreitete öffentlich-private Strategie zur Qualitätssteigerung der Innenstadt. Bislang hat man sich hierbei oft auf die Abstimmung der Einzelhändler und die Förderung umsatzsteigernder Aktionen und Events konzentriert. In der Zukunft muss Stadtmarketing die planerischen, strategischen und werbenden Aspekte der Innenstadtentwicklung zu einem ganzheitlichen Ansatz verbinden. Die Ziele, Projekte und Erfolge der Innenstadtentwicklung müssen professionell beworben werden. Die kommunale Verwaltung hat hierbei in der Rolle des Stadtmanagements die entscheidende Verantwortung.

184

Öffentlich-Private Partnerschaften

Kommunale Investitionen in stadtgemeinschaftliche Projekte oder in Infrastruktur in der Innenstadt ist seit jeher eng mit Projekten privater Investoren verknüpft. Die Notwendigkeit und Bedeutung privater Projekte nimmt mit dem Rückgang öffentlicher Investitionen weiter zu. Eine kommunal gesteuerte Entwicklung der Innenstadt muss Rahmenbedingungen für private Investitionen schaffen. In dieser Situation wird der Aushandlungsprozess zwischen kommunalen und privaten Entwicklungsinteressen zunehmend eine zentrale, strategische Aufgabe für die Kommunen. Dafür bedarf es der Etablierung von Kooperationen und strategischen Allianzen zwischen den Akteuren sowie einer entsprechenden sachlichen und kommunikativen Kompetenz insbesondere auch auf Seiten der Stadtverwaltung. Einer solchen freiwilligen Zusammenarbeit der Innenstadtakteure müssen derzeit die größten Erfolgsaussichten beigemessen werden.

Dialogbereitschaft und Moderation

Die Vielfalt der Innenstadtakteure, neben den privaten Investoren und der Stadtverwaltung insbesondere auch die Bürgerinnen und Bürger, verlangt nach einer effektiven Gestaltung von Dialogen und Aushandlungsprozessen. Dabei müssen auch auf Seiten der Kommune Dialogqualitäten entwickelt werden, um erfolgreich zwischen verschiedenen Interessen zu vermitteln. Weiterhin sollten für schwierige Prozesse auch Personen von außerhalb der Verwaltung mit einer ausgewiesenen Moderations- und Mediationskompetenz hinzugezogen werden. Für alle Kommunikationsprozesse ist grundsätzlich eine hohe Vertrauens- und Streitkultur sowie ein hohes Maß an Verlässlichkeit erforderlich.

Abbildungen

<i>Abb. 1</i>	Übersichtskarte Untersuchungsstädte innerhalb der Regionen	33	
<i>Abb. 2</i>	Landesentwicklungsplan 2002 – Raumkategorien	35	
<i>Abb. 3</i>	Definition Innenstadtbereiche	49	
<i>Abb. 4</i>	Lörrach – Lebensmittelvollsortimenter-Migros	58	
<i>Abb. 5</i>	Nagold – Lebensmittelvollsortimenter-Edeka	59	
<i>Abb. 6</i>	Singen – Lebensmittelvollsortimenter-Edeka	59	187
<i>Abb. 7</i>	Mosbach – Wochenmarkt	60	
<i>Abb. 8</i>	Schwäbisch Hall – Wochenmarkt	60	
<i>Abb. 9</i>	Biberach – Trading-down-Tendenzen: Billig-Textiler	61	
<i>Abb. 10</i>	Tuttlingen – Trading-down-Tendenzen: Sportwetten	62	
<i>Abb. 11</i>	Singen – Trading-down-Tendenzen: Ein-Euro-Shop	62	
<i>Abb. 12</i>	Ettlingen – Kaufhaus Schneider	63	
<i>Abb. 13</i>	Ravensburg – Zusammengelegte Verkaufsflächen – Reischmann	63	
<i>Abb. 14</i>	Ettlingen – Inhabergeführter Einzelhandel – Bekleidungsgeschäft	64	
<i>Abb. 15</i>	Rottenburg – Inhabergeführter Einzelhandel – Bekleidungsgeschäft	64	
<i>Abb. 16</i>	Singen – Filialist H&M	65	
<i>Abb. 17</i>	Heidenheim – Filialist Müller-Markt	65	
<i>Abb. 18</i>	Heidenheim – Schlossarkaden	69	
<i>Abb. 19</i>	Böblingen – Einkaufszentrum	69	

<i>Abb. 20</i>	Biberach an der Riß – Neubau eines Ärztehauses in zentraler Lage	73
<i>Abb. 21</i>	Tuttlingen – Kreissparkasse	73
<i>Abb. 22</i>	Lahr – Rathaus	74
<i>Abb. 23</i>	Heidenheim – Rathaus	75
<i>Abb. 24</i>	Rottenburg – Schüler in der Fußgängerzone	76
<i>Abb. 25</i>	Ravensburg – Berufsakademie	77
<i>Abb. 26</i>	Nagold – Stadtbibliothek	77
<i>Abb. 27</i>	Schwäbisch Hall – Kirche St. Michael	78
<i>Abb. 28</i>	Rottenburg – Dom	78
<i>Abb. 29</i>	Singen – Heinrich-Weber-Platz mit Tafelladen	79
<i>Abb. 30</i>	Lörrach – Wohnhaus am Chester-Platz	82
<i>Abb. 31</i>	Biberach an der Riß – Wohnbebauung Haux-Areal	82
<i>Abb. 32</i>	Singen – Geringe Wohnqualität (hohe Verkehrsbelastung, fehlende Freiflächen)	84
<i>Abb. 33</i>	Tuttlingen – Geringe Wohnqualität (Sanierungsbedarf, fehlende Freiflächen)	85
<i>Abb. 34</i>	Mosbach – Historische Bausubstanz	85
<i>Abb. 35 und 36</i>	Rottenburg – angebaute Balkone	86
<i>Abb. 37</i>	Rottenburg – Spielbereich im Stadtgraben	87
<i>Abb. 38</i>	Nagold – Kleb Park	87
<i>Abb. 39</i>	Schwäbisch Hall – Großer Unterwöhrd	88
<i>Abb. 40</i>	Böblingen – Hautana-Areal	88
<i>Abb. 41</i>	Tuttlingen – Wohnbebauung am Donauufer	89
<i>Abb. 42</i>	Singen – Reihenhausbebauung am Postareal	89
<i>Abb. 43</i>	Schwäbisch Hall – Umbau der Brauerei zur Kunsthalle Würth	92
<i>Abb. 44</i>	Lörrach – Galleria Mendini als attraktives Bürogebäude mitten in der Stadt	93
<i>Abb. 45</i>	Lörrach – Innocel-Quartier mit rund 200 Arbeitsplätzen in den Bereichen IT und Medizintechnik	93
<i>Abb. 46</i>	Singen – Stadtbücherei im Geschäftshaus integriert	96
<i>Abb. 47</i>	Schwäbisch Hall – Stadtbibliothek als Solitärgebäude	96
<i>Abb. 48</i>	Biberach an der Riß – Stadtbibliothek im umgebauten Viehmarktgebäude	97
<i>Abb. 49</i>	Tuttlingen – Kinokomplex	98

<i>Abb. 50</i>	Lörrach – Burghof	98
<i>Abb. 51</i>	Schwäbisch Hall – Globe-Theater	99
<i>Abb. 52</i>	Schwäbisch Hall – Kunsthalle Würth	99
<i>Abb. 53</i>	Mosbach – Alte Mälzerei	100
<i>Abb. 54</i>	Mosbach – Straßenmusiker	100
<i>Abb. 55</i>	Lörrach – Belebter Marktplatz	101
<i>Abb. 56</i>	Nagold – Imbiss-Gastronomie	102
<i>Abb. 57</i>	Tuttlingen – Eventgastronomie (Café)	102
<i>Abb. 58</i>	Mosbach – Außengastronomie	103
<i>Abb. 59</i>	Nagold – Außengastronomie	103
<i>Abb. 60</i>	Ettlingen – Albtalbahnhof	109
<i>Abb. 61</i>	Nagold – Zentraler Omnibusbahnhof	110
<i>Abb. 62</i>	Heidenheim – Zentraler Omnibusbahnhof	110
<i>Abb. 63</i>	Nagold – Verkehrssituation in der Marktstraße	111
<i>Abb. 64</i>	Heidenheim – Trennwirkung der Brenzstraße	111
<i>Abb. 65</i>	Lahr – Fußgängerzone	112
<i>Abb. 66</i>	Ravensburg – Übergang Fußgängerzone in verkehrsberuhigte Straße	112
<i>Abb. 67</i>	Biberach – Parkhaus	113
<i>Abb. 68</i>	Ravensburg – Einfahrt Marienplatzgarage	113
<i>Abb. 69</i>	Rottenburg – Dynamisches Parkleitsystem	114
<i>Abb. 70</i>	Tuttlingen – Parken zum Brezeltarif	114
<i>Abb. 71</i>	Ravensburg – Großzügige Pflasterung der Fußgängerzone	116
<i>Abb. 72</i>	Lörrach – Hochwertige Gestaltung Senser Platz	116
<i>Abb. 73</i>	Nagold – Hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums	117
<i>Abb. 74</i>	Singen – Wenig ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums	117
<i>Abb. 75</i>	Biberach – Beleuchtung des Marktplatzes	119
<i>Abb. 76</i>	Lörrach – Skulptur – Kunst im öffentlichen Raum	119
<i>Abb. 77</i>	Schwäbisch Hall – Historisches Stadtbild	124
<i>Abb. 78</i>	Biberach – Historisches Stadtbild	124
<i>Abb. 79 und 80</i>	Ettlingen – Moderne Architektur baulicher Ergänzungen	125
<i>Abb. 81</i>	Singen – Stadthalle	126
<i>Abb. 82</i>	Ettlingen – Schloss	130
<i>Abb. 83</i>	Rottenburg – Neckar-Radweg	130
<i>Abb. 84</i>	Ettlingen – Beschilderung der Sehenswürdigkeiten	131

Literaturhinweise

- ¹ vgl. Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) (2002):
Der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg. Stuttgart.
- ² vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung:
URL: <http://www.BBR.de>
- ³ vgl. Bertelsmann Stiftung (Hrsg.):
URL: <http://www.wegweiserdemographie.de/Stand: 31.10.2007>.
- ⁴ vgl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Hrsg.):
URL: <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de>. Stand: 31.10.2007.
- ⁵ vgl. ebda.
- ⁶ vgl. ebda.
- ⁷ vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2001):
Planspiel Innenstadt in Celle und Halle (Saale); Endbericht. Bonn.
- ⁸ vgl. ebda.
- ⁹ vgl. Erklärung des BMVBW, Bauministerkonferenz, Deutscher Städtetag...(2002):
City 21 – Bündnis für lebendige Innenstädte.
- ¹⁰ vgl. Fachkommission Städtebau (2003): Entwicklung der Innenstädte;
Bericht der Fachkommission Städtebau; München. Unveröffentlichtes Manuskript.

- ¹¹ vgl. Fachkommission Städtebau (2006): Entwicklung der Innenstädte II; Bericht der Fachkommission Städtebau; München. Unveröffentlichtes Manuskript.
- ¹² vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2007): Lebenswerte Innenstädte – Initiativen, die bewegen! Gute Beispiele für Projekte und Initiativen der Innenstadtentwicklung. Bonn.
- ¹³ vgl. Fachkommission Städtebau (2006): Entwicklung der Innenstädte II; Bericht der Fachkommission Städtebau; München. Unveröffentlichtes Manuskript.
- ¹⁴ Oberste Baubehörde im Bayrischen Staatsministerium des Innern, Sachgebiet Städtebauförderung (2007): leben findet innen stadt.de – Zwischenbericht. 2007.
- ¹⁵ Arbeitsgemeinschaft »Innenstadtforum Brandenburg« (2007): URL: www.innenstadtforum-brandenburg.de. Stand 31.10.2007.
- ¹⁶ Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Arbeit (2007): URL: http://www.thueringen.de/de/tmwta/aktuelles/wettbewerbe/iq_innenstadt_mit_qualitaet/. Stand 31.10.2007.
- ¹⁷ Ministerium des Innern und für Sports (2007): URL: www.werkstatt-innenstadt.rlp.de Stand 31.10.2007.
- ¹⁸ Imorde – Projekt- & Kulturberatung GmbH (2007): URL: www.standort-innenstadt.de. Stand 31.10.2007.
- ¹⁹ vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.) (2004): Innenstädte in Hessen; Städte- und Gemeindebefragung; Ergebnisbericht Bd. 1, Dokumentation der Befragung und Gesprächsrunden in ausgewählten Kommunen Bd. 2. Wiesbaden.
- ²⁰ vgl. Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) (1999): Die Zukunft der Innenstädte; Szenarien, Thesen und Standpunkte zur Entwicklung der städtischen Mitte. Stuttgart.
- ²¹ vgl. Arbeitsgemeinschaft Baden-Württembergischer Bausparkassen (Hrsg.) (2006): Wohnen im Zentrum – Strategien für attraktive Stadt- und Ortskerne; Ergebnisse des landesweiten Wettbewerbs-Initiative 2005/2006. Schwäbisch Hall.
- ²² vgl. Stadt Schwäbisch Hall (Hrsg.) (2007): Zukunftsraum Mittelstadt. Ein Symposium. Schwäbisch Hall.
- ²³ vgl. ICOSTAT Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2008): URL: www.icostat.de Stand 31.01.2008.
- ²⁴ vgl. ebda.

- ²⁵ Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) (2002):
Der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg. Stuttgart. S. 21.
- ²⁶ Meyer-Kriesten, K. (2002): Klein- und Mittelstädte – ihre Funktion und Struktur.
In: Institut für Länderkunde (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland,
Bd. 5: Dörfer und Städte. Leipzig, S. 58.
- ²⁷ Wékel, Julian nach Zimmermann, Horst (2003): Chancen der Mittelstadt?
Es kommt auf den Regionstyp an! In: Deutsche Akademie für Städtebau und Landes-
planung: Mittelstädte im Anpassungsprozess (Wissenschaftliches Kolloquium 2003
in Eisenach). Berlin, S. 94.
- ²⁸ vgl. Leindecker, Jürgen (2003): Mittelstädte im Anpassungsprozess aus Sicht des
Städte- und Gemeindebundes. In: Deutsche Akademie für Städtebau und Landes-
planung: Mittelstädte im Anpassungsprozess (Wissenschaftliches Kolloquium 2003
in Eisenach). Berlin.
- ²⁹ Mäding, Heinrich (2003): Chancen von Mittelstädten. In: Deutsche Akademie für
Städtebau und Landesplanung: Mittelstädte im Anpassungsprozess
(Wissenschaftliches Kolloquium 2003 in Eisenach). Berlin, S. 93.
- ³⁰ ebda.
- ³¹ ebda.
- ³² vgl. ebda.
- ³³ vgl. ebda.
- ³⁴ vgl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2001):
Lebensbedingungen aus Bürgersicht; Bericht der laufenden BBR-Umfrage. Berlin.
- ³⁵ vgl. ebda.
- ³⁶ Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) (1999):
Die Zukunft der Innenstädte; Szenarien, Thesen und Standpunkte zur Entwicklung
der städtischen Mitte. Stuttgart. S. 13–14.
- ³⁷ vgl. ebda. S. 14.
- ³⁸ vgl. ebda. S. 21.
- ³⁹ ebda. S. 26.
- ⁴⁰ vgl. ebda. S. 50.
- ⁴¹ vgl. Siebel, Walter (2007): Lebenswelt Stadt – Urbanität und lokale Demokratie.
In: Stadt Schwäbisch Hall (Hrsg.) (2007): Zukunftsraum Mittelstadt.
Ein Symposium. Schwäbisch Hall, S. 26–31.
- ⁴² Interview in Ettlingen am 27.02.2007 mit Herrn Hettel (Dehoga).

- ⁴³ vgl. Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) (1999): Die Zukunft der Innenstädte; Szenarien, Thesen und Standpunkte zur Entwicklung der städtischen Mitte. Stuttgart. S. 58–59.
- ⁴⁴ Ergebnisse aus dem bearbeiteten Fragebogen der Stadt Singen.
- ⁴⁵ Ergebnisse aus dem bearbeiteten Fragebogen der Stadt Lahr.
- ⁴⁶ Ergebnisse aus dem bearbeiteten Fragebogen der Stadt Mosbach.
- ⁴⁷ Siebel, Walter (2006): Zum Wandel des öffentlichen Raums – das Beispiel Shopping-Mall.
URL: http://cdl.niedersachsen.de/blob/images/C30767528_L20.pdf. Stand 01.10.2007.
Erschienen in: Saldern, Adelheid von (Hrsg.) (2006): Stadt und Kommunikation. Zur Geschichte bundesrepublikanischer Umbruchzeiten. Stuttgart.
- ⁴⁸ Siebel, Walter (2007): Lebenswelt Stadt – Urbanität und lokale Demokratie.
In: Stadt Schwäbisch Hall (Hrsg.) (2007): Zukunftsraum Mittelstadt. Ein Symposium. Schwäbisch Hall, S. 26–31.
- ⁴⁹ vgl. Fachkommission Städtebau (2006): Entwicklung der Innenstädte II; Bericht der Fachkommission Städtebau; Berichterstatterin: MRin Karin Sandeck, München. Unveröffentlichtes Manuskript. S. 17.
- ⁵⁰ vgl. ebda. S. 11.
- ⁵¹ Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland (Hrsg.) (2007): Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt.
URL: http://www.eu2007.de/de/News/download_docs/Mai/0524AN/075DokumentLeipzigCharta.pdf. Stand 31.10.2007.
- ⁵² Kuron, Irene und Bona, Annette (2002): City-Management – Ein Leitfaden für die Praxis. Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW). Bonn.
- ⁵³ vgl. IHK Nordschwarzwald: Pforzheim und Nagold erhalten den Stadtmarketing Preis Baden-Württemberg.
URL: <http://www.nordschwarzwald.ihk24.de/servicemarken/regional/regional-aktuell/stadtmarketingpreis.jsp#2>. Stand 31.10.2007.
- ⁵⁴ vgl. Naudé, Heinz (2008): Städtebauliche Erneuerung und Städtebauförderung – Zukunftsaufgabe in Baden-Württemberg.
In: Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) (2008): innerorts – Zukunftsfähige Stadterneuerung in Baden-Württemberg: Bauherrenpreis 2000–2006. Stuttgart, S. 135.

- ⁵⁵ vgl. Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (2007): Bekanntmachung des Wirtschaftsministeriums über die im Jahr 2008 vorgesehenen Programme für die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung vom 10.05.2007. Stuttgart.
- ⁵⁶ vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): Ankündigung zum »Nationaler Kongress zur Zukunft der Städtebauförderung von Bund, Ländern und Kommunen« am 13. November 2007.
URL: <http://www.bmvbs.de/dokumente/-,-302.1011016/Termin/dokument.htm>.
Stand 31.10.2007.
- ⁵⁷ Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland (Hrsg.) (2007): Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt.
URL: http://www.eu2007.de/de/News/download_docs/Mai/0524AN/075DokumentLeipzigCharta.pdf. Stand 31.10.2007.

Anhang

TABELLARISCHE STÄDTEÜBERSICHT – STADTPORTRAITS

197

Die Wiedergabe der Kartenausschnitte in den nachfolgenden Stadtportraits erfolgt mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Baden-Württemberg. Grundlage: Topographische Karte 1:25 000 - © Landesvermessungsamt Baden-Württemberg, AZ 2851.2-D/6410 vom 17.4.2008.

Lage / Raumstruktur / Förderung				
Stadt / Gemeinde	Zentraler Ort	Region	Raumkategorie LEP	Städtebau-förderung pro Einwohner in Euro
Biberach an der Riß	Mittelzentrum	Donau-Iller	Ländlicher Raum	910,10
Böblingen	Mittelzentrum	Stuttgart	Verdichtungsraum	494,81
Ettlingen	Mittelzentrum	Mittlerer Oberrhein	Verdichtungsraum	787,13
Heidenheim a. d. Brenz	Mittelzentrum	Ostwürttemberg	Verdichtungsbereich im Ländl. Raum	344,40
Lahr / Schwarzwald	Mittelzentrum	Südlicher Oberrhein	Verdichtungsbereich im Ländl. Raum	330,45
Lörrach	Oberzentrum (mit Weil am Rhein)	Hochrhein-Bodensee	Verdichtungsraum	312,74
Mosbach	Mittelzentrum	Rhein-Neckar-Odenwald	Ländlicher Raum	885,03
Nagold	Mittelzentrum	Nordschwarzwald	Randzone um Verdichtungsraum	570,01
Ravensburg	Oberzentrum (mit Weingarten und Friedrichshafen)	Bodensee-Oberschwaben	Verdichtungsraum	788,36
Rottenburg am Neckar	Mittelzentrum	Neckar-Alb	Randzone um Verdichtungsraum	515,89
Schwäbisch Hall	Mittelzentrum	Heilbronn-Franken	Verdichtungsbereich im Ländl. Raum	825,08
Singen	Mittelzentrum	Hochrhein-Bodensee	Verdichtungsraum	509,79
Tuttlingen	Mittelzentrum	Schwarzwald-Baar-Heuberg	Verdichtungsbereich im Ländl. Raum	997,18

Bevölkerung / Demografie						Wirtschaftsstruktur / Dienstleistungen			
Einwohner 2004	Anteil d. unter 15-jährigen (%)	Anteil d. über 65-jährigen (%)	Ausländeranteil (%)	Bev. Prognose StaLa (EW 2020)	Bev. Prognose StaLa (% p.a.)	Kaufkraftkennziffer (Ø 100)	Arbeitslosenquote (%)	Übernachtg. je Einw. p.a.	Arbeitsplatzzentral. (Ø 1)
32 211	15,6	19,6	9	33 979	0,34	100	8,6	2,4	1,9
46 121	14	18	19,2	45 579	-0,07	109	8	2,5	1,9
38 993	14	20,9	9,8	38 059	-0,15	117	7,5	3,1	1,7
49 996	14,85	21,1	13,8	49 108	-0,11	90	12,4	1,4	1,4
43 566	16,5	18,5	10,1	45 556	0,29	83	12,8	1,5	1,4
46 778	15,22	19,04	14	49 410	0,35	94	12,1	1,6	1,4
25 182	14,7	17,9	11,8	25 054	-0,03	91	11,4	2,8	1,5
22 818	16	17	13,5	23 383	0,15	102	7,7	1,2	1
48 895	15,3	18,2	11,3	51 350	0,31	103	8,3	1,8	1,8
42 758	17,7	14,7	11,3	44 564	0,26	94	8,4	0,9	0,5
36 556	15,8	17,6	10	36 987	0,07	96	11,3	4,3	1,6
45 442	15,5	21,1	18,4	48 167	0,37	85	12,6	1,8	1,5
34 985	16,2	19,2	18,1	34 896	-0,02	107	9,9	2,1	1,5

Biberach an der Riß



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

200

Lage / Fläche

- Region: Donau-Iller; Landkreis: Biberach (Landkreissitz; große Kreisstadt)
- Fläche: 7 216 ha

Raumordnung

- Mittelzentrum; Ländlicher Raum (LEP)

Stadtgeschichte

- mittelalterlicher Stadtgrundriss
- historisches, sehenswertes Ortsbild
- Freie Reichsstadt

Demografie

- Einwohner: 32 211 (Einzugsbereich ca. 60 000 EW)
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): + 0,34% p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- Einzelhandelsgutachten; sehr restriktiver Umgang mit innenstadtrelevanten Sortimenten
- hohe Kaufkraftbindung
- kleinteilige historische Struktur mit zu kleinen Verkaufsflächen

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- wichtiger Schulstandort
- publikumsintensive Dienstleistungen (z.B. Ärzte, Versicherungen ...) in Innenstadt stark vertreten

Wohnen

- attraktiver Wohnstandort (steigende Nachfrage) Innenstadt
- hohe Wohnumfeldqualität in der Innenstadt

Arbeitsplätze

- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 1,9
- Arbeitslosenquote: 8,6 %
- qualitativ hochwertige Arbeitsplätze

201

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- vielfältiges und hochwertiges Kulturangebot (neue Stadtbücherei, Braith-Mali-Museum ...)
- Marktplatz sehr viel ›bespielt‹ (Musikveranstaltungen, Feste ...)

Besonderheiten

- Überdurchschnittlich starker Wirtschaftsstandort mit großem Einzugsgebiet im ländlichen Raum
- Stadtbildqualität mit Integration historischer und zeitgemäßer Architektur

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- Verkehrsanbindung: mäßig
- hohe PKW-Orientierung aufgrund peripherer, ländlicher Lage
- wenig Durchgangsverkehr, hauptsächlich Ziel- und Quellverkehr

Öffentlicher Raum

- sehr hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums
- gute Balance zwischen Bewahren von historischer Substanz und modernen Akzenten

Stadtbild / Baukultur

- ausgeprägte Wettbewerbskultur (Architektur, Stadtplanung)
- hoher gestalterischer Anspruch
- moderne und dennoch an die historische Substanz angepasste Gebäude

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 2,4
- auf historischen Ortskern ausgerichteter Tourismus, bereits gut ausgebaut

202

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 9 %
- stark ausgeprägter Bürgerstolz

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 100
- Einzelhandels- und Wohnungsmieten: Tendenz steigend
- vergleichsweise gute Finanzausstattung aufgrund potenter ortsansässiger Gewerbebetriebe

STEUERUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- sehr konstruktives Verhältnis zwischen Verwaltung und Gemeinderat
- Regionale Kooperation funktioniert kaum
- 1997/98 Start Stadtmarketingprozess; Zukunftswerkstatt; Gründung verschiedener Arbeitskreise; heute 1/3 Stelle Stadtmarketing, Rest Tourismusförderung
- Stiftung »Pro Biberach« / aktive Werbegemeinschaft
- 2002 Bibercard e.V. (entstanden aus Arbeitskreis »Einkaufen«)

Instrumente / Strategien

- Stadtentwicklungskonzept 2005: kontinuierliche Fortschreibung des Leitbilds (dynamisch, nicht statisch), Erfolgskontrollen
- »Sektorale Stadtplanung«: Auswirkungen auf einzelne Nutzungsbereiche (Einzelhandel, Wohnen ...)
- Vorhabensbezogene Bebauungsplanung
- Gewerbe- und Immobilienbörse
- kooperative Planungsprozesse

Städtebauförderung

- ca. 29 315 352 EUR (910 EUR/EW)
- umfangreiche Sanierungsprogramme seit ca. 1978 im gesamten Altstadtbereich, sehr erfolgreiche Maßnahmen (Preisträger Landeswettbewerb »Zukunftsfähige Stadterneuerung«)

203

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- Die Innenstadtentwicklung stand über viele Jahre im Fokus und führte zu einer sehr positiven Entwicklung.
- Grundlage dafür ist eine innovative Planungskultur, ein hoher Qualitätsanspruch und vergleichsweise große finanzielle Möglichkeiten.

Böblingen



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

Lage / Fläche

- Region: Stuttgart; Landkreis: Böblingen
- Fläche: 3 904 ha

Raumstruktur

- Mittelzentrum; Verdichtungsraum (LEP)

Stadtgeschichte

- starke Zerstörungen im 2. Weltkrieg
- starkes Stadtwachstum in den 1960er und 1970er Jahren
- frühe Ansiedlung potenter Firmen

Demografie

- Einwohner: 46 121
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): + 0,07 % p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- traditionelle Einkaufsstraße Schlossbergring nur einseitig mit Einzelhandelsbesatz → Bedeutungsverlust
- 1965–67 Bau des Einkaufszentrums → hohe Attraktivität Böblings als Einkaufsstadt
- ab ca. 1990 verlor das Einkaufszentrum an Bedeutung (besonders durch Konkurrenz Breuninger Land in Sindelfingen)
- Aktuelle Ansätze mit Centermanagement

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- Kongresshalle
- Rathaus in der historischen Altstadt
- Großflächige Banken und Dienstleistungsunternehmen im Zentrum

Wohnen

- hoher Wohnanteil in historischer Altstadt → teilweise Konflikte mit Festen
- Beeinträchtigung der Wohnfunktion durch starke Verkehrsbelastung

Arbeitsplätze

- Arbeitslosenquote: 8%
- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 1,9
- hochwertige Arbeitsplätze v. a. im IT-Bereich

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- eher regionale Kulturveranstaltungen (Konkurrenz Stuttgart)
- z. T. Kooperation mit Sindelfingen z. B. gemeinsame Nacht der Museen

Besonderheiten

- keine Fußgängerzone vorhanden, stattdessen überdachte Einzelhandelsmalls im Zentrum
- keine klassische Stadtmitte, in der sich Funktionen überlagern
- räumlich stark getrennte Nutzungen (Einzelhandel, Wohnen, Freizeit ...)

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- Verkehrsanbindung sehr gut
- starke Verkehrsbelastung, Durchgangsverkehr
- Leitbild der »autogerechten Stadt« aus den 1960er/70er Jahren nach wie vor spürbar

Öffentlicher Raum

- Einkaufszentren sind die »Einkaufsinnenstadt«
- Gestaltung ist in Einkaufszentren »in die Jahre gekommen«
- hohe Aufenthaltsqualität im Bereich des Landesgartenschaugeländes

Stadtbild / Baukultur

- wenig historische Bausubstanz
- Stadtgestalt stark durch 1970er und 1980er Jahre geprägt
- Bereich der Seen / LGS heute »baukultureller Schwerpunkt«

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 2,5
- Kongresstourismus

206

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 19,2%
- sehr heterogene Sozialstruktur
- gering ausgeprägter Bürgerstolz (eher Imageproblem)

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 109
- ausgeprägter Gewerbe- und Industriestandort
- moderne Technologien im Hard- und Softwarebereich sowie im Fahrzeugbau

STEUERUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- ab 1997 Runder Tisch (Ziel: Stärkung der Innenstadt) → Start Stadtmarketingprozess
- ab 2001 Stadtmarketing e.V.
- 2007 Einrichtung einer neuen Stelle: Immobilienmanager (insbesondere Leerstandsmanagement)
- Handels- und Gewerbeverein ist Mitglied im Stadtmarketing
- Interkommunale Kooperationen (Flugfeld, Bauhof, Kultur, Stadtmarketing)

Instrumente / Strategien

- ab 1986 Ausschluss von Einzelhandel in Gewerbegebieten
- 1996 LGS → wichtigste Maßnahme für die Stadtentwicklung (»Böblingen Seen«; Elbenplatz als »neue Mitte«)
- 2001 Wettbewerb Flugfeld
- umfassender Leitbildprozess 2020
- Flugfeldareal in benachbarter Lage zur Innenstadt: große Entwicklungspotenziale und Risiken

Städtebauförderung

- 22 820 944 EUR (494 EUR/EW)
- umfangreiche Altstadtanierung mit Fördermitteln in den 1980er Jahren

207

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- In Böblingen sind die Folgen eines sehr frühen Einkaufszentrums erlebbar → starke Nutzungstrennung, Rückgang des Einzelhandelsbesatzes in etablierten Lagen, fehlende Fußgängerzone mit entsprechender Aufenthaltsqualität
- Konversion Flugfeldareal als innerstädtische Entwicklungschance in interkommunaler Kooperation

Ettlingen



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

Lage / Fläche

- 208
- Region: Mittlerer Oberrhein; Landkreis: Karlsruhe (Große Kreisstadt)
 - Fläche: 5 674 ha

Raumordnung

- Mittelzentrum; Verdichtungsraum (LEP)

Stadtgeschichte

- römischer Ursprung, gewachsene Innenstadtstruktur
- 1192 Stadtrecht
- 1689 Stadtbrand, barocker Wiederaufbau

Demografie

- Einwohner: 38 993
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): -0,15 % p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- Bedeutungsverlust des Einzelhandels in der Innenstadt; stattdessen Stärkung der Dienstleistungen
- Fehlen von großen zusammenhängenden Flächen sowie von Investoren
- erhebliche Kaufkraftabflüsse (besonders nach Karlsruhe)

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- Universität Karlsruhe als Impulsgeber für die Wirtschaft und für Existenzgründungen
- Dienstleistungen als wichtige Funktion

Wohnen

- sehr attraktiver Wohnstandort
- Ziel: verstärkt junge Familien anziehen (Entgegenwirken der Überalterung); räumlich jedoch begrenzte Entwicklungspotenziale
- teilweise Nutzungskonflikte mit Events und Gastronomie

Arbeitsplätze

- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 1,7
- Arbeitslosenquote: 7,5 %
- hochwertige Arbeitsplätze besonders im Zusammenhang mit der Universität Karlsruhe und High-Tech-Firmen

209

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- starkes Vereinsleben und Förderung seitens der Stadt
- sehr engagierte und vielfältige Seniorenarbeit
- hochwertige Kulturangebote mit zum Teil überregionalem Einzugsbereich
- hochwertige Gastronomie in allen Preislagen

Besonderheiten

- Verflechtungen (Konkurrenz und Kooperationen) mit benachbarter Großstadt Karlsruhe
- Attraktiver Wohnstandort im Großraum Karlsruhe

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- Verkehrsanbindung über Autobahn sehr gut
- ebenso ÖPNV-Anbindung nach Karlsruhe durch Stadtbahn
- Flugplatz Söllingen in 15 Minuten zu erreichen
- insgesamt geringe Verkehrsprobleme

Öffentlicher Raum

- hohe Aufenthaltsqualität in der historischen Altstadt

Stadtbild / Baukultur

- hohe Gestaltqualität als Ergebnis der Sanierung
- Gestaltqualitäten der frühen Sanierungsjahre

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 3,1
- Tagestourismus überwiegt
- Hauptmagnete: Schloss und historische Altstadt
- Eingang des Albtales in den Schwarzwald

210

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 9,8%
- hoher Anteil an älteren Menschen
- städtische Stelle für ehrenamtliches Engagement
- mittelständisch geprägte Bevölkerung

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 117
- hohes Preisniveau in der Innenstadt
- traditionell starkes produzierendes Gewerbe (Wäscherei, Spinnerei und Maschinenbau); heute starker Wirtschaftsstandort, hochqualifiziertes High-tech-Gewerbe, IT

STEUERUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- Arbeitskreis Innenstadtentwicklung mit allen wichtigen Akteuren
- regionale Kooperation mit Karlsruhe (Technologieregion)
- aktive Werbegemeinschaft
- Stadtmarketingausschuss seit 15 Jahren, eigene Stadtmarketingstelle seit drei Jahren
- Flächen- und Leerstandsmanagement im Aufbau

Instrumente / Strategien

- restriktiver Umgang mit Einzelhandel außerhalb der Innenstadt (teilweise jedoch entgegengesetzte Entwicklung im Umland)
- großer Einfluss der LGS 1988 auch auf die Innenstadt
- Gestaltungssatzung
- starke Bedeutung informeller Planungen; geringere Bedeutung von Bebauungsplänen
- 2007 Entwicklung eines »Bürgerleitbildes«

Städtebauförderung

- ca. 30 692 576 EUR (787 EUR/EW)
- sehr erfolgreiche Städtebauförderung (bereits 2. Generation der Stadtsanierung)
- Aufkauf von ca. 80% der Gebäude durch Stadt im Rahmen der Sanierung (danach wieder Veräußerung)
- Folgen der Sanierung: Veränderungen in der Sozialstruktur

211

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- Die starke Konkurrenz zur nahen Großstadt Karlsruhe führt insbesondere für den Einzelhandel zu schwierigen Verhältnissen und zu erheblichen Kaufkraftabflüssen.
- Durch die Förderung von Ehrenamt und sonstiger Gemeinwesenarbeit konnte ein positives Klima in der Stadt bewirkt werden.

Heidenheim an der Brenz



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

Lage / Fläche

212

- Region: Ostwürttemberg; Landkreis: Heidenheim (Große Kreisstadt)
- Fläche: 10 710 ha

Raumordnung

- Mittelzentrum; Verdichtungsbereich im Ländlichen Raum (LEP)

Stadtgeschichte

- sehr kleine historische Innenstadt (mittelalterlich)
- 19. und 20. Jhd. Aufschwung zum Wirtschaftszentrum

Demografie

- Einwohner: 49 996
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): - 0,11 % p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- traditioneller Einzelhandelsstandort
- Strukturprobleme im Einzelhandel besonders vor 2000 (Kaufkraftabflüsse nach Ulm und Aalen)
- 2004 Eröffnung der Schlossarkaden mit ca. 17 000 m² Verkaufsfläche
→ starker Entwicklungsschub

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- neues Hotel und Kongress- / Tagungshaus auf Schlossberg geplant
- Berufsakademie: Planung Neubau nördlich des Bahnhofs
- Rathaus aus den 1970er Jahren im Zentrum

Wohnen

- Anteil Wohnen in der Innenstadt in der Vergangenheit rückläufig (zugunsten Einzelhandel und Dienstleistungen)
- Mangel an qualitativ hochwertigen Wohnangeboten

Arbeitsplätze

- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 1,4
- Arbeitslosenquote: 12,4%
- potente Industrie, besonders Firma Voith: wichtigster Arbeitgeber (ca. 4 000 Mitarbeiter)

213

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- insgesamt gute Kulturangebote
- Ehrenamt stark ausgeprägt, aber wenig Einfluss auf Innenstadtentwicklung
- sehr viele Events im öffentlichen Raum

Besonderheiten

- Konkurrenz zu benachbarter Mittelstadt Aalen
- Wirtschaftskraft durch global agierendes Großunternehmen
- Schwerpunktverlagerungen in der Innenstadt

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- Umgehungsstraße B 19 in den 1980er Jahren → erste Fußgängerzonen in der Innenstadt
- insgesamt starke Verkehrsbelastung (bes. Brenz- und Olgastraße mit Trennwirkung)
- Neubau ZOB 2003 → Umgestaltung Grabenstraße

Öffentlicher Raum

- geminderte Aufenthaltsqualität durch starke Verkehrsbelastung
- Fehlen einer gewachsenen Stadtmitte
(Eugen-Jaekle-Platz soll sich zur Stadtmitte entwickeln)
- in jüngerer Zeit Bemühungen um einheitliche Gestaltung des öffentlichen Raums z.B. Möblierung

Stadtbild / Baukultur

- heterogene Baustruktur, teilweise unangepasste Baukörper
- Maßstäbliche Integration eines großflächigen Einkaufszentrums
- Einprägsame Stadtsilhouette durch Schlossberg und Schloss

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 1,4
(Übernachtungen durch Geschäftskunden dominieren mit ca. 80 %)
- Tagestourismus (Anziehungspunkt Schloss Hellenstein)
- Radtourismus entlang der Brenz: Bedeutungsgewinn

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 13,8 %
- klassische Industriestadt mit entsprechender Sozialstruktur

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 90
- traditionelle Erwerbszweige: Textil- und Papierindustrie, metallverarbeitendes Gewerbe
- potente Industrie, besonders Firma Voith

STEUERUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- konzeptioneller Impuls durch neuen Oberbürgermeister und neuen Baudezernenten Mitte der 1990er Jahre
- seit 2004: Stadtmarketing GmbH; Stelle für Stadtmarketing
- 4 verschiedene Händlergemeinschaften in der Stadt
→ schwierige Koordination
- Immobilienbörse bei Wirtschaftsförderung
- Standortbezogene Interessengemeinschaft »Südseh«

Instrumente / Strategien

- 1980er bis 1990er Jahre »Ruhephase« hinsichtlich der Innenstadtentwicklung
→ wenig Impulse → Mitte 1990er Jahre drohte Funktionsverlust
- 1996 Städtebaulicher Rahmenplan und Verkehrskonzept
- 2000 Workshop zur Innenstadtentwicklung
- »Maßnahmen zur Innenstadtentwicklung« ab 2002
- Landesgartenschau 2006 (Brenzpark)

Städtebauförderung

- 17 218 384 EUR (344,4 EUR/EW)
- frühe Sanierungsphase (Anfang 70er Jahre)
- Schlossarkaden: letztes geförderte Großprojekt

215

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- Hinsichtlich der Funktionen dominiert in Heidenheim der Einzelhandel, was durch den Bau der Schlossarkaden bekräftigt wurde.
- Die Schlossarkaden stehen für die beispielhafte Entwicklung einer integrierten Mall.

Lahr



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

Lage / Fläche

- 216
- Region: Südlicher Oberrhein; Landkreis: Ortenaukreis (Große Kreisstadt)
 - Fläche: 6 979 ha

Raumordnung

- Mittelzentrum; Verdichtungsbereich im Ländlichen Raum (LEP)

Stadtgeschichte

- 1897 Garnisonsgründung (mittelalterlicher Ursprung)
- bis 1994 kanadische Garnison

Demografie

- Einwohner: 43 566
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): + 0,29 % p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- starke Einbußen durch Abzug der Kanadier → Trading down
→ seit ca. drei Jahren wieder Verbesserungen
- 2000 Eröffnung »Arena« mit ca. 6 500 qm Verkaufsfläche / teilintegriert
- starke Standortkonkurrenz v.a. durch Offenburg und relativ große Einzelhandelsflächen außerhalb der Innenstadt

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- Frequenz durch Rathaus und andere öffentliche Einrichtungen

Wohnen

- hochwertiges Wohnungsangebot fehlt in der Innenstadt
- viele freie Potenziale durch Abzug der Kanadier (langsame Auffüllung)
- Hoher Migrantenanteil → Integrationsthemen

Arbeitsplätze

- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 1,4
- Arbeitslosenquote: 12,8%

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- Chrysanthema: überregionale Großveranstaltung;
bindet jedoch auch viele Potenziale
- kulturelles Angebot, aber keine überregionalen Veranstaltungen
(bis auf Chrysanthema)
- Kulturbereich personell und finanziell an der Grenze des Machbaren

Besonderheiten

- Überdurchschnittlich hoher Migrantenanteil mit entsprechenden Integrationsansätzen
- Tourismusregion Mittlerer Schwarzwald und Nahbereich Europapark Rust

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- Verkehrsanbindung: sehr gut
- Funktionstüchtiger Flugplatz, jedoch mit eingeschränkter Fluggenehmigung

Öffentlicher Raum

- verbesserungsfähiger öffentlicher Raum
(Pflasterung Marktplatz, Spielgeräte, Beleuchtung ...)
- Platzgestaltungen teilweise umstritten

Stadtbild / Baukultur

- heterogene Stadtstruktur
- teilweise hohe Qualität in Sanierungsbereichen (z.B. Rathausplatz)

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 1,52
- besonderer Anziehungspunkt: Chrysanthema (überregional)
- Tourismuskoooperation mit Seelbach
- Mittelstadt im Nahbereich des Europaparks in Rust

218

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 10,1 %, jedoch deutlich höherer Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund; insgesamt ca. 70 Nationen
- nach 2. Weltkrieg: Aufnahme vieler Flüchtlinge, Spätaussiedler und Gastarbeiter
→ heterogene Sozialstruktur
- Imageproblem: negatives Selbstbild in der Bürgerschaft

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 83
- erheblicher Einbruch durch Abzug der Kanadier Anfang der 1990er Jahre
- Akquisition einer chinesischen Schulungseinrichtung in einem Konversionsareal

STEUERUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- Stelle für Stadtmarketing (wird von der Stadt finanziert)
- Arbeitskreis Stadtmarketing
- regionale Kooperation findet kaum statt
- Rolle der Stadt als ›Projektentwickler‹ und ›Moderator‹

Instrumente / Strategien

- 1997 Markt- und Standortuntersuchung
- 2001 Verkehrskonzept
- »Ersteiner Papier« mit zentralen Zielaussagen zur Stadtentwicklung
- 2003 Rahmenplan Innenstadt Lahr, bislang wenig umgesetzt

Städtebauförderung

- Städtebauförderung: 14 396 396 EUR (330 EUR/EW)
- umfangreiche Sanierungsmaßnahmen im Bereich der Altstadt
- drei neue Sanierungsgebiete (Nestler, Kaserne, nördl. Altstadt)

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- Innenstadtentwicklung hatte durch den Abzug der Kanadier starke Kaufkraftverluste zu bewältigen; Einzelhandel hat dadurch einen Konzentrationsprozess vollzogen.
- An der teilintegrierten Lage der »Arena« werden die Potenziale und Risiken von Shopping-Malls deutlich.

Lörrach



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

220

Lage / Fläche

- Region: Hochrhein- Bodensee; Landkreis: Lörrach
- Fläche: 3 943 ha

Raumordnung

- Oberzentrum (mit Weil am Rhein); Verdichtungsraum (LEP)

Stadtgeschichte

- Industriestadt (Textil) (Stadtrechte 1682)
- starkes Wachstum im 19. und 20. Jahrhundert

Demografie

- Einwohner: 46 778
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): + 0,42% p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- Einzelhandelssituation insgesamt sehr positiv
- positive Auswirkungen der Grenzlage auf Einzelhandel
- Leuchtturmprojekt Migros beim Marktplatz
- Teilintegriertes Einzelhandels- und Lebensmittelzentrum am Meeraner Platz

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum der Region (Hinterland Hochschwarzwald und Wiesental)
- Markantes zentrales Rathaus
- Berufsakademie nahe der Innenstadt
- Zentrumsnahe Schulen

Wohnen

- erfolgreiche Wohnprojekte in der Innenstadt (z.B. Chester-Platz)
- Ansehen der Innenstadt als Wohnstandort in den vergangenen Jahrzehnten innerhalb kürzester Zeit gestiegen

Arbeitsplätze

- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 1,4
- Arbeitslosenquote: 12,1 %
- noch vor wenigen Jahren einer der wichtigsten Standorte der Textilindustrie (starke Umstrukturierungen)
- Zentrumsnahes Areal für Technologie und Dienstleistungen (ehemaliges KBC Areal)

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- 1994: Erstes Stimmen-Festival; »Ankerereignis« für Bespielung der Innenstadt
- 1998: Einweihung Burghof mit Umfeld
- Kulturangebote auf sehr hohem Niveau, große Nachfrage auch durch Schweizer

Besonderheiten

- Unmittelbare Grenzlage zur Schweiz und Nachbarschaft zur Stadt Basel
- Gemeinsames Oberzentrum mit Weil am Rhein
- Hoher Anteil Schweizer Kunden

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- überörtliche Verkehrsanbindung: sehr gut
- 1987: Integriertes Verkehrskonzept
→ Basis für Verkehrsberuhigung in der Innenstadt
- 1990–1998: konsequenter Ausbau und Erweiterung der Fußgängerzonen

Öffentlicher Raum

- erhebliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Verkehrsberuhigung
- hochwertige Gestaltung der Plätze und der Fußgängerzone
- Konzeption für Kunst im öffentlichen Raum (Großplastiken international bekannter Künstler auf den wichtigsten Plätzen)

Stadtbild / Baukultur

- kaum historische Bausubstanz
- heterogene Baustruktur mit modernen, innovativen Akzenten
- hohe Wettbewerbskultur

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 1,57
- attraktiver Landschaftsraum
- Entwicklungspotenziale im Tourismus

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 14 %
- Arbeiterstadt mit entsprechender Sozialstruktur
- internationales Flair durch Grenzregion

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 94 (Gesamtstadt)
- hohe Kaufkraft zusätzlich durch Schweizer
- prosperierende Grenzregion

STEUERUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- Agenda-Prozess (ähnlich Stadtmarketing)
- ressortübergreifende Arbeitsgruppe der Stadt
- starke Kooperation mit Wohn- und Stadtbau
- aktiver Gewerbeverein: Pro Lörrach
- Wirtschaftsförderung: Stelle bei der Stadt als Verbindungsglied zwischen Pro Lörrach und Stadt
- intensive Pressearbeit / -betreuung
- Verlässlichkeit der Akteure / gute Planungskultur

Instrumente / Strategien

- 1988: Wettbewerb zur Innenstadtgestaltung (Konzept »Straße-Platz-Zeichen«)
- umfassendes Sanierungskonzept für die Innenstadt
- 1998 Märkte- und Zentrenkonzept mit restriktiven Vorgaben
- gemeinsames städtebauliches Entwicklungskonzept Oberzentrum Lörrach – Weil am Rhein
- hohe Wettbewerbskultur

Städtebauförderung

- 14 629 398 EUR (312,7 EUR/EW)
- umfassende Sanierungsmaßnahmen in der Innenstadt auf der Basis einer Gesamtkonzeption
- Hoher Anteil privater Investitionen
- Auszeichnung im Landeswettbewerb »Stadterneuerung in Baden-Württemberg«

223

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- In Lörrach wurden in einem relativ kurzen Zeitraum beachtliche Erfolge in der Innenstadtentwicklung erzielt.
- Grundlage dafür waren ein tragfähiges städtebauliches Konzept, eine hohe Planungskultur und eine Bündelung der Akteure und Potenziale.

Mosbach



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

Lage / Fläche

224

- Region: Rhein-Neckar-Odenwald; Landkreis: Neckar-Odenwald-Kreis (Große Kreisstadt)
- Fläche: 6 223 ha

Raumordnung

- Mittelzentrum; Ländlicher Raum (LEP)

Stadtgeschichte

- 1241 Stadtrechte
- mittelalterlicher, romantischer Stadtkern
- traditionelle Beamten-, Verwaltungs- und Handwerkerstadt

Demografie

- Einwohner: 25 182 (größeres Einzugsgebiet)
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): -0,03 % p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- starke Konkurrenz durch Neckar-Elz-Zentrum
- leichte Strukturschwächen im Einzelhandel
(besonders außerhalb der Hauptfußgängerzone / bereits in 1b-Lagen)
- wichtige Versorgungsfunktion für das ländliche Umland
- verbesserungsfähige Kundenorientierung
- intensive Maßnahmen zur Attraktivierung des Einzelhandels (z.B. Erlebnismärkte)

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- wichtige Bildungseinrichtungen in der Innenstadt (Bücherei ...)

Wohnen

- Mangel an gehobenem Wohnsegment
- Wohnanteil in der Innenstadt sehr hoch, aber Wohnqualität häufig nicht optimal
→ teilweise Konzentration ärmerer Bevölkerungsgruppen
- Erschließung der Fachwerkhäuser für Wohnzwecke teilweise sehr schwierig

Arbeitsplätze

- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 1,5
- Arbeitslosenquote: 11,4%

225

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- Kulturangebote aufgrund massiver Etatkürzungen stark reduziert
- vielfältige Kultur- und Freizeitmöglichkeiten / besondere Events in der Innenstadt
- Gastronomie im gehobenen / gutbürgerlichen Segment ausbaufähig

Besonderheiten

- Relative Randlage in eher strukturschwachem Raum
- Touristische Qualität

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- Verkehrsanbindung: mäßig
- große Vorteile für Innenstadtentwicklung durch Verlagerung der B 27 (vom Einzelhandel sehr kritisch betrachtet, jetzt aber akzeptiert)

Öffentlicher Raum

- verbesserungsfähige Gestaltung des öffentlichen Raums (Pflasterung Marktplatz, Spielgeräte, Beleuchtung ...)
- intensive Bespielung des öffentlichen Raums (z.B. durch Märkte)

Stadtbild / Baukultur

- homogenes Erscheinungsbild durch historische Fachwerkbauten alemannischer und fränkischer Bauart
- Umgang mit historischer Bausubstanz z.T. schwierig (innere Erschließung, Vorgaben des Denkmalschutzes, Kosten)
- Fassaden teilweise nach wie vor sanierungsbedürftig

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 2,8
- überwiegend Tagestourismus (historische Altstadt)
- Fehlen gehobener Hotellerie
- Fachwerkstraße

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 11,8 %
- teilweise soziale Konflikte im Bereich des Bahnhofsvorplatzes

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 91
- Mittelzentrum in eher strukturschwacher Region, hohe Zentralität
- stabile Grundstückspreise
- rückläufige Handelsmieten

STEUERUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- sehr aktive Werbegemeinschaft der Einzelhändler »Mosbach aktiv«
- 1996 Einrichtung von Arbeitskreisen zum Stadtmarketing;
Schaffung einer Stabstelle für Stadtmarketing
- gute Kooperation zwischen Stadtmarketing und der Werbegemeinschaft Mosbach

Instrumente / Strategien

- 1995 Erarbeitung einer Stadtmarketingkonzeption
- 1997 Landesgartenschau als Entwicklungsschub für Innenstadtentwicklung
- 1999 Konzeptpapier »Zukunft Mosbach«
- »Eventstrategie« (Erlebnismärkte)
- neuer Entwicklungsschwerpunkt: Majolika-Gelände
(Anbindung an Innenstadt ist schwierig)

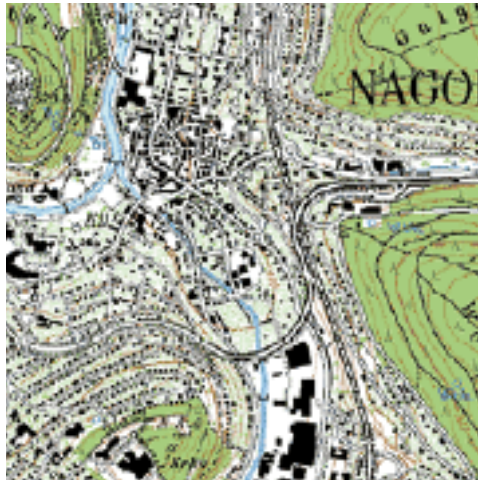
Städtebauförderung

- 22 286 910 EUR (885 EUR/EW)
- erfolgreiches Sanierungsprojekt »Alte Mälzerei«
- starker Einsatz von Sanierungsmitteln in der historischen Altstadt

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- Die Stadtentwicklung in Mosbach steht vor dem Hintergrund extrem begrenzter finanzieller Möglichkeiten.
- In der Vergangenheit kam es zu Problemen in der Kommunikation und in der Vermittlung des Neckar-Elz-Zentrums (Vertrauensverlust im Rahmen der Ansiedlung zwischen Einzelhändlern und Stadtverwaltung).

Nagold



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

Lage / Fläche

228

- Region: Nordschwarzwald; Landkreis: Calw (Große Kreisstadt)
- Fläche: 6 309 ha

Raumordnung

- Mittelzentrum; Randzone um Verdichtungsraum (LEP)

Stadtgeschichte

- 1340 Stadtrechte
- traditionell Tuchweber und Holzindustrie (vergleichsweise wenig lukrativ)

Demografie

- Einwohner: 22 818 (größerer Einzugsber.)
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): + 0,15% p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- hoher Anteil an Grundversorgung
- traditioneller Einzelhandelsstandort mit einem großen Einzugsbereich besonders in den westlichen Schwarzwaldgemeinden
- Kaufkraftabflüsse nach Böblingen / Sindelfingen und Stuttgart
- seit Mitte der 1990er Jahre: restriktiver Umgang mit innenstadtrelevantem Einzelhandel
- Integration Einzelhandel Gambrinusareal

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- starke Belegung der Innenstadt durch Schulen, Fachhochschule, Stadtbibliothek

Wohnen

- Wohnen: nach Einzelhandel zweitwichtigste Nutzung in der Innenstadt
- Attraktivitätsgewinn des Wohnens in den letzten Jahren

Arbeitsplätze

- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 1
- Arbeitslosenquote: 7,7 %

229

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- Außengastronomie seit ca. fünf Jahren stark zunehmend
- sehr gute kulturelle Angebote, besonders Kirchenmusik, Kleinkunst
- viele Events im öffentlichen Raum

Besonderheiten

- Besonderes Bewusstsein für die »Renaissance der Zentralität« mit entsprechenden Unterstützungsstrategien
- Besondere Verkehrs- und Strukturkonzepte bei topografisch schwieriger Situation

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- 1994 – 2001 Cityumfahrung → Voraussetzung für Verkehrsberuhigung, allerdings orientierungsschwer
- 2002 Umbau der Ortsdurchfahrt (nach wie vor offiziell als Bundesstraße klassifiziert)
- ZOB – Neubau in sehr zentraler Lage
- Parken sehr kontrovers diskutiert
- ›motorisierter Flanierverkehr‹ in der Hauptstraße

Öffentlicher Raum

- Gestaltungsleitfaden, relativ strenge Vorgaben (Pflaster, Möblierung ...)
- Beleuchtungskonzept: Lichtstehlen, Boden- und Dachstrahler
- sehr hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums

Stadtbild / Baukultur

- teilweise historische Bausubstanz (Fachwerk), insgesamt jedoch inhomogen
- kompakte Innenstadt, keine eindeutige Stadtmitte / Platz

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 1,2 → untergeordnete Rolle des Tourismus
- Tagestourismus, Tor zum Schwarzwald

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 13,5 %
- starke pietistische Prägung, hohe Arbeitsmoral

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 102
- hochwertige mittelständische Unternehmerstruktur

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- Cityverein: durch Werbeverein und Stadt finanziert, beschäftigt Citymanagerin
- Kontinuierliches Bürgerforum (sechs Arbeitskreise + Lenkungsgruppe) von der Stadt unterstützt
- Stadtmarketing, Tourismus und Wirtschaftsförderung in einer Zuständigkeit
- Hohes personelles Engagement (kommunal und privatwirtschaftlich)
- Hohe Dialog- und Streitkultur
- Senioren- und Jugendrat
- Kooperation »Gäu Quadrat« (vier Städte der Region)

Instrumente / Strategien

- Leitbild »Renaissance der Zentralität«
- kein städtisches Gesamtkonzept, sondern Konzept in Bausteinen
- »Modulare Stadtentwicklungsplanung«
- Citycommitment: freiwillige Vereinbarungen; z. B. Durchsetzung der Nagold-Card, einheitliche Öffnungszeiten ... → Pionierfunktion
- Innenstadt als Teil der LGS 2012 »Grüne Urbanität«

Städtebauförderung

- 13 006 490 EUR (570 EUR/EW)
- mehrere Sanierungsbereiche mit entstehungszeitlich bedingter Gestaltqualität
- 1994 Sanierungsgebiet Gambrinus-Areal
(Ansiedlung eines zentralen Vollsortimenters)

231

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- In Nagold hat eine sehr kontinuierliche Entwicklung der Innenstadt stattgefunden mit einem hohen Maß an Qualität. Grundlage dafür war eine vorausschauende, strategische Entwicklungsperspektive.
- Instrument des Citycommitment könnte richtungsweisend sein.

Ravensburg



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

Lage / Fläche

- 232
- Region: Bodensee-Oberschwaben; Landkreis: Ravensburg (Große Kreisstadt)
 - Fläche: 9 204 ha

Raumordnung

- Oberzentrum; Verdichtungsraum (LEP)

Stadtgeschichte

- bis 1803 freie Reichsstadt

Demografie

- Einwohner: 48 895
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): + 0,31% p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- Traditioneller Einzelhandelsschwerpunkt für die Region Bodensee-Oberschwaben
- Motto »Erlebniskaufhaus Altstadt / Innenstadt«
- Image als »Modestadt«
- Großflächiger Textileinzelhandel durch Zusammenlegung historisch kleinfl. Parzellen
- Einzelhandel profitiert vom Tourismus

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- Stadtverwaltung in der Innenstadt
- Stadtbücherei im historischen Kornhaus
- Berufsakademie mit 2 400 Studenten am Rand der Innenstadt

Wohnen

- Wohnen in der Innenstadt ist erklärtes politisches und städtebauliches Leitziel
- Besondere Förderung des kinderfreundlichen Wohnens in der Innenstadt (EU Wettbewerb »Familien in der Stadt« / Familienbericht 2003) und des Seniorenwohnens
- Kindergärten in der Innenstadt
- teilweise von Migranten geprägte Innenstadtbereiche

Arbeitsplätze

- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 1,8
- Arbeitslosenquote: 8,3 %

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- Zahlreiche Kulturangebote in historischen Gebäuden der Innenstadt (Galerie, Konzerthaus, Theater, Kino ...), allerdings geringe Außenwirkung in den öffentlichen Raum
- Ausgeprägte »Eventkultur« (Sport, Märkte, Gemeinschaft ...) auf Straßen und Plätzen
- Außengastronomie hat zugenommen

Besonderheiten

- Außerordentlich hoher Einzelhandelsbesatz über weite Bereiche der Innenstadt
- Ausgeprägtes historisches Stadtbild (Stadtmauer mit Türmen, öffentliche Gebäude...)

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- Gute regionale Verkehrsanbindung (B 30 Friedrichshafen–Biberach)
- Geplante Ostumfahrung (Tunnel Richtung Wangen) wird Innenstadt weiter entlasten
- Buslinie durch zentrale Fußgängerzone Marienplatz / Bachstraße / Marktstraße
- Dezentrale Parkhäuser

Öffentlicher Raum

- Flexibel nutzbare und zurückhaltend gestaltete großflächige Fußgängerzonen
- Kunst im öffentlichen Raum
- Konkurrierende öffentliche Freiraumbereiche (Oberstadt–Unterstadt)

Stadtbild / Baukultur

- mittelalterlicher Stadtkern mit weitgehend erhaltener Stadtmauer
- Herausragende, historische öffentliche Gebäude / Fassaden
- Eindeutige Stadtmitte Marienplatz mit zentr. Gebäuden und öffentlichen Nutzungen

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 1,8
- Einzugsgebiet Bodenseetourismus und Oberschwäbische Barockstraße
- Herausragendes historisches Stadtbild (Stadtmauer / Stadttore / Kirchtürme ...)

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 11,3 %
- von Migranten geprägte Viertel in Eigentum und Nutzung (›Klein Kreuzberg‹)
- Seniorentreff Hirschgraben
- Zielgruppenspezifische Aktionen, z. B. »Jung in Ravensburg«
- Altenhilfeplan »Älter werden in Ravensburg«

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 103
- Innenstadt als Handelszentrum hat sich stabilisiert
- Boden- und Mietpreise stabil

STEUERUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- Oberzentrum mit Weingarten und Friedrichshafen
- Aktiver Regionalverband
- Altstadtbeirat (Gemeinderat, Architektenkammer, Wirtschaft, Bürger) / Bürgerforum Altstadt Ravensburg e.V.
- Energieagentur Oberschwaben
- Enge Kooperation Wirtschaftsförderung (kommunal) und Wirtschaftsforum (Werbeverein)

Instrumente / Strategien

- Kein umfassendes Innenstadtentwicklungskonzept (außer: Zusammenschau aller Sanierungsmaßnahmen)
- Gestaltungssatzung
- Bebauungspläne erst zum Abschluss einer Sanierung
- seit 11 Jahren professionelles Stadtmarketing

Städtebauförderung

- 38 546 950 EUR (788 EUR/EW)
- Fast flächendeckend Sanierungsgebiete im Altstadtbereich

235

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- Kooperation im gemeinsamen Oberzentrum Ravensburg / Weingarten / Friedrichshafen
- Stark touristisch geprägte Mittelstadt

Rottenburg am Neckar



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

Lage / Fläche

236

- Region: Neckar-Alb; Landkreis: Tübingen (Große Kreisstadt)
- Fläche: 14 226 ha

Raumordnung

- Mittelzentrum; Randzone um Verdichtungsraum (LEP)

Stadtgeschichte

- römischer Ursprung, starker Aufschwung im Mittelalter (15. Jhd.); Bischofssitz
- Stadtbrände 1644 und 1735

Demografie

- Einwohner: 42 758 (Kernstadt kleiner, 17 Stadtteile)
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): + 0,26 % p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- Einzelhandel
- »Trading-down-Effekte« besonders in 1b-Lagen (außerhalb Marktstraße)
- teilweise Sortimentslücken
- kleinteilige Gebäudestruktur mit kleinen Verkaufsflächen
- verbesserungsfähige Kundenorientierung
- relativ restriktives Einzelhandelskonzept (Aufweichung in Diskussion)
- Kaufkraftabflüsse nach Stuttgart, Reutlingen, Tübingen

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- wichtiger Schulstandort
- kirchliche Einrichtungen mit großer Bedeutung
- historisches Rathaus im Zentrum

Wohnen

- Wohnen: wichtige Funktion in der Innenstadt
- insgesamt durch Sanierung gute Wohnqualität

Arbeitsplätze

- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 0,5
- Arbeitslosenquote: 8,4 %

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- verbesserungsfähige Gastronomie
- Bespielung des Marktplatzes (Konzert, Theater ...)
- aktive Lokale Agenda Gruppen

Besonderheiten

- Historisch (kirchenhistorisch) geprägte Mittelstadt
- Hohe Wohnfunktion in der Innenstadt
- Lage im Sogbereich von Stuttgart
(Vorteil: Bevölkerungszuzug; Nachteil: Kaufkraftabflüsse)

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- Verkehrsanbindung: gut
- verhältnismäßig viel Durchgangsverkehr auf Königstraße, Ehinger Straße und Sprollstraße; Verlagerung jedoch kaum möglich

Öffentlicher Raum

- Aufenthaltsqualität teilweise gut, teilweise verbesserungsfähig (z.B. zwischen Dom und Eugen-Bolz-Platz)

Stadtbild / Baukultur

- Bedeutendes historisches Ensemble mit touristischer Bedeutung
- Teilweise Probleme durch historische Bausubstanz (Nutzbarkeit, Denkmalschutz, Parzellierung, Erschließung ...)
- Besondere Lage am Neckar
- Kirchliche Bauten mit stadtbildprägender historischer Qualität

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 0,9
- Tagestourismus, Altstadt, Dom
- Radweg Neckar (Radtourismus noch ausbaufähig)

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 11,3 %
- Großer Anteil an Wohnbevölkerung mit Migrantenanteilen in der Innenstadt

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 94
- Benachteiligungen durch starke benachbarte Wirtschaftsräume mit entsprechendem Arbeitsplatz- und Versorgungsangebot

STEUERUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- Handels- und Gewerbeverein (HGV) (Handel dominiert)
- Wirtschafts- und Tourismusförderungsgesellschaft
- Kooperation »Gäu Quadrat« mit vier regionalen Mittelstädten

Instrumente / Strategien

- Altstadtsatzung 1981
- Markt- und Standortgutachten von 1979, 1987 fortgeschrieben, danach nicht mehr
- Leerstandsbörse
- »Lebendiges Zentrum 2002«: Entwicklungskonzept Thema Einzelhandel
- Lokale Agenda 21

Städtebauförderung

- 22 058 364 EUR (515,9 EUR/EW)
- umfangreiche Sanierungsmaßnahmen in der gesamten historischen Altstadt

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- Siedlungsräumliche Situation in der Region Tübingen / Reutlingen (Stuttgart) im Hinblick auf Einzelhandelsstrategien
- Besondere Strategien der städtebaulichen Innenentwicklung

Schwäbisch Hall



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

Lage / Fläche

- 240
- Region: Heilbronn-Franken; Landkreis: Schwäbisch Hall (Große Kreisstadt)
 - Fläche: 10 424 ha

Raumordnung

- Mittelzentrum; Verdichtungsbereich im Ländlichen Raum (LEP)

Stadtgeschichte

- mittelalterliche historische Altstadt
- 1728 große Teile durch Brand zerstört, Wiederaufbau im Barockstil

Demografie

- Einwohner: 35 628
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): + 0,07% p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- Rückgang von Einzelhandel in der Innenstadt
- starke Konkurrenz durch Einzelhandel im Gewerbegebiet Kerz und durch Heilbronn / Stuttgart
- kleinteilige Gebäudestruktur mit kleinen Verkaufsflächen
- JVA-Gelände: großflächiger Einzelhandel in Planung

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- private Hochschule für Gestaltung
- hoher Anteil an Dienstleistungen in der Innenstadt

Wohnen

- Wohnanteil in Fachwerkhäusern leicht zurückgegangen
- Nachfrage nach hochwertigem Wohnraum vorhanden
- Potenzial für Wohnen: »Auwiese«
- teilweise Konflikte mit Veranstaltungen

Arbeitsplätze

- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 1,6
- Arbeitslosenquote: 11,3 %

241

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- sehr ausgeprägtes kulturelles Leben
- Veranstaltungen mit überregionalem Einzugsbereich (z.B. Festspiele, Kunsthalle Würth)
- starke Eventisierung (z.B. Haller Herbst ...)
- Gastronomie: Zunahme von preiswerten Imbissangeboten und im Bereich des gehobenen Segments

Besonderheiten

- Historisches städtebauliches Ensemble mit hoher Erlebnisqualität
- Innenstadt mit besonderer Kultur- und Unterhaltungsqualität

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- Verkehrsanbindung: MIV gut; Bus gut; aber Fernverkehrsanbindung mit Bahn mangelhaft; Radverkehr aufgrund von Topographie schwierig
- sehr funktionale Ringumfahrung der Stadt
- Fertigstellung der Westumfahrung → Entwicklungspotenziale

Öffentlicher Raum

- hohe Aufenthaltsqualität durch hochwertige Gestaltung
- Gestaltungsrichtlinien für den öffentlichen Raum

Stadtbild / Baukultur

- historisches Stadtbild ist sehr dominant, gute Sanierungserfolge
- hohe Gestaltqualität zeitgemäßer baulicher Ergänzungen in der historisch geprägten Innenstadt (z.B. Stadthalle, »Glashaus«)
- Leuchtturmprojekt Kunsthalle Würth

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 4,3
- Tagestourismus
- Anziehungspunkte: historische Altstadt, Kunst, Kultur, Events
- Tourismus noch weiter ausbaufähig

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 10 %; in Innenstadt leicht überdurchschnittlich
- geringe soziale Probleme in der Innenstadt
- gut ausgebildetes Stiftungswesen

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 96
- rückläufige Einzelhandelsmieten
- vergleichsweise günstige finanzielle Möglichkeiten in der Vergangenheit
- 2001 starker Einbruch der Gewerbesteuer

STEUERUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- Wirtschaftsförderung als Stabstelle direkt dem Oberbürgermeister unterstellt
- Stadtmarketing (eine Stelle unter Touristik- und Marketinggesellschaft mbH)
- Kooperation mit dem Umland schwierig
- 2004 Gründung »Schwäbisch Hall aktiv« als Dachorganisation
- verbesserungsfähige Kooperation zwischen Fachbereichen innerhalb der Stadt und den Einzelhändlern

Instrumente / Strategien

- ausdrücklich kein städtebauliches Entwicklungskonzept
- 2000–2002 Erarbeitung eines Stadtleitbildes als Basis für Stadtentwicklung
- intensive Liegenschaftspolitik (Kauf von Grundstücken)
- mehrere PPP-Projekte (z.B. Sparkassenplatz, Kunsthallenumfeld)

Städtebauförderung

- 30 161 643 EUR (846 EUR/EW)
- 1990 Sanierungsgebiet Katharinenvorstadt
(Teilnahme Zukunftsfähige Stadterneuerung)

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- In Schwäbisch Hall konnte aufgrund einer guten Finanzlage und einer vorausschauenden Politik sehr viel Immobilien- und Grundbesitz durch die Stadt erworben werden.
- Interessantes innerstädtisches Konversionsprojekt (JVA Gelände), Schwierigkeiten bei der Vermarktung

Singen (Hohentwiel)



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

Lage / Fläche

244

- Region: Hochrhein-Bodensee; Landkreis: Singen (Große Kreisstadt)
- Fläche: 6 175 ha

Raumordnung

- Mittelzentrum; Verdichtungsraum (LEP)

Stadtgeschichte

- ursprünglich Bauern- und Handwerkerdorf
- ab 1866 Eisenbahnknotenpunkt
- 1899 Stadtrechte

Demografie

- Einwohner: 45 442
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): + 0,37 % p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- Einzelhandel
- klassische Einkaufsstadt, über viele Jahre etablierter Einzelhandel
- großes Einzugsgebiet, hohe Zentralität
- traditionelle Einkaufsstraße, jedoch zwischenzeitlich Strukturprobleme in Teilbereichen

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- enge Durchmischung von Dienstleistungen und Büroarbeitsplätzen mit Einzelhandel und Wohnen
- Rathaus am Rande der Innenstadt

Wohnen

- Wohnen ist in der Innenstadt breit gestreut
- Hoher Anteil an sozial benachteiligten Gruppen in der Innenstadt
- Wenig gehobene Wohnangebote im Zentrum
- Bereichsweise sanierungsbedürftige Areale (Conti Areal)

Arbeitsplätze

- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 1,5
- Arbeitslosenquote: 12,6 %
- »wirtschaftliches Herz der Region«, gutes Arbeitsplatzangebot

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- Hegau-Museum, Kunstmuseum, Bibliotheken, Hohentwiel-Festival, Kulturzentrum GEMS, Kinokomplex im Postareal
- Eventkultur in Innenstadt eher gering ausgeprägt
- 2007 Neubau Stadthalle

Besonderheiten

- Vergleichsweise junge Industriestadt
- Sehr großflächige Innenstadt
- Imageproblem: negative Grundstimmung in der Meinung der Singener Bürger

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- Verkehrsanbindung: sehr gut
- Inbetriebnahme der Autobahn Stuttgart–Zürich (1978), Stockach (1982), des Autobahntunnels durch den Hohentwiel (1988) sowie der Verbindungsstraße West (1998) verstärkte die verkehrsgünstige Lage der Stadt
- Parkraumangebot ausreichend
- Leitbild der ›autogerechten Stadt‹ nach wie vor spürbar

Öffentlicher Raum

- Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist verbesserungsfähig
- Sehr unterschiedliche Raumqualitäten
- Gestaltung der Fußgängerzonen ist ›in die Jahre gekommen‹
- Vernetzung der Fußgängerzonen unvollkommen
- Uneinheitliches Fassadenbild

Stadtbild / Baukultur

- klare Rasterstruktur, aufgrund der Entstehungszeit vergleichsweise viele ›Bausünden‹, einheitliche Architektursprache nur an wenigen Punkten erkennbar
- Fassaden in zum Teil unterdurchschnittlicher Qualität
- Industriearchitektur ist stadtprägend

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 1,8
- Tourismuspotenziale des Hohentwiels können noch ausgebaut werden
- Neue attraktive Stadthalle
- Bodenseetourismus in der Nähe

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 18,4 %; Personen mit Migrationshintergrund ca. 30 %
- Konzentration der ärmeren Bevölkerung in der Innenstadt
- hohe Integrationsleistungen für unterschiedliche Migrantengruppen
- Sozialstruktur ähnlich wie in einer Großstadt
- klassische Arbeiterstadt

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 85 → unterdurchschnittlich
- Sehr großes Umland / Einzugsbereich für Einzelhandel
- Wirtschaftsstarke Industrien in der Stadt
- Zukunftsfähige Industriezweige

STEUERUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- Singen aktiv Standortmarketing e.V. 2002 gegründet
- Dachorganisation verschiedener Interessensgemeinschaften
- ca. 60 % der Aktivitäten sind auf die Innenstadt konzentriert

Instrumente / Strategien

- 2000 Landesgartenschau
- 2003 Einzelhandelskonzept
- aktive Bodenpolitik
- Standortmarketing
- 2005 Innenstadtklausur
- Projekt »Die Welle« (Überdachung der öffentlichen Räume) gescheitert

247

Städtebauförderung

- 23 165 831 EUR (509 EUR/EW)
- mehrere kleinräumlichere Sanierungsbereiche seit den 1970er Jahren
(auch Wohnumfeldverbesserung WUP)

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- Traditioneller Einkaufsschwerpunkt mit Erneuerungsbedarf in Konkurrenz zu Konstanz
- Strategien der Konzentration von Innenstadtfunktionen
- Aktualisierung des Verkehrskonzepts

Tuttlingen



ALLGEMEINE CHARAKTERISTIK

248

Lage / Fläche

- Region: Schwarzwald-Baar-Heuberg;
- Landkreis: Tuttlingen (Große Kreisstadt)
- Fläche: 9 048 ha

Raumordnung

- Mittelzentrum; Verdichtungsbereich im Ländlichen Raum (LEP)

Stadtgeschichte

- nach Stadtbrand 1803 im klassizistischen Stil wieder aufgebaut (Planstadt)

Demografie

- Einwohner: 34 985
- Bevölkerungsprognose 2020 (StaLa): - 0,02% p.a.

LEITFUNKTIONEN

Einzelhandel

- Ausschluss von innenstadtrelevantem Einzelhandel in Gewerbegebieten erst seit kurzem → Einzelhandel in der Innenstadt geschwächt
- Branchenmix noch gut, Tendenz sinkend
- Konzentrationsprozesse in 1b-Lagen

Dienstleistung / Verwaltung / Bildung

- VHS und Stadtbibliothek fördern Frequenz in der Innenstadt
- International Business School

Wohnen

- überwiegend ältere Bausubstanz in der Innenstadt mit technischem und optischem Instandhaltungsbedarf
- tendenziell in der jüngeren Vergangenheit Bedeutungsverlust

Arbeitsplätze

- Arbeitsplatzzentralität (Bedeutung als Arbeitsort): 1,5
- Arbeitslosenquote: 9,9 %
- klassische Arbeiterstadt

249

Kultur / Freizeit / Gastronomie

- Honberg-Sommer
- hochwertige Freizeit- und Sporteinrichtungen (z.B. Erlebnisbad)
- Neue Stadthalle mit regionaler Bedeutung
- Neuer Kinokomplex am Rande der Innenstadt

Besonderheiten

- lange Achse Bahnhof–Marktplatz (»Stadtmeile«): schwierige Definition der Einkaufsinnenstadt / nur im historischen Zentrum mit Einzelhandel besetzt
- Klassizistischer Innenstadgrundriss

RAHMENBEDINGUNGEN

Verkehr

- Verkehrsanbindung: gut
- starke Verkehrsbelastung (Zeughausstraße, Möhringer Straße)
- geplante Südumgehung zur B 311

Öffentlicher Raum

- große, weitläufige Fußgängerzone mit zentralem Marktplatz
- Sanierungsbedarf in der Fußgängerzone
- hohe Qualität am Donauufer (Aufwertung durch ›kleine‹ Gartenschau)

Stadtbild / Baukultur

- markante Stadtstruktur durch Planquadrate
- wenig historische Bausubstanz
- ›Leuchtturmprojekte‹ wie Kinokomplex und Stadthalle mit hoher Qualität

Touristische Attraktivität

- Übernachtungen je Einwohner p.a.: 2,1
- Schwerpunkt: Tagestourismus, besonders Geschäftskunden und Seminarteilnehmer
- Donau- und Hohenzollernradwanderweg

Soziale Aspekte

- Ausländeranteil: 18,1 %
- überproportionaler Anteil an Migranten in der Innenstadt / treten auch verstärkt als Eigentümer auf
- klassische Arbeiterstadt mit entsprechendem Sozialgefüge

Ökonomische Aspekte

- Kaufkraftkennziffer: 107
- Grundstückspreise stagnieren (Wohnen und Einzelhandel)
- Wohnungsmieten: Tendenz steigend
- Handelsmieten: Tendenz stagnierend bis fallend
- Stockwerkseigentum

STEUERUNG DER INNENSTADTENTWICKLUNG

Akteure / Kooperationen / Kommunikation

- Werbeverein »Pro Tut«; veranstaltet Events; derzeit nur ehrenamtlich organisiert
→ stößt an Grenzen
- Wirtschaftsförderung bei Stadt ist ausbaufähig
- 2001: Stadtmarketingprozess »Tut Impuls« mit starker Bürgerbeteiligung, aber wenig Umsetzung
- 2004: Diskussion zur Einstellung eines Citymanagers → nicht umgesetzt

Instrumente / Strategien

- Flächennutzungsplan (Rechtskraft 2004)
- aktive Stadtentwicklungsplanung
- umfassendes Sanierungskonzept für die Innenstadt
(Teilnahme am Wettbewerb »Zukunftsfähige Stadterneuerung«)
- Gränzbotenareal: geplanter Entwicklungsschwerpunkt
→ Entwicklung der Innenstadt nach Osten

Städtebauförderung

- 34 886 350 EUR (997 EUR/EW)
- mehrere Sanierungsgebiete seit den 1970er Jahren, kontinuierliches Vorgehen

251

Bedeutung für das Forschungsprojekt

- Wirtschaftskräftige Mittelstadt mit global agierenden Unternehmen
- Besondere Belastungssituation Durchgangsverkehr

Projektbeteiligte

ANSPRECHPARTNER/INNEN IN DEN UNTERSUCHUNGSSTÄDTEN:

Biberach an der Riß, Christian Kuhlmann

Böblingen, Dietmar Weber

Ettlingen, Winfried Müller

Heidenheim an der Brenz, Andrea Nußbaum

Lahr/Schwarzwald, Stefan Löhr

Lörrach, Klaus Stein

Mosbach, Andrea Zorn

Nagold, Ralf Fuhrländer

Ravensburg, Reinhard Rothenhäusler

Rottenburg am Neckar, Dr. Holger Keppel

Schwäbisch Hall, Eberhard Neumann

Singen, Tillmann Brügel

Tuttlingen, Michael Herre

WORKSHOP-TEILNEHMER/INNEN:

Dr. Donato Acocella, Stadt- und Regionalentwicklung

Hannes Bark, Fahle Stadtplaner

Gerhard Beck, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung

Stefanie Burg, Fahle Stadtplaner

Martin Eisenmann, IHK Stuttgart

Dr. Bernd Fahle, Fahle Stadtplaner

Dr. Stefan Holl, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung

Henrike Jacob, Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg

Prof. Dr. Johann Jessen, Universität Stuttgart

Dr. Stefan Krämer, Wüstenrot Stiftung

Prof. Dr. Franz Pesch, Universität Stuttgart

Ernst Rose, Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg

Dr. Christina Simon-Philipp, Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg

Angelika Vámos, Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg



Das Forschungsprojekt »Fokus Innenstadt« wurde von der Wüstenrot Stiftung in konzeptioneller Abstimmung mit dem Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg durchgeführt. In seinem Mittelpunkt standen die Chancen, Probleme und Perspektiven der Innenstädte von Mittelstädten in Baden-Württemberg.

Kern des Forschungsprojektes war die Analyse:

- der wichtigsten Aufgaben und Herausforderungen, denen Mittelstädte aktuell und in den kommenden Jahren gegenüberstehen,
- eine rückblickende Bilanz der wichtigsten Programme und Maßnahmen der vergangenen Jahre einschließlich deren Wirkungen, Rahmenbedingungen und Erfolgsfaktoren und
- der Versuch einer Herausstellung wichtiger, erfolgversprechender Konzepte für die Steuerung der zukünftigen Entwicklung.

Der Blick richtet sich dabei vor allem auf die Chancen und Perspektiven, die sich aus den jeweils eigenen, also endogenen Entwicklungspotenzialen der Mittelstädte ergeben. Ziel ist es, einerseits Anregungen und Impulse für die Mittelstädte in Baden-Württemberg zu geben und andererseits Anhaltspunkte für die Ausgestaltung eines effizienten und zielgerichteten Förderprogramms der Landesregierung erkennbar zu machen.

Mit der Durchführung der Untersuchung hatte die Wüstenrot Stiftung das Büro **Fahle Stadtplaner** aus Freiburg unter Leitung von Dr. Bernd Fahle beauftragt.