



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



BBSR-
Online-Publikation
04/2021

Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

Autorinnen und Autoren

**Henrik Freudenau
Sebastian Siebert
Maik Bußkamp
Simone Bosch-Lewandowski
Prof. Dr. Robin Ganser
Prof. Dr. Henning Krug
Marten Runge**



Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

Das Projekt des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)“ wurde vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI) durchgeführt.

Impressum

Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
Referat WB 12 „Wohnen und Gesellschaft“
Franziska Bensch (Projektleitung)
franziska.bensch@bbr.bund.de

Ernst Degener
ernst.degener@bbr.bund.de

Mathias Metzmacher
mathias.metzmacher@bbr.bund.de

Auftragnehmer

STADTRAUMKONZEPT GmbH, Dortmund
Henrik Freudenau, Sebastian Siebert

In Kooperation mit

Weeber+Partner, Institut für Stadtplanung und Sozialforschung, Stuttgart/Berlin
Maik Bußkamp, Simone Bosch-Lewandowski

ISI – Institut für Stadt und Immobilie, Hochschule für Wirtschaft und Umwelt, Nürtingen-Geislingen
Prof. Dr. Robin Ganser, Prof. Dr. Henning Krug, Marten Runge

Stand

November 2020

Bildnachweis

Titelbild: Iris Ammann

Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Herausgebers übereinstimmen.

Zitierweise

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.):
Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität. BBSR-Online-Publikation 04/2021, Bonn, April 2021.



Liebe Leserinnen und Leser,

Kommunen mit angespannten Wohnungsmärkten verfolgen unterschiedliche Strategien, um mehr Wohnraum zu schaffen. Überwiegend werden Potenziale in integrierten Lagen der Städte gehoben, beispielsweise über den Baulückenschluss oder Dachausbauten. Neben diesen kleinteiligen Maßnahmen der Innenentwicklung wächst in den Ballungsräumen die Bedeutung großflächiger Projekte. Dazu zählen bekannte Beispiele wie die Bahnstadt in Heidelberg oder die Alte Weberei in Tübingen. Diese Leuchtturmprojekte und eigene Forschungsarbeiten veranlassten uns, die Studie „Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität“ zu beauftragen.

Die Forschenden untersuchten deutschlandweit die Entwicklung neuer Stadtquartiere. Insgesamt ermittelten sie in 260 Kommunen 751 Quartiere, die von 1990 bis heute entstanden sind. Darunter fallen Quartiere mit mindestens 500 Wohneinheiten, mehr als 1.000 Bewohnerinnen und Bewohnern oder mindestens 10 Hektar Fläche. Die meisten städtebaulichen Vorhaben wurden in großen und mittelgroßen Städten realisiert, überwiegend auf innerstädtischen Konversions- und Brachflächen.

Der Studie zufolge hat die städtebauliche Dichte der Quartiere in den letzten Jahren zugenommen. Seit 2010 gewinnt insbesondere in den Großstädten die Stadterweiterung zunehmend an Bedeutung. Auch wenn neue Wohnungen vor allem im mittleren und hochpreisigen Segment entstanden sind, tragen die Quartiere erheblich zur Ausweitung des Wohnungsangebotes bei.

Die Studie liefert neben quantitativen Befunden wichtige Erkenntnisse im Hinblick auf städtebauliche Konzepte und gebaute Realitäten – etwa die städtebauliche Einbindung und verkehrliche Erschließung der Quartiere.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

A handwritten signature in black ink that reads "Markus Eltges". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Dr. Markus Eltges

Leiter des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Inhalt

Kurzfassung.....	4
Summary version	10
1 Kontext und Herangehensweise.....	16
1.1 Hintergrund des Forschungsvorhabens.....	16
1.2 Zielsetzung	16
1.3 Methoden.....	17
1.3.1 Erhebung neuer Stadtteile und Quartiere	18
1.3.1.1 Bundesweite Bestandserhebung	18
1.3.1.2 Vertiefende Detailerhebung.....	22
1.3.2 Workshop mit Expertinnen und Experten.....	23
1.4 Vorüberlegungen: Neue Stadtquartiere im Kontext der nachhaltigen Stadtentwicklung – Beobachtungen aus der Praxis	24
1.4.1 Demografische Entwicklungsmuster.....	24
1.4.2 Flächenverfügbarkeit und Flächennachfrage	24
1.4.3 Neue Stadtquartiere im Zusammenhang strategischer Stadtentwicklungspolitik	25
1.4.4 Eingesetztes Instrumentarium.....	26
2 Strukturmerkmale neuer Stadtquartiere.....	28
2.1 Rahmenbedingungen	28
2.1.1 Geographische und siedlungsstrukturelle Lage	28
2.1.2 Vornutzungen.....	32
2.2 Planungs- und Realisierungsprozess	34
2.2.1 Projektstatus, Alter und Realisierungsdauer	34
2.2.2 Instrumente und Verfahren	37
2.2.2.1 Angewendete Instrumente.....	37
2.2.2.2 Projektträgerinnen und Projektträger; Bauherrinnen und Bauherren	43
2.2.2.3 Beteiligung.....	45
2.3 Strukturmerkmale der erfassten Quartiere.....	46
2.3.1 Größe und Dichte.....	46
2.3.2 Leitbilder und Konzepte	51
2.3.3 Nutzungsstrukturen	53
2.3.3.1 Wohnungsangebot, Wohnformen und Nachfragegruppen.....	55
2.3.3.2 Mobilität und Verkehr	62
2.3.3.3 Grün und Klima.....	66
2.3.3.4 Soziale Infrastruktur und Gemeinwesen.....	67

3	Zentrale Erkenntnisse und Hinweise	69
3.1	Zentrale Forschungsergebnisse und Hinweise für die Stadtentwicklung sowie für Planungsträgerinnen und Planungsträger.....	69
3.1.1	Relevanz neuer Stadtquartiere für die Stadtentwicklungsplanung	69
3.1.2	Vornutzungen und Flächeneffizienz neuer Stadtquartiere	69
3.1.3	Zunehmende Realisierungsdauer neuer Stadtquartiere	70
3.1.4	Eingesetztes Planungsinstrumentarium bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere.....	71
3.1.5	Leitbilder und Konzepte	73
3.1.6	Nutzungen, Akteurinnen und Akteure sowie Eigentumsformen in neuen Stadtquartieren	74
3.1.7	Verkehrliche Erschließung neuer Stadtquartiere	75
3.1.8	Integration grüner und sozialer Infrastrukturen in neue Stadtquartiere	76
3.2	Fazit: Neue Stadtquartiere im Kontext einer nachhaltigen Stadtentwicklung	76
3.3	Ausblick und offene Forschungsfragen.....	78
	Literaturverzeichnis	80
	Abbildungsverzeichnis.....	81

Anhang

Kurzfassung

Die Studie zu Konzepten und gebauten Realitäten neuer Stadtquartiere gibt erstmals einen bundesweiten, systematischen Überblick über die quantitative sowie qualitative Entwicklung sowohl bereits realisierter als auch in der Planung befindlicher neuer Stadtquartiere. In den letzten drei Jahrzehnten sind in Deutschland zahlreiche neue Quartiere, zum Großteil auf Brach- und Konversionsflächen, aber auch als Arrondierung oder neue Stadterweiterung im Außenbereich, entstanden. Damit prägen sie zunehmend und mit einer aktuell hohen Dynamik die Stadtentwicklung in vielen deutschen Städten. Die in den Wachstumsregionen weiterhin vorhandenen hohen Wohnraumbedarfe lassen derzeit viele Kommunen über die Planung und Realisierung neuer Stadtquartiere nachdenken.

Leitfragen

Die vorliegende Untersuchung geht insbesondere den Fragen nach, (1) wie sich die räumliche Verteilung neuer Stadtquartiere darstellt, (2) welches die wesentlichen Merkmale neuer Stadtquartiere sind, (3) welche aktuellen Planungen für neue Stadtquartiere derzeit vorangebracht werden und (4) welche strukturellen Veränderungen sich im Zeitverlauf bei der Realisierung neuer Stadtquartiere ergeben haben.

Untersuchungsgegenstand und Vorgehen

Die Erhebung dieser Studie baut auf den Kriterien einer fortlaufenden Beobachtung neuer Stadtquartiere des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) auf. Demnach sind alle Stadtquartiere Gegenstand dieser Untersuchung, die (1) nach 1990 gebaut wurden, (2) mehr als 500 Wohnungen oder mehr als 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner haben oder bei vorhandener Wohnfunktion größer als 10 Hektar sind und (3) auf Grundlage eines städtebaulichen Konzepts entstanden sind.

Der Fokus der Erhebung dieser Studie lag auf Gebietsentwicklungen in Groß- und Mittelstädten sowie in ausgewählten Kleinstädten – entweder im Umkreis wachstumsstarker Metropolen oder mit militärischen Konversionsprojekten. Die vorliegenden Informationen zu den neuen Stadtquartieren setzen sich aus unterschiedlichen Quellen zusammen, nämlich der vorhandenen Datenbank des BBSR, einer schriftlichen Vollerhebung mittels Befragung aller Groß- und Mittelstädte und ausgewählter Kleinstädte sowie einer vertiefenden Detailbefragung zu ausgewählten Stadtquartieren.

Durch die Verwendung verschiedener Datenquellen liegt eine sehr unterschiedliche Informationsdichte für einzelne Merkmale vor. Insofern basieren die Auswertungen auf wechselnden Grundgesamtheiten von Quartieren. Insgesamt umfasst die erweiterte Datenbank mit Abschluss des Projektes 751 neue Stadtquartiere in 263 Kommunen.

In einem Zwischenschritt konnten die Ergebnisse der bundesweiten Erhebung zu neuen Stadtquartieren anhand von Thesen in einem interdisziplinär besetzten Workshop von Expertinnen und Experten qualitativ reflektiert und bewertet werden. Deren Hinweise sind sowohl in die Detailbefragung als auch in die Auswertung eingeflossen.

Erkenntnisse

Neue Stadtquartiere sind vor allem in Ballungsräumen und Wachstumsregionen von Relevanz

Die Mehrheit der erfassten neuen Stadtquartiere befindet sich in Großstädten. Die räumliche Verteilung zeigt eine deutliche Häufung neuer Stadtquartiere in den Ballungsräumen. Es ist davon auszugehen, dass neue Stadtquartiere in prosperierenden Räumen ein wichtiges Element strategischer Stadtentwicklungs- und Wirtschaftspolitik sind, um Wohnraumbedarfe zu decken.

Die Ergebnisse zeigen aber auch, dass die betrachteten neuen Stadtquartiere nahezu flächendeckend – unabhängig von Gemeindegrößen und Strukturräumen – vorkommen, wenn auch in unterschiedlicher Quantität. Es gilt: je kleiner die Stadt, desto geringer ist tendenziell auch die Anzahl der neuen Stadtquartiere. Vor diesem Hintergrund ist die geringe Anzahl von Standorten in den neuen Bundesländern im Rahmen der Erhebung partiell zu erklären.

Die Entwicklung neuer Stadtquartiere ist ein bedeutender Teil der Innenentwicklung und der Brachflächenrevitalisierung

Fast zwei Drittel der neuen Stadtquartiere sind auf vormals baulich genutzten Flächen entstanden, vor allem auf Militär-, Industrie- und Bahnbrachen. Der Anteil neuer Stadtquartiere an solchen zumeist integriert gelegenen Standorten hat vor allem in den 2000er Jahren zunächst deutlich zugenommen. Mit den 2010er Jahren gewinnen Siedlungserweiterungen im arrondierten Außenbereich gegenüber der Realisierung neuer Stadtquartiere im Innenbereich allerdings wieder stärker an Bedeutung. Auch ist die Konversion von Militärf lächen rückläufig, wohingegen die Umnutzung von Infrastruktureinrichtungen wie Klinik-, Schul- oder Sportstandorten erstmals Erwähnung findet.

Die Inanspruchnahme von Freiraum durch neue Stadtquartiere nimmt wieder zu

Während in den Mittelstädten die meisten Entwicklungsvorhaben ohnehin schon im Freiraum erfolgen – je kleiner die Gemeinde, desto häufiger wird auf land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen im Außenbereich zurückgegriffen –, scheint auch in den Großstädten der Siedlungsdruck auf den Außenbereich zu steigen. In den 2010er Jahren ist eine Zunahme der Inanspruchnahme von Flächen der Land- und Forstwirtschaft sowie von Freiraumbereichen für neue Stadterweiterungen ersichtlich. Die Zahlen stützen die Vermutung, dass nach einer Hochphase der Innenentwicklung in den 2000er Jahren durch Aktivierung teils großer innerstädtischer Brachen zumindest in den Wachstumsregionen die Potenziale für eine weitere großflächige Innenentwicklung fehlen. In den Großstädten, die seit langem mit einem hohen Siedlungsdruck konfrontiert sind, ist daher davon auszugehen, dass sich die Entwicklung größerer Quartiere wieder stärker in Richtung Siedlungsränder verschieben wird.

Die Flächeneffizienz neuer Stadtquartiere steigt mit der Flächenverknappung

Während die Anzahl der realisierten Wohneinheiten je Stadtquartier im Zeitverlauf stagniert, hat sich die durchschnittliche Flächengröße in der gleichen Zeit reduziert. Die Entwicklung neuer Stadtquartiere auf kleineren Flächen führt also nicht zu einer reduzierten Anzahl an Wohneinheiten, sondern zur Erhöhung der städtebaulichen Dichte.

Die Realisierungsdauer neuer Stadtquartiere nimmt erheblich zu

Die benötigten Zeiträume für Planung und Bau haben über die Jahre deutlich zugenommen. So ist der Zeitraum von Planungsbeginn bis zur Fertigstellung heute in etwa 2,5-mal so lang wie noch in den 1990er Jahren. Auch mit der Größe der Kommune nehmen die Planungszeiträume zu. Gestiegene Anforderungen, komplexere Verfahren und mehr Beteiligung scheinen maßgebend dafür zu sein.

Das bestehende Planungsinstrumentarium ist für die Entwicklung neuer Stadtquartiere gut geeignet

Bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere steht den Kommunen ein umfangreicher Instrumentenkasten zur Verfügung, der sich aus informellen, planungsrechtlichen, liegenschafts- und wohnungspolitischen Instrumenten sowie verschiedenen Wettbewerbsverfahren zusammensetzt. In der Praxis kommt dabei zumeist eine Kombination von formellen und informellen Instrumenten bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere zum Einsatz. Insgesamt wird deutlich, dass die Kombinationsmöglichkeiten der Instrumente für die Steuerungsfähigkeit der Planung entscheidend sind.

Das besondere Städtebaurecht wird vergleichsweise wenig angewendet. Gerade bei der Anwendung der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) wird das Verfahren in den wenigsten Fällen vollständig durchlaufen, wobei die Kulisse der SEM die starke Position der Gemeinde unterstreicht und dadurch andere (kooperative) Vorgehensweisen fördern kann.

Informelle Instrumente haben für die Planung neuer Stadtquartiere eine große Bedeutung. Rahmenpläne kommen in unterschiedlichen Formaten in der Mehrheit der Quartiere zur Anwendung. Die meisten Kommunen betreiben eine über das rechtlich notwendige Maß hinausgehende Partizipation und sehen dadurch positive Effekte für die architektonische und städtebauliche Qualität sowie für die Akzeptanz der neuen Stadtquartiere.

Übergeordnete Leitbilder für neue Stadtquartiere gewinnen an Bedeutung

Die Entwicklungsziele der Mehrzahl der neuen Stadtquartiere sind an gesamtstädtischen Vorgaben ausgerichtet. Dies unterstreicht die Bedeutung, die den neuen Stadtquartieren für das Erreichen von gesamtstädtischen Zielen zukommt.

Zu den am häufigsten gewählten Leitbildern für neue Stadtquartiere gehören das „Grüne Quartier“ und das „Nutzungsgemischte Quartier“.

Auffällig ist, dass private Projektentwickler eher keine Leitbilder verfolgen. Im Gegensatz dazu stehen die öffentlichen Projektentwickler, für die neben den oben genannten Leitbildern auch noch die „Soziale Durchmischung / Vielfalt“ eine besondere Rolle spielt. Ferner zeigt sich eine Tendenz der Bedeutungszunahme von Leitbildern mit zunehmender Stadtgröße.

Nutzungsmischung in neuen Stadtquartieren ist noch keine Selbstverständlichkeit

Bei über der Hälfte der neuen Stadtquartiere handelt es sich um monofunktionale Quartiere mit einem Geschossflächenanteil von mehr als 90 Prozent für Wohnnutzung. Allerdings hat sich im Zeitverlauf der letzten drei Dekaden die Ausrichtung der Nutzung neuer Stadtquartiere deutlich weg von der monofunktionalen Wohnnutzung zugunsten einer Nutzungsmischung verändert. In den 1990er Jahren betrug das Verhältnis von monofunktionalem Wohnquartier zu Nutzungsgemischtem Quartier 60:40. Dies hat sich in den 2010er Jahren nahezu umgekehrt – 60 Prozent der neu errichteten Quartiere sind Nutzungsgemischt, bei 40 Prozent handelt es sich um monofunktionale Wohnquartiere. Klar wird aber auch: Eine realisierte Nutzungsmischung ist stark von der Stadtgröße, der Quartiersgröße und dem Lagetyp abhängig. Nutzungsgemischte Stadtquartiere entstehen eher in Großstädten, eher in integrierten oder solitären Lagen und eher bei großen Quartiersplanungen. Flächen in Mittel- und Kleinstädten, in arrondierter Lage und von vergleichsweise kleinerer Größe werden eher monofunktional bebaut.

Neue Stadtquartiere bieten differenzierte Wohnangebote zu hohen Preisen

Die meisten neuen Stadtquartiere weisen gemischte Bautypologien auf; sowohl Geschosswohnungsbau als auch Ein- und Zweifamilienhäuser nehmen einen bedeutenden Anteil ein. Der freifinanzierte Wohnungsbau für Mieter und selbstnutzende Eigentümer ist die häufigste Form des Wohnungsbaus in neuen Stadtquartieren, wobei das private Wohneigentum gegenüber Wohnungen institutioneller Vermieter überwiegt. Der Typus des (selbstgenutzten) Einfamilienhauses ist dabei nach wie vor ein üblicher Bestandteil, welcher aber nicht mehr dominant ist. Zudem gibt es einen nennenswerten Anteil an neuen Stadtquartieren mit besonderen Wohnformen, wobei am häufigsten gemeinschaftliche Wohnformen und Wohnangebote für ältere Menschen vorkommen.

Abgesehen von einer Quote für den sozial geförderten Wohnungsbau, welche in fast einem Drittel der Projekte implementiert wurde, sind neue Stadtquartiere hinsichtlich der Wohnungspreissegmente und Wohnungsgrößen zum Teil sehr homogen geplant. Eine Mischung unterschiedlicher Wohnungsgrößen und unterschiedlicher Preissegmente kommt eher selten vor. Auffällig ist, dass es sich vielfach um große und um mittel- bis hochpreisige Wohnungen handelt. Eine weitergehende Berücksichtigung unterschiedlicher Einkommensgruppen bei der Planung neuer Stadtquartiere erscheint insofern erforderlich.

Neue Stadtquartiere benötigen eine Neuorientierung bei der verkehrlichen Erschließung

Die Merkmale der verkehrlichen Erschließung in den neuen Stadtquartieren zeigen immer noch ein hohes Maß an Kfz-Orientierung, auch wenn die konzeptionelle Berücksichtigung von Mobilitätsformen jenseits des Autos grundsätzlich an Bedeutung gewonnen hat. Ein wesentlicher Indikator dafür ist die hohe Anzahl an neuen Stadtquartieren mit einem Kfz-Stellplatzschlüssel von mehr als einem Stellplatz pro Wohneinheit. Die wohnungsnahen Anordnungen der Kfz-Stellplätze erleichtern strukturell die Nutzung des Autos. Nicht einmal ein Viertel der neuen Stadtquartiere weist eine Bedienungsqualität auf, wie sie der öffentliche Nahverkehr als Konkurrenz- oder Vorrangsystem gegenüber dem Auto benötigen würde. Die Bedeutung des Fahrrades ist bei der Planung neuer Stadtquartiere sehr gering. Drei Viertel der untersuchten Stadtquartiere leisten noch keinen deutlichen Beitrag zur Verkehrs- und Mobilitätswende, indem sie städtebauliche Strukturen schaffen, die langfristig eine hohe Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad und im öffentlichen Verkehr gewährleisten.

Neue Stadtquartiere berücksichtigen grüne und soziale Infrastrukturen

In nahezu allen untersuchten neuen Stadtquartieren wird grüne Infrastruktur realisiert. Dies betrifft sowohl Grünelemente als Teil der technischen Infrastruktur für den Niederschlagsabfluss und zur Beeinflussung des Mikroklimas, als auch die Naherholung und Freizeitgestaltung in Form von Grünzügen und Quartiersplätzen.

Ebenso werden in den meisten neuen Stadtquartieren soziale Infrastruktureinrichtungen, insbesondere Bildungseinrichtungen, aber auch Kultur- und Stadtteilzentren, eingerichtet. Letztlich beeinflusst die infrastrukturelle Ausstattung eines Quartiers dessen Nutzungs- und Bewohnerstrukturen nach der Realisierung.

Resümee

Die Resultate der Untersuchung machen deutlich, dass neue Stadtquartiere eine hohe Relevanz für die gesamtstädtische Entwicklung und den nachhaltigen Stadtumbau haben. Insbesondere Entwicklungsvorhaben auf Brachflächen in zumeist integrierten Lagen tragen erheblich zur flächenbezogenen Ressourceneffizienz bei. Gleichzeitig zeigt sich aber auch, dass neue Stadtquartiere im nennenswerten Umfang – und aktuell wieder vermehrt – Freiraum im Außenbereich in Anspruch nehmen. Gleichwohl besitzen neue Stadtquartiere das Potenzial für eine flächeneffiziente Nutzung. Durch Erhöhung der städtebaulichen Dichte bei gleichbleibender Wohnqualität haben neue Stadtquartiere das Potenzial, wesentlich zur Deckung der aktuellen Wohnraumbedarfe für unterschiedliche Preissegmente und neue Wohnformen beizutragen.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen gerade in Großstädten und in integrierten Lagen eine Tendenz zum nutzungsgemischten Quartier. Andererseits ist die geforderte Verkehrswende – hin zum sogenannten Umweltverbund – bislang noch kein Standard für neue Stadtquartiere. Einige Beispiele zeigen jedoch in herausragender Weise, wie von Anfang an innovative Mobilitätskonzepte in Planung und Umsetzung integriert werden können.

Neue Stadtquartiere können zu Reallaboren zur Umsetzung der Klimaschutzziele werden. Sie bieten in besonderer Weise die Chance, frühzeitig und maßstabsübergreifend – von der Stadtregion über das neue Stadtquartier bis hin zur einzelnen Parzelle – Synergien in den Bereichen regenerative Energiegewinnung, Energieeffizienz und Mobilität zu erzeugen. Dazu gilt es, die folgenden aus der Studie abgeleiteten Hinweise in die Praxis zu tragen:

HINWEISE FÜR DIE STADTENWICKLUNGSPOLITIK UND LOKALE PLANUNGSTRÄGER



Relevanz für die Stadtentwicklungsplanung

- **Erfahrungsaustausch und Evaluation durchführen**



Vornutzungen und Flächeneffizienz

- **Baulandpotenziale und Bedarfseinschätzungen kontinuierlich erheben**
- **Wohnumfeldqualitäten bei hoher städtebaulicher Dichte besonders berücksichtigen**



Lange Realisierungsdauer neuer Stadtquartiere

- **Strategische Planungsziele im Fokus behalten**



Planungsinstrumente und Verfahren

- **Zeitrahmen und Verknüpfungspunkte für informelle und formelle Verfahren festlegen**
- **Einsatz des besonderen Städtebaurechts prüfen**
- **Bodenbevorratung und strategisches Flächenmanagement einführen**



Leitbilder und Konzepte

- **Leitbilder an übergeordneten, gesamtstädtischen Zielen ausrichten**
- **Zielkonflikte unter Leitbildern vermeiden**
- **Leitbildorientierung von Projektentwicklern einfordern**



Nutzungen und Wohnformen

- **Nutzungsmischung zur Grundlage machen**
- **Unterschiedliche Wohnformen kombinieren**
- **Alle Wohnungsmarktsegmente berücksichtigen**



Verkehrliche Erschließung

- **Klimaneutrale Mobilitätskonzepte einfordern**
- **Hohe städtebauliche Dichte für tragfähige Nahmobilität realisieren**
- **Kfz-Stellplatzkosten von Wohnungsbaukosten trennen**
- **Argumentationslinien für umweltgerechte Mobilitätskonzepte herleiten**



Soziale und Grüne Infrastrukturen

- **Soziale Infrastruktur von Anfang an mitdenken**
- **Orientierungswerte für grüne Infrastruktur festlegen**

Summary version

New Urban Quarters – Concepts and Built Reality

For the first time, this survey of concepts and completed realities of new urban quarters provides a nationwide, systematic overview of the quantitative and qualitative development of both, already completed but also of new urban quarters in the planning stage. In the last three decades, numerous new quarters have emerged in Germany, mostly on previously developed land, but also as extensions on the edge of urban areas. They are thus, increasingly and dynamically, shaping urban development in many German cities. The continued high demand for housing in the growth regions is currently causing many municipalities to think about developing new urban quarters.

Research guiding questions

In particular, this study investigates (1) the spatial distribution of new urban quarters, (2) the essential characteristics of new urban quarters, (3) current plans for new urban quarters and (4) the on-going changes of new urban quarters over time.

Subject of investigation, research methods and process

This survey builds on the criteria of the continuous observation of new urban quarters by the Federal Institute for Building, Urban and Spatial Research (BBSR). Accordingly, all urban quarters are the subject of this study, which (1) were built after 1990, (2) have more than 500 residential units or more than 1,000 inhabitants or are larger than 10 hectares, providing they include a residential component and (3) are based on an urban planning concept. In doing so, the research focused on the development of large and medium-sized cities as well as on selected small towns - either in the vicinity of high-growth metropolitan areas or with military conversion projects.

The information on new urban quarters is based on several sources, namely the existing database of the BBSR, a full postal survey addressing all large and medium-sized towns and selected small towns, as well as an in-depth detailed survey of selected urban quarters.

By using different data sources, the information density for individual characteristics varies. In this respect, the topical analyses of survey results are based on differing numbers of urban quarters.

With the completion of this project, the expanded database includes a total of 751 new urban quarters in 263 municipalities.

In an intermediate step, the interim results of the nationwide survey were qualitatively reflected upon and evaluated by experts in the scope of an interdisciplinary workshop. Their comments were incorporated into both the detailed survey and the evaluation.

Findings

New urban quarters are of particular relevance in metropolitan areas and growth regions

The majority of the surveyed quarters are located in large cities. The spatial distribution also shows a significant accumulation in major conurbations. It can be assumed that new urban quarters in prosperous regions are an important element of strategic urban development and economic policy in order to meet housing needs.

The results also show that new urban quarters occur almost ubiquitously - regardless of the size of the local authority and of structural differences - albeit in different quantities. Consequently, the following rule applies: the smaller the city - the lower the number of new urban quarters. This partially explains the comparatively small number of surveyed new urban quarters in the new 'Länder' (former GDR).

The development of new city quarters is an important part of urban intensification and brown-field regeneration

Almost two thirds of the new urban quarters are located on previously developed land, mainly on military, industrial and railway brownfield sites. The proportion of new quarters in these - mostly integrated - locations increased significantly, especially in the 2000s. During the 2010s, urban extensions gained importance again. The conversion of military areas also appears to be declining, whereas the conversion of infrastructure facilities such as hospitals, schools or sports sites is mentioned for the first time.

The use of greenfield sites is increasing again

While most development in medium-sized cities already showed a greenfield focus - the smaller the community, the more often agricultural and forestry land was developed - the pressure to use greenfield sites also appears to be increasing in large cities.

These figures support the assumption that, after the heyday of urban intensification in the 2000s, which was based on large inner-city brownfield sites, at least in the growth regions, there seems to be a lack of developable brownfield land.

It therefore appears safe to assume, that the development of new urban quarters will again shift more towards the edge of large cities, which have long been confronted with high development pressure.

The efficient use of land by new urban quarters increases with the scarcity of developable land

While the number of completed residential units per urban district stagnates over time, the average area has decreased over the same period. The development of new urban quarters on smaller sites does not lead to a reduced number of residential units, but to an increase in urban density.

The time it takes to complete a new urban quarter increased significantly

The period required for planning and construction has increased significantly over the surveyed years. Today the period from the start of planning to completion is approximately 2.5 times as long as it was in the 1990s. This duration also appears to increase with the size of the local authority. More ambitious planning objectives, complex procedures and participation seem to be underlying causes in this context.

The existing planning instruments are well suited for the development of new urban quarters

The local planning authorities have an extensive set of instruments at their disposal for the development of new urban quarters. It comprises informal and statutory instruments as well as real estate and housing policy related instruments and various competition procedures. In practice, a combination of statutory and informal instruments is usually applied. Overall, it is clear that the various options to combine these instruments are decisive for the steer of spatial development through urban planning.

The so-called special urban planning law finds comparatively little application. Particularly the planning procedures of Urban Development Measures (SEM) are rarely completed. However, the possibility to apply an SEM underscores the strong position of the municipality and can thus promote other (cooperative) approaches.

Informal instruments are of great importance for the planning of new urban quarters. Framework plans were used in various formats in the majority of the surveyed quarters. Most local authorities operate a level of participation that goes beyond the statutory requirements, and believe that this has positive influence on the architectural and urban development quality as well as on the acceptance of the new urban quarters.

Overarching planning paradigms / Leitmotifs for new urban quarters are gaining in importance

The planning objectives for the majority of new urban quarters are based on city-wide objectives. This emphasizes the importance that new urban quarters have for achieving objectives, which are of importance for the entire local authority.

The “Green Quarter” and the “Mixed Use Quarter” are among the most frequently chosen paradigms for new urban quarters.

It is noticeable that private sector developers are less likely to define and pursue such Leitmotifs. In contrast to this, local authorities and other public sector developers regularly define and adhere to certain Leitmotifs. In addition to the above-mentioned Leitmotifs “Social mix and Diversity” also play an important role in this context. Furthermore, there is a tendency for the importance of Leitmotifs to increase with the size of the local authority.

Mixed-use development is not a standard yet

More than half of the new urban quarters are mono-functional quarters with a floor-space area of more than 90 per cent solely for residential use. However, over the past three decades the mix of uses within new urban quarters has increased significantly. In the 1990s the ratio of mono-functional residential quarters to mixed-use quarters was 60:40. This was almost reversed in the 2010s, whereby approximately 60% of the newly built quarters are mixed-use and only about 40 per cent are mono-functional residential quarters. However, the survey clearly indicates that a mix of uses is heavily dependent on the size of the city, the size of the quarter and the location. Mixed-use quarters are more likely to be developed in large cities, more often in integrated or solitary locations, and also more likely within large-scale developments. New urban quarters in medium-sized and small towns, at edge of town locations and within a development of comparatively smaller size are more often mono-structured.

New urban quarters offer a diverse housing portfolio - at high prices

Most of the new urban quarters show a mix of building typologies - apartment buildings but also detached as well as semi-detached houses make up a significant proportion of the entire housing stock. Private sector housing development for tenants and owner-occupiers is the most common form, with private residential property outweighing apartments for rent managed by public landlords. The type of the (owner-occupied) single-family house is still a common component, but it is no longer completely dominant. In addition, there is a significant proportion of new urban quarters offering special forms of living, with the most common forms of housing and building cooperatives as well as accommodation for the elderly.

Apart from a quota for socially subsidized housing, which was implemented in almost a third of the surveyed projects, new urban quarters are very homogeneous in terms of housing price segments and apartment sizes - a mix of different apartment sizes and different price segments is rare. It is noticeable, that many of the apartments are fairly large and the price bracket they fall in (due to their size) is medium to high-priced. Further consideration of different income groups when planning new urban quarters appears necessary.

Transport planning for new urban quarters requires a new orientation

Transport planning for new urban quarters still shows a high degree of car orientation, although the survey also shows that the conceptual consideration of new forms of mobility has fundamentally gained in importance.

A key indicator is the high number of new urban quarters with a car parking key of more than one parking space per residential unit. The arrangement of parking spaces close to the dwelling units also facilitates the use of the car. Not even 25% of the new urban quarters have a public transport service quality, which could bring about change away from cars. The importance of the bicycle in the planning of new urban quarters is still very low. Three quarters of the surveyed projects are not yet making a significant contribution by creating urban structures that ensure high mobility on foot, by bicycle or public transport.

New urban quarters include green and social infrastructures

Green infrastructure is implemented in almost all of the new urban quarters. This applies to both, green elements as part of the technical infrastructure for precipitation surface runoff and influencing the microclimate, as well as local recreation and leisure amenities in the form of green corridors and district squares.

Likewise, most new urban quarters feature social infrastructure, especially educational institutions, but also cultural and district centres with shops and services. Ultimately, the infrastructure of a new urban quarter influences its vibrancy and social structure.

Conclusions

The survey results clearly show that new urban quarters are highly relevant for overall urban development and sustainability. In particular, developments on previously developed land at mostly integrated locations make a significant contribution to spatial resource efficiency. At the same time however, it is also evident that new urban quarters currently and increasingly rely again on greenfield development. In spite of this, new urban quarters show the potential for making the most efficient use of land. By increasing urban densities, while maintaining the quality of life, new urban quarters have the potential to make a significant contribution to resolving the current housing needs for different price segments and new forms of living.

The results of this research also show a tendency towards mixed-use urban quarters, especially in large cities and at integrated locations. On the other hand, the required mobility turnaround - towards the so-called environmental network - is not yet a standard for new urban quarters. However, some examples show in an outstanding way, how innovative mobility concepts can be integrated into planning and development right from the start.

New urban quarters can become laboratories for achieving climate adaptation and protection objectives. They offer unique opportunities to create synergies in the areas of renewable energy generation, energy efficiency and mobility at an early stage and across all spatial scales - from the urban region, to the new urban quarter, to the individual building plot. It is therefore of crucial importance to apply the lessons learned from this research to practice:

NOTES FOR THE CONSIDERATION IN THE CONTEXT OF NATIONAL PLANNING POLICY DEVELOPMENT AND OF LOCAL PLANNING AUTHORITIES

*Relevance for urban development*

- **Exchange experiences and carry out evaluation**

*Previous land uses and efficient use of land*

- **Continuously monitor developable land and (housing) needs assessments**
- **Devote particular attention to the residential environment in high density developments**

*Long duration of planning and development*

- **Make sure to keep strategic planning objectives in focus over time**

*Planning instruments and procedures*

- **Clearly define the relationship of informal and statutory planning instruments and coordinate the timing of their use**
- **Consider the implementation of special urban development instruments**
- **Introduce public sector land banks and strategic portfolio management**

*Planning paradigms / Leitmotifs*

- **Define Leitmotifs in line with overarching planning objectives for the entire local authority**
- **Avoid conflicting planning objectives**
- **Demand Leitmotif orientation from private sector developers**

*Mix of uses and residential typologies*

- **Mixed-use development as standard**
- **Offer and combine different building types and residential units**
- **Provide for all residential price segments including the rental sector**

*Transport planning and new mobilities*

- **Demand climate-neutral mobility concepts**
- **Ensure high urban densities and mix of uses as a foundation for sustainable mobility**
- **Separate the cost of car parking spaces from residential units**

*Social and green infrastructure*

- **Think about social infrastructure right from the start**
- **Set quantitative as well as qualitative standards for green infrastructure**

1 Kontext und Herangehensweise

1.1 Hintergrund des Forschungsvorhabens

Vor dem Hintergrund von Wachstumsprozessen in vielen Regionen und Kommunen entstanden und entstehen zahlreiche neue Stadtquartiere, zum Großteil auf Brach- und Konversionsflächen, aber auch als Arrondierung oder neue Stadterweiterung im Außenbereich. Neue Stadtquartiere prägen damit zunehmend und mit einer aktuell hohen Dynamik die Stadtentwicklung in vielen deutschen Städten.

Insbesondere der hohe Wohnraumbedarf in den Wachstumsregionen stellt dabei einen wesentlichen Anlass dieser Entwicklung dar. Die hohe Zuwanderung in den Jahren 2015 und 2016 verstärkte dabei zuletzt noch den Handlungsdruck. Damit sind in wenigen Jahren verschiedene Faktoren zusammengekommen, die insgesamt zu einem vielfach unerwarteten Wachstum an Einwohnerinnen und Einwohnern und an Haushalten geführt haben.

Hiervon sind vor allem die prosperierenden Verdichtungsräume der großen Großstädte¹ und Universitätsstädte betroffen (Simons, Weiden; 2016). Dies wird vornehmlich von einem Wanderungstrend aus den ländlichen in die Verdichtungsräume und einer Tendenz der zunehmenden Urbanisierung der Suburbanisierungsringe getragen (Siedentop; 2008). Dabei beschränkt sich das Bevölkerungswachstum nicht auf die administrativen Grenzen der Großstädte, sondern dehnt sich auf die Suburbanisierungsringe aus (vgl. Körner-Blätgen, Sturm; 2016: 8; Dembski et al.; 2019).

Die Parallelität unterschiedlicher Entwicklungen wird auch bei der Betrachtung der regionalen Wohnungsmärkte deutlich. In Deutschland wird ein Bedarf von jährlich etwa 205.000 zusätzlichen Wohnungen bis zum Jahr 2030 postuliert, der sich räumlich unterschiedlich verteilt (BBSR; 2015). Vor allem Verdichtungsräume und Universitätsstädte sind von der hohen Nachfrage geprägt (ebd.). Gleichzeitig stehen etwa zwei Millionen Wohnungen leer, wovon über 600.000 Wohnungen ohne erheblichen Sanierungsaufwand verfügbar wären. Die meisten davon befinden sich allerdings in ländlichen Räumen (ebd.). Insofern zeigt sich ein regional unterschiedliches Verhältnis von Angebot und Nachfrage.

Vor diesem Hintergrund sehen vor allem Städte und Gemeinden mit angespannten Wohnungsmärkten neue Stadtquartiere als einen wesentlichen Baustein der Stadtentwicklung, um diesem Wachstum entsprechen zu können.

1.2 Zielsetzung

Ziel des durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) in Auftrag gegebenen Forschungsvorhabens war es, einen aktuellen, bundesweiten und möglichst umfassenden, quantitativen wie qualitativen Überblick über die Entwicklung neuer Stadtquartiere zu gewinnen.

Diese Studie, die durch STADTRAUMKONZEPT gemeinsam mit WEEBER+PARTNER, Institut für Stadtplanung und Sozialforschung, und dem Institut für Stadt und Immobilie (ISI), Hochschule für Wirtschaft und Umwelt, Nürtingen-Geislingen erarbeitet wurde, beinhaltet eine umfassende Analyse sowohl bereits realisierter, als auch in

¹ Städte über 500.000 Einwohner gemäß BBSR-Typisierung

der Planung oder Entwicklung befindlicher neuer Stadtquartiere hinsichtlich ihrer Verbreitung, Lage, wesentlicher städtebaulicher Charakteristika sowie der jeweiligen Planungs- und Prozessphasen.

Bereits seit Ende des Jahres 2004 sammelt das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) Informationen zu neuen Stadtquartieren. Die entsprechende Datenbank umfasste zum Zeitpunkt der letztmaligen systematischen Auswertung 2012 etwa 300 Quartiere (vgl. Breuer, Schmell; 2007 und 2012). Zu Beginn dieses Vorhabens waren Informationen zu etwa 580 Quartieren enthalten.

Diese damalige Erfassung der neuen Stadtquartiere erfolgte anhand unterschiedlicher Informationsgrundlagen und Erhebungsmethoden, die bereits ein umfangreiches Spektrum an Quartieren offenlegten. Es konnte damit bislang aber keine flächendeckende, systematische Erhebung und Analyse neuer Stadtquartiere auf einer einheitlichen Datengrundlage erfolgen. Auch die inhaltlichen Auswertungsmöglichkeiten blieben aufgrund der Erhebungsmethodik eingeschränkt.

Um eine aktuelle und inhaltlich weiterführende Analyse der Entwicklung neuer Quartiere durchführen zu können, wurden nun im Rahmen dieses ExWoSt-Forschungsprojektes erstmals systematisch und deutschlandweit neue Stadtquartiere analysiert, welche

1. nach 1990 gebaut wurden,
2. mehr als 500 Wohnungen oder mehr als 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner haben oder bei vorhandener Wohnfunktion größer als 10 Hektar sind und
3. mit einem einheitlichen städtebaulichen Grundkonzept entstanden sind.

Der Fokus lag dabei auf den Groß- und Mittelstädten sowie ausgewählten Kleinstädten im Umkreis wachstumsstarker Metropolen oder mit Konversionsprojekten. Insgesamt umfasst die erweiterte Datenbank mit Abschluss des Projektes nun 751 neue Stadtquartiere in 263 Kommunen.

Eine Querschnittsanalyse der erfassten Projekte gibt einen Überblick über die gesamte Bandbreite neuer Stadtquartiere. Die sich verändernden Anforderungen an neue Quartiere und deren Realisierung werden dabei ebenso ersichtlich wie die Prozesse und städtebaulichen Instrumente, die für die Umsetzung genutzt werden.

Zusammenfassend waren die grundlegenden Forschungsfragen der Studie:

- Wie stellt sich die räumliche Verteilung neuer Stadtquartiere dar?
- Was sind die wesentlichen Merkmale neuer Stadtquartiere?
- Welche aktuellen Entwicklungen lassen sich hinsichtlich Planung und Realisierung identifizieren?
- Welche Veränderungen in der Struktur neuer Stadtquartiere und ihrer Entwicklungsprozesse lassen sich im Zeitverlauf beobachten? Welche Entwicklungen erfordern eine verstärkte Beobachtung und / oder eine stadtentwicklungspolitische Steuerung?

1.3 Methoden

Im Rahmen des Forschungsvorhabens wurden Informationen zu neuen Stadtquartieren in den mitwirkenden Städten, welche den definierten Kriterien (siehe Kapitel 1.2) entsprachen, systematisch erhoben und im Hinblick auf die Beantwortung der Forschungsfragen ausgewertet.

Basis der Analyse ist eine im Rahmen des Projekts entwickelte Datenbank, in der Informationen aus den folgenden Quellen zusammengeführt wurden:

- 581 Quartiere in 192 Kommunen aus der bestehenden, seit 2004 genutzten Quartiersdatenbank des BBSR
- 242 Quartiere in 116 Kommunen aus der im Rahmen des Projekts durchgeführten Erhebung (siehe Kap. 1.3.1.1)
- 23 Quartiere in 16 Kommunen aus eigener, ergänzender Recherche sowie bei Auftraggeber und -nehmer bereits vorliegenden Informationen oder Hinweisen auf weitere Projekte

Nach Zusammenführung der Datensätze mit Entfernung von Dopplungen konnten letztlich **751 Quartiere in 263 Kommunen** in die weiteren Analyseschritte einbezogen werden.

Im Zuge einer vertiefenden Dokumentation wurde in einem zweiten Schritt ein Teil der erhobenen Quartiere eingehender analysiert. Dies erfolgte über eine weitere standardisierte Befragung (siehe Kapitel 1.3.1.2).

Eine Querschnittsanalyse der im Rahmen von Vollerhebung und vertiefender Erhebung erfassten Informationen sowie die Auswertung einer im Oktober 2018 durchgeführten Runde mit Expertinnen und Experten (vgl. Kapitel 1.3.2) bildete schließlich die Grundlage zur Beantwortung der Forschungsfragen.

1.3.1 Erhebung neuer Stadtteile und Quartiere

Mittels einer Literaturlauswertung wurde zunächst der aktuelle Forschungsstand zu neuen Stadtquartieren erfasst. Die Erkenntnisse flossen insbesondere in die Entwicklung der Erhebungsbögen sowie in die Weiterentwicklung der Fragestellungen für die Auswertung ein, lieferten aber auch direkt Hinweise auf neue Stadtquartiere, die dann in die Datenbank übernommen wurden.

In einer ersten Erhebungsphase wurden im Rahmen dieser Untersuchung bundesweit Kommunen zu aktuellen und vergangenen Entwicklungsvorhaben befragt. Dieser Erhebungsschritt sollte in erster Linie einen quantitativen Überblick zu Anzahl, Größe, Lage und verfolgten Konzepten sowie zur Verteilung nach Ländern und Stadttypen schaffen. In einer zweiten Erhebungsphase wurden ausgewählte Vorhaben vertiefend betrachtet.

1.3.1.1 Bundesweite Bestandserhebung

Grundlage für das Erhebungsdesign waren die Kriterien aus der fortlaufenden Bestandserhebung zu neuen Stadtquartieren des BBSR (vgl. Breuer, Schmall; 2012:3). Demgemäß richtete das ExWoSt-Forschungsvorhaben die Aufmerksamkeit auf Gebietsentwicklungen, die

1. seit 1990 realisiert worden sind oder sich aktuell in der Planung oder Entwicklung befinden,
2. **und** aufgrund ihrer Größe eine besondere Bedeutung für die gesamtstädtische Entwicklung aufweisen,
3. **und** über eine Wohnfunktion verfügen,
4. **und** durch eine einheitliche Städtebaukonzeption gekennzeichnet sind.

Zudem fokussierte das Forschungsprojekt auf Projekte, die mindestens eines der folgenden Größenkriterien erfüllen:

1. mindestens 10 Hektar Fläche,
2. **oder** mindestens 500 Wohneinheiten,
3. **oder** mindestens 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Hierbei wurden sowohl Vorhaben der Innenentwicklung, u. a. auf Brach- und Konversionsflächen, als auch neue Quartiere als Arrondierung des vorhandenen Siedlungsbereichs oder als Stadterweiterungen im Außenbereich erfasst. Unterschiedliche Bauabschnitte eines unter demselben städtebaulichen Konzept entwickelten Quartiers wurden als ein Vorhaben betrachtet.

In einzelnen Fällen, in denen die Projekte nach Einschätzung der jeweiligen Kommunen eine besondere gesamtstädtische Bedeutung haben, wurden auch Quartiere aufgenommen, die unterhalb der genannten Größenschwellen angesiedelt sind. Diese nun in der Datenbank enthaltenen 91 Quartiere unterhalb der genannten Größenschwellen aus 56 Kommunen blieben in der Auswertung unberücksichtigt, um eine Verzerrung der Ergebnisse zu vermeiden.

Als Erhebungsmethode für die schriftliche Kommunalbefragung kam ein standardisierter Online-Fragebogen zum Einsatz. Auswahlkriterium der zu befragenden Kommunen war die BBSR-Einordnung nach Stadt- und Gemeindetyp entsprechend der Größe der Gemeinde (Bevölkerungszahl) und ihrer zentralörtlichen Funktion. Ausgewählt wurden alle Kommunen der Kategorien Größere Großstadt, Kleinere Großstadt, Größere Mittelstadt und Kleinere Mittelstadt (Laufende Raubeobachtung des BBSR, Stand 31.12.2015). In diese Größenordnungen fielen insgesamt 702 Städte.

Die laufende Beobachtung des BBSR zeigt darüber hinaus, dass neue Stadtquartiere häufig in prosperierenden Stadtregionen entstehen. Die Grundgesamtheit wurde daher um Kleinstädte in überdurchschnittlich wachsenden Regionen erweitert, um auch neue Stadtquartiere in Kleinstädten mit weniger als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu erfassen. Als Grundlage zur Identifikation dieser Gemeinden wurde die Synthesekarte des BBSR zu wachsenden und schrumpfenden Städten und Gemeinden verwendet (Interaktive Karte des BBSR: Wachsen und Schrumpfen von Städten und Gemeinden 2010 bis 2015 im bundesweiten Vergleich). Ausgewählt und der Grundgesamtheit hinzugefügt wurden 200 Kleinstädte im Umland von „überdurchschnittlich wachsenden“ Städten² ab 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (insgesamt 29 Städte).

Die laufende Beobachtung des BBSR zeigt weiterhin, dass neue Stadtquartiere häufig auf konvertierten Militärbrachen entstehen. Dementsprechend wurden Kleinstädte und Landgemeinden mit großen Militärkonversionen in die Auswahl einbezogen. Grundlage war eine bundesweite Datenbank der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen. Hierüber wurden 126 Kleinstädte mit Militärkonversionen identifiziert und der Grundgesamtheit hinzugefügt.

Die Grundgesamtheit der Erhebung setzt sich demnach wie folgt zusammen, wobei Kleinstädte mit Militärkonversion in prosperierenden Stadtregionen nur einmal aufgeführt sind:

702	Groß- und Mittelstädte
200	Kleinstädte in prosperierenden Stadtregionen
126	Kleinstädte mit Militärkonversionen
1.028	Kommunen

² „Überdurchschnittlich wachsend“ wird hier definiert über die Ausprägung von sechs Einzelindikatoren (Bevölkerungsentwicklung, Wanderungssaldo, Entwicklung der Erwerbsfähigkeit, Beschäftigungsentwicklung, Veränderung der Arbeitslosigkeit und Entwicklung der Gewerbesteuer), von denen mindestens drei im oberen Quintil („stark überdurchschnittlich“) liegen müssen.

Jede Kommune wurde per E-Mail kontaktiert. Die E-Mail-Adresse und -Anrede richteten sich je nach Verwaltungsorganisation persönlich an die im Verwaltungsvorstand für Stadtentwicklung verantwortliche Person, in der Regel an die Technische Beigeordnete oder den Technischen Beigeordneten, die Stadtbaurätin oder den Stadtbaurat, die Baubürgermeisterin oder Baubürgermeister, teilweise auch an die Amtsleiterin oder den Amtsleiter.

Die kontaktierten Personen wurden gebeten, den Fragebogen selbst zu beantworten oder die E-Mail an eine Mitarbeiterin oder Mitarbeiter weiterzuleiten. In der Regel wurde die E-Mail mit dem Anschreiben und dem Link zum Online-Fragebogen verwaltungsintern an die zuständige Mitarbeiterin oder den zuständigen Mitarbeiter aus der Stadtentwicklung weitergeleitet.

Der Fragebogen bestand aus einer kurzen Einleitung mit Hinweisen, u. a. zum Ziel der Erhebung, den Auftraggebern, der Rückgabefrist, dem PDF-Download und der Freiwilligkeit sowie aus drei inhaltlichen Teilbereichen. Im ersten Teil wurden Basisinformationen abgefragt. Hier gaben die Kommunen an, ob und wenn ja, wie viele und welche neue Stadtquartiere in ihrem Gemeindegebiet entsprechend den o. g. Größenkriterien existieren.

Der zweite Teil war der eigentliche Erhebungsbogen und für jedes Quartier separat auszufüllen. Abgefragt wurden u. a. folgende Angaben:

- siedlungsstrukturelle Lage
- Umsetzungsstatus mit Planungsbeginn und Fertigstellungstermin
- Größenangaben (Fläche, Wohneinheiten, Einwohnerinnen und Einwohner)
- vorherige Nutzungen
- Nutzungstypen und Nutzungen
- Wohngebäudetypen
- angewendete Instrumente
- Leitbilder und Leitziele
- Projektentwicklerinnen und Projektentwickler sowie Bauherrinnen und Bauherren

Im dritten Teil wurde um die Angabe von Kontaktdaten für Rückfragen und die Zusendung von Studienergebnissen gebeten.

Der Entwurf des Fragebogens wurde im Vorfeld in mehreren Städten unterschiedlicher Größenklassen auf Verständlichkeit und Funktionsfähigkeit getestet und daraufhin modifiziert. Insgesamt wurden sechs Pretests durchgeführt. An den Pretests beteiligt waren die Städte Dortmund als Große Großstadt, Pforzheim als Kleine Großstadt, Meschede als Große Mittelstadt sowie Heiligenhaus, Ostfildern und Crailsheim als Kleine Mittelstädte. Für die Online-Erhebung wurde das Open-Source-Tool LimeSurvey eingesetzt.

Zudem wurden das Anschreiben und der Erhebungsbogen sowohl mit den Auftraggebern BBSR und BMI und zum anderen mit dem Deutschen Städtetag und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund abgestimmt.

Die Kommunalbefragung wurde als Vollerhebung angelegt. Am 20. März 2018 wurden 1.028 Kommunen (Bruttostichprobe) per E-Mail kontaktiert. Sechs E-Mails konnten auch nach wiederholtem Versuch nicht zugestellt werden, so dass die Nettostichprobe 1.022 Kommunen umfasste. Die Verteilung der Stichprobe nach Stadt- und Gemeindetypen zeigt Tabelle 1.

Tabelle 1: Verteilung der Stichprobe nach Stadttypen

nach Stadttypen	Nettostichprobe	
	absolut	relativ (in %)
Gesamt	1.022	100,0
Größere Großstadt >500.000 Einwohnerinnen und Einwohner	15	1,47
Kleinere Großstadt 100.000-500.000 Einwohnerinnen und Einwohner	63	6,16
Größere Mittelstadt 50.000-100.000 Einwohnerinnen und Einwohner	110	10,76
Kleinere Mittelstadt 20.000-50.000 Einwohnerinnen und Einwohner	513	50,20
Größere Kleinstadt 10.000-20.000 Einwohnerinnen und Einwohner	156	15,26
Kleinere Kleinstadt 5.000-10.000 Einwohnerinnen und Einwohner	102	9,98
Landgemeinde < 5.000 Einwohnerinnen und Einwohner	63	6,16

Insgesamt haben im Rahmen der ersten Erhebungsphase nach Versand einer Erinnerung 189 Kommunen geantwortet. Das entspricht einer Rücklaufquote von 18,5 %. Von den 189 Kommunen haben 17 ihre Teilnahme abgesagt und 172 an der Erhebung teilgenommen. Die 17 ablehnenden Kommunen verteilen sich gleichmäßig auf alle Stadt- und Gemeindegrößen. Die Gründe für die Ablehnung betreffen hauptsächlich fehlende Ressourcen zur Bearbeitung der Befragung.

55 der 172 Kommunen gaben an, keine entsprechenden Quartiere zu haben, die übrigen 117 Kommunen gaben jeweils mindestens ein zu den Untersuchungskriterien passendes Quartier an. Insgesamt wurden durch die Kommunen 226 Quartiere benannt, die den Mindestgrößenkriterien der Untersuchung entsprachen, 101 weitere Quartiere lagen unter diesen Größenschwellen, besitzen jedoch für die jeweiligen Kommunen eine besondere gesamtstädtische Bedeutung. Für 242 der benannten Quartiere wurde der Erhebungsbogen ausgefüllt, darunter 91 Quartiere unterhalb der definierten Größenschwellen.

Der Rücklauf bezogen auf die Stadt- und Gemeindetypen zeigt ein klares Bild: Je größer die Stadt ist, desto höher der Rücklauf. Von den Großstädten haben 33 geantwortet, das entspricht einer Rücklaufquote von 42,3 %. Diese Quote liegt bei den Größeren und Kleineren Großstädten dicht beieinander (40,0 % und 42,9 %). Deutlich geringer sind die Rücklaufquoten bei den Mittelstädten: Von den Größeren Mittelstädten haben 23 geantwortet, was einer Quote von 18,0 % entspricht. Bei den Kleineren Mittelstädten liegt die Quote mit 11,4 % unter dem Durchschnitt (absolut 75). Für die Größeren und Kleinen Kleinstädte sowie die Landgemeinden liegt die aggregierte Rücklaufquote bei 25,6 %.

Die insgesamt höhere Antwortbereitschaft von größeren Städten lässt zum einen vermuten, dass das Thema „Neue Stadtquartiere“ in diesen Städtetypen von höherer Bedeutung ist und die Entwicklung neuer Stadtquartiere in Größenordnungen ab 10 ha und 500 WE vor allem in Größeren Mittelstädten und Großstädten stattfindet. Zum anderen kann vermutet werden, dass in den größeren Kommunen eher verfügbare Ressourcen zur Beteiligung an derartigen Befragungen vorhanden sind.

Zum Rücklauf nach Ländern ist zunächst festzustellen, dass sich aus allen 13 Flächenländern Kommunen an der Erhebung beteiligt haben. Von den Stadtstaaten hat sich lediglich Hamburg beteiligt. Von den Flächenländern weisen das Saarland (36,4 %), Sachsen-Anhalt (33,3 %) und Brandenburg (23,3 %) die höchsten Rücklaufquoten auf; besonders niedrig war der Rücklauf hingegen aus Hessen (10,3 %), Niedersachsen (11,0 %) und Thüringen (11,4 %). In absoluten Zahlen kamen die meisten Rückläufer aus den drei bevölkerungsreichsten Ländern, nämlich Nordrhein-Westfalen (43), Baden-Württemberg (31) und Bayern (20).

1.3.1.2 Vertiefende Detailerhebung

In einer zweiten Erhebungsphase wurden ausgewählte Kommunen nochmals vertiefend zu einzelnen Quartieren befragt, da eine Vielzahl von Fragestellungen für den weiteren Erkenntnisgewinn von Interesse war. Deren Einbeziehung in die Vollerhebung hätte den Umfang des Erhebungsbogens sowie den Zeitbedarf zur Beantwortung jedoch erhöht und damit eventuell die Antwortbereitschaft der Kommunen gesenkt.

Dazu wurden aus der Datenbank 200 Quartiere nach dem folgenden Schema ausgewählt:

- 163 Quartiere aus der Ersterhebung: Sofern sich eine Kommune mit ein oder zwei Quartieren an der Ersterhebung beteiligt hatte, wurden beide Quartiere ausgewählt. Größere Kommunen wurden mit bis zu fünf Quartieren berücksichtigt. Bei sieben Kommunen wurde eine gesetzte Anzahl von Quartieren per Zufallsstichprobe ermittelt. Damit wurde vermieden, dass beispielsweise Kommunen geringer Größe, aber besonders hoher Beteiligung an der ersten Befragungsrunde in der Stichprobe für die vertiefende Erhebung überrepräsentiert sind.
- 37 Quartiere aus dem BBSR-Datensatz: 21 Kommunen wurden mit jeweils ein bis vier Quartieren (insgesamt 28 Quartiere) aufgrund ihrer Bedeutung gesetzt (z. B. Metropolen, Landeshauptstädte); neun Kommunen mit jeweils einem Quartier wurden aus den restlichen Kommunen per Zufallsstichprobe ermittelt.

Der Fragebogen enthielt vertiefende Fragen aus den folgenden Themenbereichen:

- Konzepte und Instrumente
- Beteiligung
- Nutzungsmischung
- Wohnen
- Infrastruktur
- Mobilität

Soweit aus der ersten Erhebungsphase entsprechende Angaben verfügbar waren, wurde der Fragebogen an die dort benannte Kontaktperson als ausfüllbares PDF-Dokument gesendet. Für die anderen Quartiere wurde eine entsprechende Kontaktperson recherchiert. Die ausgewählten Personen wurden per E-Mail angeschrieben und falls erforderlich zur Erinnerung auch telefonisch kontaktiert.

An der zweiten Erhebungsphase haben sich letztlich 74 Kommunen mit 112 Quartieren beteiligt. Somit konnten für 56 % der ausgewählten Quartiere vertiefende Informationen erhoben werden.

1.3.2 Workshop mit Expertinnen und Experten

Mit einer interdisziplinären Gruppe von Expertinnen und Experten wurden die Ergebnisse der bundesweiten Befragung zu neuen Stadtquartieren in einem Workshop reflektiert und Rückschlüsse für die weiteren Untersuchungsschwerpunkte gezogen. Der Workshop fand am 18. Oktober 2018 im Planungsamt der Stadt Frankfurt am Main statt.

Die Gruppe setzte sich aus ausgewählten Vertreterinnen und Vertretern von Kommunen, vor allem aus Stadtplanungsämtern, der Wohnungswirtschaft, von Verbänden, des BMI und des BBSR zusammen. Bei den Kommunen wurde darauf geachtet, Vertreterinnen und Vertreter von Groß-, Mittel- und Kleinstädten einzuladen, um auch die Bedeutung der Stadtgröße bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere aus verschiedenen Blickwinkeln reflektieren zu können.

Als Diskussionsgrundlage wurden zu folgenden vier Themenblöcken Thesen formuliert und mitsamt ausgewählten Ergebnissen der ersten Befragung vorgestellt:

1. Merkmale neuer Stadtquartiere
2. Öffentliche und private Akteurinnen und Akteure
3. Städtebauliche Verfahren und Instrumente
4. Politischer und konzeptioneller Rahmen

Die Fragen an die Gruppe der Expertinnen und Experten lauteten:

- Decken sich Ihre Erfahrungen mit unseren Beobachtungen / Thesen?
- Welche anderen Aspekte sind Ihnen wichtig?
- Was würden Sie hervorheben?
- Was ist davon relevant für die zukünftige Entwicklung neuer Stadtquartiere?
- Was bedeutet dies für das Forschungsprojekt?

Die Ergebnisse des Workshops mit Expertinnen und Experten gingen in die Gesamtauswertung der Ergebnisse ein und sind in Kapitel 2 dargestellt.

1.4 Vorüberlegungen: Neue Stadtquartiere im Kontext der nachhaltigen Stadtentwicklung – Beobachtungen aus der Praxis

Die Entwicklung neuer Stadtquartiere wird von allgemeinen demografischen, städtebaulichen und wohnungswirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie von den jeweiligen gesellschaftlichen und stadtplanerischen Leitbildern und Zielvorstellungen geprägt.

1.4.1 Demografische Entwicklungsmuster

Hinsichtlich der demografischen Entwicklung weisen Haushaltszahlen und Wanderungsmuster auf unterschiedliche strukturelle Bedingungen in verschiedenen Räumen hin. Diese lassen sich grob nach deren Entwicklungsvoraussetzungen typisieren. Wie oben dargestellt (vgl. Kapitel 1.1), sind es vor allem die Groß- und Universitätsstädte, die mit Bevölkerungswachstum konfrontiert sind und auch ihr jeweiliges Umland entsprechend beeinflussen. Lange Zeit war ein bevorstehender oder schon real eingetretener Bevölkerungsrückgang bestimmendes Thema der Stadtentwicklungsplanung. So ging der noch heute gültige Flächennutzungsplan der Hansestadt Hamburg aus dem Jahr 1997 beispielsweise von einer leicht schrumpfenden Bevölkerungszahl aus. Stattdessen wird die damalige Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner heute um etwa 200.000 Menschen übertroffen.

Eine überdurchschnittlich positive Bevölkerungsentwicklung verzeichneten auch Städte, deren Bevölkerung einen hohen Anteil Studierender aufweist (z. B. Tübingen, Freiburg im Breisgau). Die in den vergangenen Jahren hohe Zahl an Studienanfänger, scheint sich in diesen Universitätsstädten in einem anhaltend hohen Siedlungsdruck zu manifestieren. Diese Stadtgesellschaften, welche überdurchschnittlich durch eine relativ junge Bevölkerungsgruppe mitgeprägt werden, scheinen sich wiederum positiv auf die Attraktivität der Städte für Bildungswanderer auszuwirken.

Neben den Großstädten weisen auch zahlreiche Mittelstädte ein anhaltendes Bevölkerungswachstum auf. Zum einen sind dies Mittelstädte, die sich im Verflechtungsbereich wachsender Großstädte befinden (z. B. Germering bei München, Ratingen bei Düsseldorf, Teltow bei Berlin), aber auch solche, die aufgrund der ökonomischen Struktur und ihrer zentralörtlichen Funktion als Oberzentrum oder Mittelzentrum in der Region eine eigene Entwicklungsdynamik entfalten (z. B. Ravensburg).

Insgesamt wird deutlich, dass Schrumpfung und Wachstum räumlich dicht nebeneinanderliegen (Herfert, Osterhage; 2012: 87f). Unterschiedliche Entwicklungsphasen lösen einander nicht ab, sondern laufen parallel. Besonders in prosperierenden Räumen wird Reurbanisierung von Suburbanisierung begleitet (ebd.: 107f).

1.4.2 Flächenverfügbarkeit und Flächennachfrage

Ein wesentlicher Einflussfaktor für die Entstehung neuer Stadtquartiere ist die Verfügbarkeit von Flächen. Je nach Ausgangslage werden dabei entweder für (Brach-) Flächenpotenziale mögliche Nachnutzungen gesucht oder ein hoher Siedlungsdruck erfordert die Entwicklung neuer Stadtquartiere. Für diese müssen meist zusätzliche, größere Flächenpotenziale mobilisiert oder vorhandene Flächenreserven aktiviert werden.

Räume, die einen starken wirtschaftlichen Strukturwandel erfahren, weisen regelmäßig überdurchschnittlich große Flächenpotenziale auf, die theoretisch einer baulichen Nachnutzung zugeführt werden können. Allerdings geht dies oftmals mit einer geringeren lokalen Flächennachfrage einher. Abweichend davon ist die militärische Liegenschaftskonversion zwar ebenfalls häufig als Strukturbruch wahrnehmbar. Dieser betrifft aber nicht nur schrumpfende Standorte mit einer geringen Flächennachfrage. Die Entbehrlichkeit militärischer Flächen ist in der Regel unabhängig von wirtschaftlichen Entwicklungen und folgt eigenen Standortentscheidungen der Bundeswehr bzw.

der Gaststreitkräfte. So können die Städte Mannheim und Heidelberg derzeit beispielsweise in nächster Nachbarschaft ihrer Innenstädte neue Stadtquartiere auf sehr umfangreichen ehemals militärischen Liegenschaften in kurzer Zeit entwickeln. Die mit der Schließung von Standorten der Gaststreitkräfte freiwerdenden sehr großen Militärstandorte werden in der Regel auch als Chance genutzt, um die jeweils vorherrschenden städtebaulichen und wohnungspolitischen Zielsetzungen in besonderer Qualität umzusetzen, z. B. in Münster.

Zudem werden bei der Nutzung ehemaliger Brachflächen verschiedener Vornutzungen häufig die spezifischen Standortgegebenheiten und Qualitäten berücksichtigt und in Wert gesetzt, z. B. die vorhandene alte Bebauung, die Infrastruktur oder qualitätsvolle Landschaftsbestandteile (Hafenanlagen, Wald, Kasernengebäude usw.). Beispiele dafür sind die Rummelsburger Bucht in Berlin oder Potsdam-Krampnitz.

Insgesamt aber zeigt sich, dass die Nachfrage nach zusätzlicher Siedlungsfläche und die Flächenpotenziale häufig räumlich auseinanderfallen.

Die beiden auslösenden Momente der Siedlungsentwicklung stehen im engen Zusammenhang mit den Gegebenheiten des Marktes und der politischen Verhältnisse, einschließlich des lokalen gesellschaftlichen Diskurses. So ergibt sich für die Entwicklung neuer Stadtquartiere oft ein bestimmtes Zeitfenster, in dem die Entwicklung entschieden und teilweise auch umgesetzt wird. Nur im Idealfall wirken diese Faktoren zusammen und es gibt ein verfügbares (Brach-) Flächenpotenzial und gleichzeitig eine günstige Marktsituation, welche eine ökonomische Entwicklung sehr wahrscheinlich macht, sowie den Umsetzungswillen in Politik und Bevölkerung.

Die ökonomisch rentable Entwicklung neuer Stadtquartiere ist unter anderem abhängig von der Lage des lokalen Immobilienmarktes insgesamt oder einzelner Marktsegmente, die durch das neue Stadtquartier adressiert werden (z. B. höherwertige Eigentumswohnungen). Die oben beschriebene Demografie begünstigt die Entwicklung neuer Quartiere und die Aktivierung von Flächenpotenzialen in Räumen mit Siedlungsdruck, während insbesondere in ländlichen Räumen mit einem Bevölkerungsrückgang die Siedlungsentwicklung meist weniger dynamisch verläuft. Allerdings scheint die aktuelle Lage des Immobilienmarktes im Sinne des oben erwähnten Zeitfensters eine rentable Entwicklung neuer Stadtquartiere auch an Standorten zu ermöglichen, die mittel- und langfristig keine positive Bevölkerungsentwicklung erwarten lassen. Damit stellt sich die Frage nach der Nachhaltigkeit und der langfristigen Perspektive solcher Entwicklungen, gerade auch im Hinblick auf die Entwicklung von Stadtquartieren in früheren Dekaden.

Zukünftig dürfte sich die Realisierung neuer Stadtquartiere noch stärker auf die beschriebenen Wachstumsbereiche konzentrieren und in ländlichen Räumen sowie vielen kleinen Großstädten seltener werden. Das Primat der Innenentwicklung in den vergangenen Jahren hat die Siedlungsentwicklung verstärkt auf die Innenbereiche und Brachflächen ausgerichtet. In den Städten, die seit langem mit einem hohen Siedlungsdruck konfrontiert sind, ist dagegen davon auszugehen, dass geeignete Brachflächenpotenziale zunehmend ausgeschöpft sind und sich die Entwicklung größerer Flächen wieder stärker in Richtung Siedlungsränder verschieben wird. Dies ist bereits an den neuen Siedlungserweiterungen in München (Freiham), Hamburg (Oberbillwerder, Vogelkamp) oder Frankfurt am Main (Riedberg) sichtbar.

1.4.3 Neue Stadtquartiere im Zusammenhang strategischer Stadtentwicklungspolitik

Die strategische Entscheidung für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers kann auch im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Leuchtturmprojektes mit überörtlicher oder nationaler Wahrnehmung stehen. Unterscheidbar sind diese durch unterschiedliche Grade des Innovationspotenzials als Ganzes und thematisch/sektoral sowie der Außenwirkung. Nicht zuletzt ist dabei auch eine Imagebildung für die Stadt und ihr neues Stadtquartier Gegenstand städtebaulicher Planung. Diese stadtentwicklungspolitische Dimension beinhaltet meist grundsätzliche Werte und folgt übergeordneten Leitbildern. Es liegt nahe, dass sich solche grundsätzlichen Positionen auch

in langfristigen Entwicklungsplanungen der Kommunen niederschlagen. Dies ist regelmäßig der Fall in gesamtstädtischen oder teilräumlichen Integrierten Entwicklungskonzepten (ISEK, INSEK). Vor diesem Hintergrund ist es interessant, welche Rolle eine weitergehende Einbettung in integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Handlungskonzepte Wohnen und weitere gesamtstädtische Konzepte spielen kann (z. B. Hamburg mit der Wohnungsbaustrategie: „Mehr Stadt an neuen Orten“), insbesondere auch vor dem Hintergrund der Fortentwicklung solcher Konzepte (z. B. Stadt Mannheim – „Marken“ und Projekte).

Diesen neuen Stadtquartieren, bei deren Entwicklung in besonderer Weise qualitative Aspekte Berücksichtigung fanden, stehen in der Stadtentwicklung mitunter auch Quartiere entgegen, die durch pragmatische stadtentwicklungspolitische Erwägungen geleitet sind, indem Zielgruppen einzelner Segmente des Immobilienmarktes angesprochen werden. Beispielhaft dafür sind die Entwicklung von Quartieren mit einer Dominanz von Ein- und Zweifamilienhäusern in Großstädten, um der klassischen Suburbanisierung ins Umland zu begegnen (z. B. Lübeck-Hochschulstadtteil, Dortmund-Phoenixsee).

Die lokale Marktsituation ist ferner entscheidend für die Durchsetzungsfähigkeit von Leitbildern und konkreten Planungszielen, die scheinbar oder tatsächlich zu Lasten der Wirtschaftlichkeit eines solchen Vorhabens gehen können. Eine Marktsituation mit einem Angebotsüberhang führt wahrscheinlich zu Umsetzungshemmnissen reduzierender Anforderungen. Unabhängig von der lokalen Marktsituation kann eine Leitbildorientierung jedoch gegenüber einer pragmatischen Vorgehensweise in der Entwicklung neuer Quartiere an Bedeutung gewinnen, wenn sie als Instrument der Kommunikation mit der Zivilgesellschaft dienen, um Inhalte in Partizipationsprozessen zu transportieren.

Häufig steht die Entwicklung neuer Stadtquartiere auch im Zusammenhang mit anderen stadtbedeutsamen Maßnahmen, die sowohl Anlass für eine Entwicklung sein oder katalysierend wirken können. Konkrete Anlässe für die Entwicklung neuer Stadtquartiere können temporäre „Großveranstaltungen“ mit weiter Resonanz sein, wie etwa Internationale Bauausstellungen, Bundesgartenschauen oder ähnliches. Dabei kann die Nachnutzung großflächiger Liegenschaften, etwa militärischer Konversionsflächen sowie Bahn- oder Gewerbebrachen, solche Entwicklungen begünstigen. Eine langfristige, strategische Stadtentwicklungsplanung kann allerdings auch gezielt temporäre Projekte als Zwischennutzung mit der Planung und Realisierung neuer Stadtquartiere verbinden.

Die Kombination der Entwicklung neuer Stadtquartiere mit temporären Veranstaltungen – von mitunter sehr unterschiedlicher zeitlicher Dimension – verbindet dabei regelmäßig eine leitbildorientierte stadtentwicklungspolitische Entscheidung mit einem umsetzungsorientierten Instrument. Dieses kann gleichzeitig als Katalysator, Keimzelle und Kommunikationsmedium fungieren. Neue Stadtquartiere erhalten in diesem Kontext häufig auch eine Bedeutung als Leuchtturmprojekt mit Vorbildfunktion.

Aktuelle oder geplante Bundes- oder Landesgartenschauen sowie Internationale Bauausstellungen machen deutlich, dass die Kombination aus der Entwicklung neuer Stadtquartiere und dem mitunter postulierten „Ausnahmestandard in der Stadtentwicklung“ im Rahmen einer Bauausstellung ein aktuelles Thema ist und wohl auch bleiben wird. Letzteres kann aufgrund der langen Vorlaufzeiten solcher Projekte und des üblichen mittleren Planungshorizonts von mindestens zehn Jahren als gesichert angenommen werden.

1.4.4 Eingesetztes Instrumentarium

Für die Entwicklung neuer Stadtquartiere steht den kommunalen Akteurinnen und Akteuren ein vielfältiges informelles und planungsrechtliches Instrumentarium zur Verfügung, dessen Anwendung von der Situation und Konstellation der Akteurinnen und Akteure im Einzelfall abhängt. Dabei kommen sowohl eher hoheitlich geprägte Prozesse und Instrumente zum Einsatz als auch Planungsverfahren in Trägerschaft der Investoren. Insbesondere bei den größeren neuen Quartieren und bei Stadterweiterungsvorhaben wird regelmäßig eine Kombination meh-

rerer Instrumente Anwendung finden. Mitentscheidend für die Anwendung verschiedener informeller und formeller Planungsinstrumente ist die jeweilige Eigentumssituation bei den Grundstücken.

Die Verfügbarkeit von Liegenschaften in kommunalem Eigentum oder ein kommunaler Zwischenerwerb bringen die Kommune (oder die beauftragte Entwicklungsträgerin oder den beauftragten Entwicklungsträger) regelmäßig in eine Schlüsselrolle mit großem Gestaltungsspielraum bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere. Die anschließende Veräußerung von Bauland kann mit der Umsetzung wohnungspolitischer, städtebaulicher, sozialer, baukultureller und weiterer Zielsetzungen (z. B. Verkehr, Klimaschutz) verbunden und über verschiedene planungsrechtliche und privatrechtliche Instrumente umgesetzt werden. Zusätzlich ist es möglich, im Rahmen von Konzeptverfahren die Vergabe der Grundstücke nicht primär an den Preis, sondern an verschiedene Kriterien zu binden (vgl. Temel; 2019).

Ferner deutet sich an, dass privatwirtschaftliche Akteurinnen und Akteure und Entwicklungsgesellschaften ebenfalls eine wichtige Rolle für die Entwicklung neuer Stadtquartiere an verschiedenen Standorten übernehmen. Es ist anzunehmen, dass bei solchen Projekten ökonomische Aspekte im Vordergrund stehen.

Die Durchführung von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen mit ihren besonderen Anwendungsvoraussetzungen und einem hohen politischen Konfliktpotenzial, aber auch ihren besonderen Möglichkeiten insbesondere im Hinblick auf die Preisgestaltung, scheint für die Realisierung neuer Quartiere entsprechend selten. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen spielen aber dennoch eine wichtige Rolle in konkreten Fällen (z. B. Frankfurt-Riedberg, Freiburg im Breisgau-Dietenbach, Konstanz-Hafner).

Aufgrund der zunehmenden Schwierigkeiten bei der Wohnraumversorgung, insbesondere für einkommensschwache Haushalte, kommen in einigen Städten Instrumente zum Einsatz, die steuernd auf den Markt einwirken, um neue bezahlbare Wohnungen zu schaffen. Diese Instrumente wirken auch im Kontext der Entwicklung neuer Stadtquartiere.

Die dargestellten Instrumente dürften auch zukünftig von hoher Bedeutung sein. Dies legen die diskutierten aktuellen Entwicklungen nahe. Gleichzeitig stellt sich die Frage, welche Rolle bisher vergleichsweise seltener eingesetzte Instrumente (z. B. ausgeprägte liegenschaftspolitische Konzepte und Baulandstrategien wie etwa in Ulm) oder neuere, oft auch informelle Instrumente spielen werden.

Welche Verbreitung die Anwendung verschiedener Instrumente aktuell hat, darauf können Studien wie die hier vorliegende oder auch das derzeit durch das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) gemeinsam mit dem Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (DV) im Auftrag des BBSR bearbeitete Projekt „Instrumente der Baulandbereitstellung und Bodenpolitik – Verbreitung und Anwendung bei Kommunen und Ländern“ Antworten geben.

2 Strukturmerkmale neuer Stadtquartiere

Die Verwendung unterschiedlicher Datenquellen (vgl. Kap. 1.3.1) führt zu einer heterogenen Informationsdichte im Hinblick auf einzelne Stadtquartiere und Merkmale. So weist die Datenbank nach der Erhebung und der Zusammenführung mit den vorhandenen BBSR-Daten beispielsweise das Jahr des Planungsbeginns für rund 72 % der Quartiere (541 von 751) aus, für das Merkmal „Bauherrinnen und Bauherren der Quartiere“ hingegen sind nur Angaben für ca. 36 % der Quartiere (269 von 751) vorhanden. Insofern basieren die folgenden Auswertungen auf einer unterschiedlichen Anzahl von Quartieren (n), die jeweils angegeben ist.

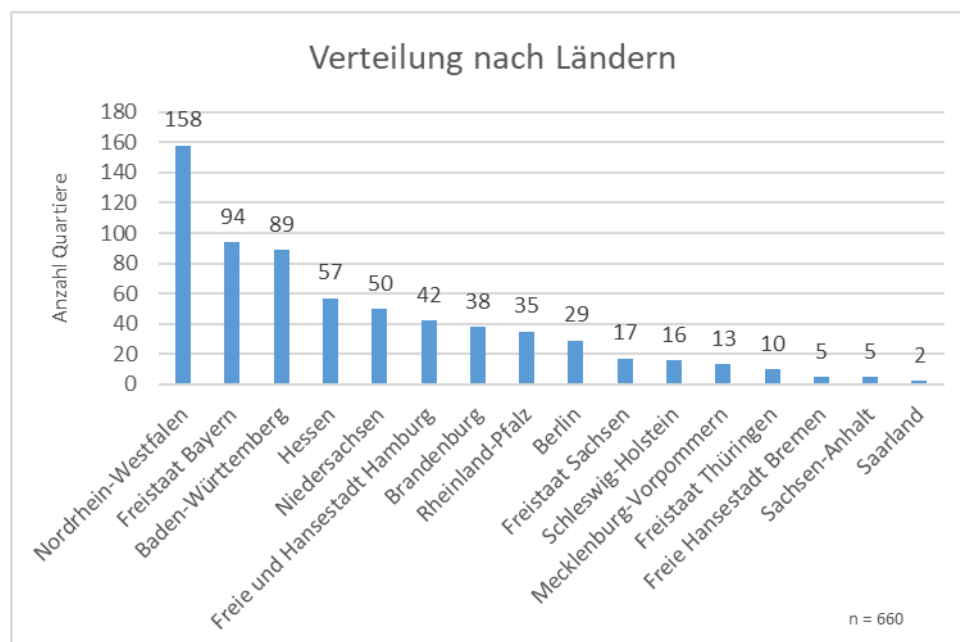
In der folgenden Auswertung wurden die 91 in der Datenbank enthaltenen Quartiere, die nicht den definierten Mindestgrößenkriterien entsprachen, nicht berücksichtigt, um Verzerrungen der Ergebnisse auszuschließen (vgl. Kapitel 1.3.1.1). Zudem wurden für Teile der Auswertung nur jene Quartiere herangezogen, die im Rahmen der in diesem Projekt durchgeführten bundesweiten Bestandserhebung (vgl. ebd.) oder vertiefenden Detailerhebung (vgl. Kapitel 1.3.1.2) erfasst worden sind, da hinsichtlich bestimmter Merkmale die Validität der vorhandenen Daten nicht sicher beurteilt werden konnte.

2.1 Rahmenbedingungen

2.1.1 Geographische und siedlungsstrukturelle Lage

Rund ein Viertel der erfassten Quartiere liegt in Nordrhein-Westfalen (158). Mit 14,2 % folgen Bayern (94) und Baden-Württemberg mit 13,5 % bzw. 89 Quartieren. Besonders wenige neue Stadtquartiere wurden hingegen in den Flächenländern Saarland (2) und Sachsen-Anhalt (5) erfasst (vgl. Abbildung 1).

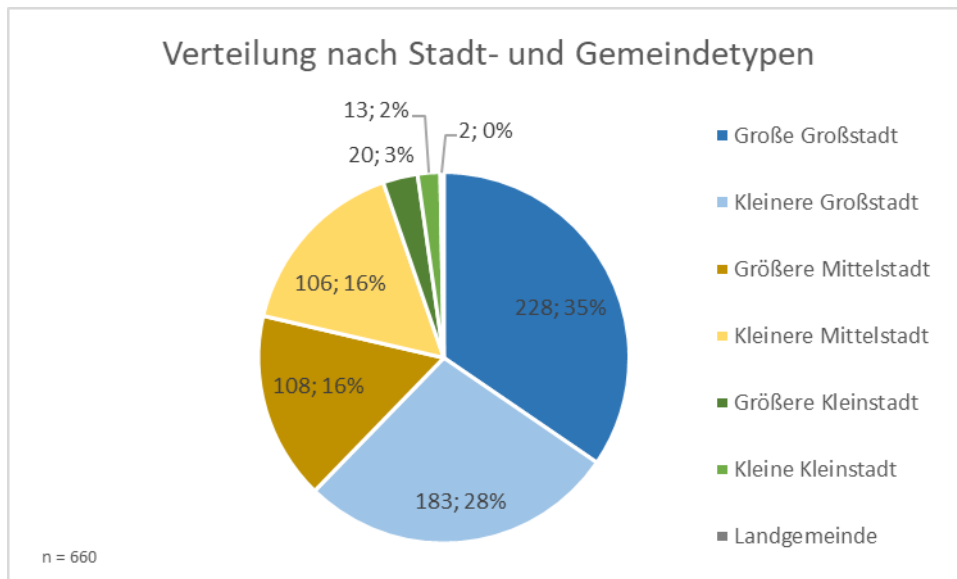
Abbildung 1: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Ländern



Der weitaus größte Teil der erfassten neuen Stadtquartiere ist in den alten Bundesländern verortet, nämlich 548 bzw. 83 % von insgesamt 660 Stadtquartieren. 50,1 % der in Westdeutschland erfassten neuen Stadtquartiere hatte einen Baubeginn in den 2010er Jahren. In Ostdeutschland hingegen wurde der Bau von 52,5 % der erfassten Quartiere bereits in den 1990er Jahren begonnen (vgl. dazu Kapitel 2.2.11 und Abbildung 8).

Bezüglich der Verteilung der Quartiere auf die Stadt- und Gemeindetypen (vgl. Abbildung 2) gilt: je kleiner die Stadt, desto geringer ist tendenziell auch die Anzahl der erfassten neuen Stadtquartiere. So befindet sich die Mehrheit der Quartiere in den Großen (34,5 %) und Kleineren (27,7 %) Großstädten. In den Kleinen und Größeren Mittelstädten sind es zusammen 32,4 %. In den Kleinstädten liegt der Prozentwert (5,0 %) im unteren einstelligen Bereich. Lediglich 0,3 % der erfassten neuen Stadtquartiere liegen in Landgemeinden. Allerdings sei an dieser Stelle nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die im Rahmen des Forschungsprojekts durchgeführte Erhebung insbesondere auf Mittel- und Großstädte fokussierte; die Zahlen für die Kleinstädte und Landgemeinden sind demzufolge nicht repräsentativ.

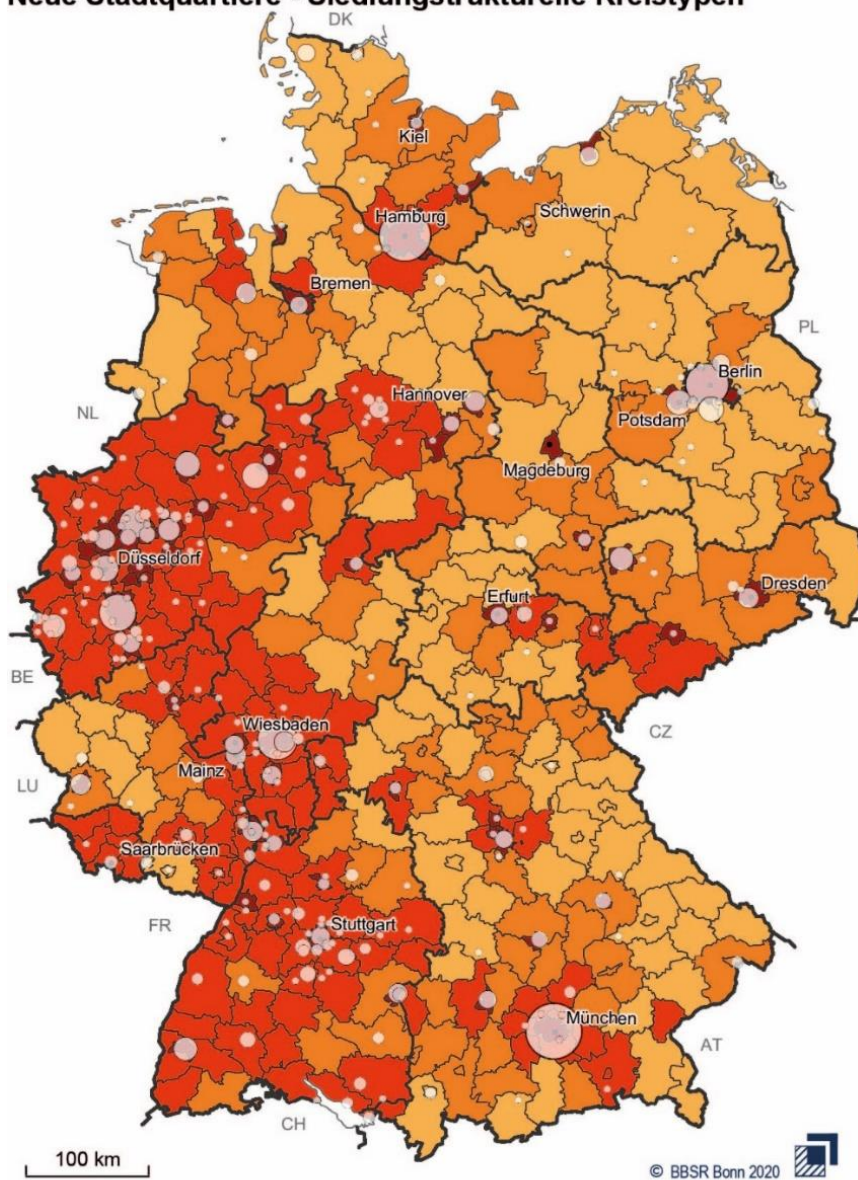
Abbildung 2: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Stadt- und Gemeindetypen



Die Kartendarstellung (vgl. Abbildung 3) zeigt deutlich eine Häufung neuer Stadtquartiere in den Ballungsräumen. So treten beispielsweise die Großstädte Hamburg, Berlin und München ebenso deutlich hervor wie die Metropolregion Ruhr, die Rheinschiene sowie das Rhein-Main-Gebiet. Eine Konzentration in den kreisfreien Großstädten und städtisch geprägten Kreisen ist klar ersichtlich. Insbesondere auch in vielen Universitätsstädten finden sich neue Stadtquartiere.

Abbildung 3: Überlagerung siedlungsstruktureller Kreistypen mit der Lage der neuen Stadtquartiere

Neue Stadtquartiere - Siedlungsstrukturelle Kreistypen



Siedlungsstrukturelle Kreistypen

- Dünn besiedelter ländlicher Kreis
- Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen
- Städtischer Kreis
- kreisfreie Großstadt

Anzahl "Neue Stadtquartiere" - Baubeginn ab 1990

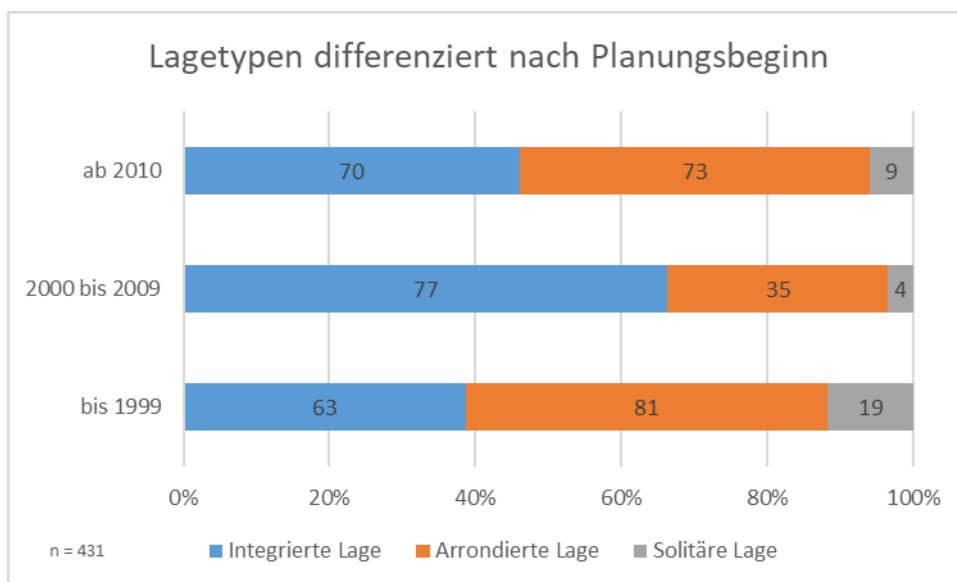
- 1
- 5
- 10

Datenbasis:
 BBSR-Datenbank "Neue Quartiere (Stand: Jan. 2020);
 Geometrische Grundlage: Gemeinden, Kreise (generalisiert), 31.12.2018 © BKG/GeoBasis-DE
 Bearbeitung: E. Degener

Knapp die Hälfte (48,9 %) der neuen Stadtquartiere, zu denen Informationen zur siedlungsstrukturellen Lage vorliegen (617 Quartiere insgesamt), findet sich in integrierten Lagen. Die wenigsten neuen Stadtquartiere (7,5 %) liegen solitär, also ohne Anknüpfung an den Siedlungsbestand. Der Anteil der integrierten Quartiere ist in den alten Bundesländern mit 48,8 % etwas höher als in den neuen Ländern mit 42,0 %. Neue Stadtquartiere in arrondierten Lagen, also an bestehende Siedlungseinheiten anknüpfend, kommen in Ost und West auf eine ähnliche Häufigkeit (40,7 % und 45,0 %), deutlicher sind dementsprechend die Unterschiede hinsichtlich der solitären Lagen mit 17,3 % in Ost und 6,1 % in West.

Ein interessantes Bild ergibt die Betrachtung der Lagetypen differenziert nach Alter der neuen Stadtquartiere (vgl. Abbildung 4). So hat der Anteil integrierter Entwicklungen in den 2000er Jahren zunächst deutlich zugenommen, ist jedoch für Quartiere mit Planungsbeginn ab 2010 wieder deutlich rückläufig. Umgekehrt verlief die Entwicklung bei den Quartieren in solitären Lagen. Die weitere Entwicklung dürfte im Einzelfall auch von der zukünftigen Wachstumsdynamik, der politischen Willensbildung vor Ort sowie auch von Umfang und Zeitpunkt der Aufgabe von Nutzungen auf potenziellen großen Entwicklungspotenzialen (z. B. industriell-gewerbliche Nutzungen, Häfen, Bahnhöfen, Krankenhauskomplexen usw.) abhängig sein. Hier ist sowohl denkbar, dass die Außenentwicklung längere Zeit alternativlos bleiben wird, als auch, dass sich neue Potenziale auftun, die den „Trend“ bei grundsätzlich geringerer Anzahl von neuen Quartieren umkehren.

Abbildung 4: Lagetypen der neuen Stadtquartiere differenziert nach Planungsbeginn



ZWISCHENFAZIT

Neue Stadtquartiere spielen vor allem in Ballungsräumen und Universitätsstädten eine Rolle. Vor diesem Hintergrund ist die geringe Anzahl von Standorten in den neuen Bundesländern im Rahmen der Erhebung partiell zu erklären und nicht überraschend.

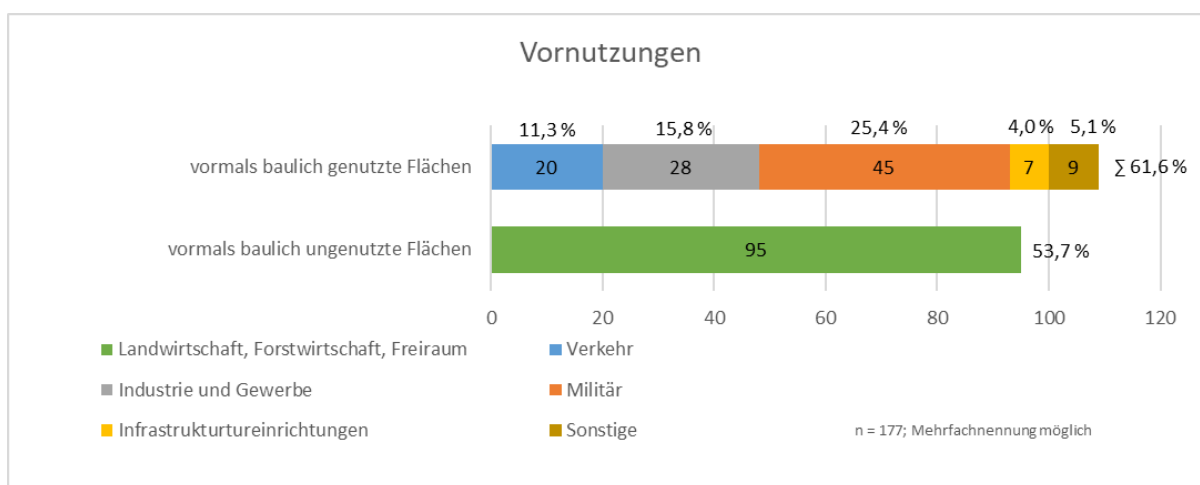
Etwa die Hälfte der neuen Stadtquartiere wird in integrierten Lagen geplant, in den alten Bundesländern etwas häufiger als in den neuen Ländern. In der ersten Dekade nach der Jahrtausendwende wurden offensichtlich vorrangig Innenentwicklungspotenziale realisiert. Nach dem Jahr 2010 gewannen Siedlungserweiterungen wieder stärker an Bedeutung. Die Zahlen stützen die in Kapitel 1.4 geäußerte Vermutung, dass nach einer Hochphase der Innenentwicklung mit einer Aktivierung teils großer Brachen zumindest in den Wachstumsregionen die Potenziale für eine weitere großmaßstäbliche Innenentwicklung fehlen bzw. bereits ausgeschöpft wurden. In den Städten, die seit langem mit einem hohen Siedlungsdruck konfrontiert sind, ist davon auszugehen, dass sich die Entwicklung größerer Flächen wieder stärker in Richtung Siedlungsränder verschieben wird. Dies dürfte aber auch abhängig von der weiteren Wachstumsdynamik, der Aufgabe bestehender Nutzungen und damit dem Vorhandensein potenzieller neuer Innenentwicklungspotenziale und dem Aufwand ihrer Umnutzung sein.

2.1.2 Vornutzungen

Über die Hälfte (53,7 %; 95 Fälle) der dahingehend analysierten neuen Stadtquartiere (n = 177) sind auf vormals land- oder forstwirtschaftlich oder als Freiraum genutzter Fläche entstanden. Die meisten Entwicklungsvorhaben im Freiraum (60 Fälle) erfolgten in Mittelstädten. Je kleiner die Gemeinde, desto häufiger wird auf Freiflächen zur Entwicklung neuer Stadtquartiere zurückgegriffen (vgl. Abbildung 6).

Die meisten Nennungen zur Vornutzung betrafen vormals baulich genutzte Flächen. Am häufigsten wurden oder werden dabei brachliegende Militärfächen zu neuen Stadtquartieren entwickelt. Dies trifft auf ein Viertel (25,4 %; 45 Fälle) aller Quartiere zu (vgl. Abbildung 5).

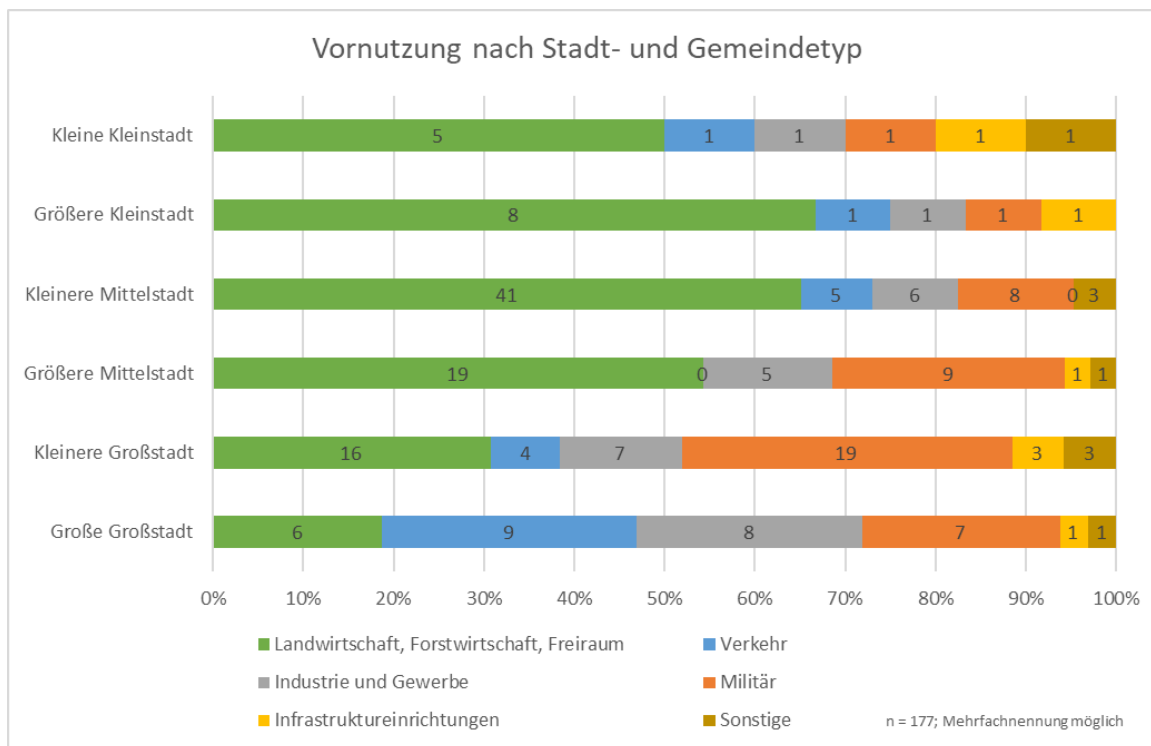
Abbildung 5: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach vorherigen Hauptnutzungen der Flächen



15,8 % (28 Fälle) der neuen Stadtquartiere sind auf brachgefallenen Industrie- und Gewerbeflächen, und 11,3 % (20 Fälle) sind auf ehemaligen Verkehrsflächen, in der Regel Bahnflächen oder Flughäfen, zum Teil aber auch Häfen, entstanden. Die Entwicklung von Stadtquartieren auf ehemaligen Verkehrsflächen ist überwiegend ein Thema für Großstädte (13 Fälle), insbesondere für große Großstädte (9 Fälle).

Weiterhin wurden Flächen von nicht mehr benötigten Infrastruktureinrichtungen, wie Polizeistandorte, Kliniken oder Schulen, für neue Stadtquartiere, umgenutzt. In der Kategorie „Sonstige“ (9 Fälle) wurden als Vornutzungen u. a. Sportanlagen, Abgrabungsflächen, Kleingartenanlagen, Gärtnereien und Wohngebäude genannt.

Abbildung 6: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach vorherigen Hauptnutzungen der Flächen und Gemeindetyp

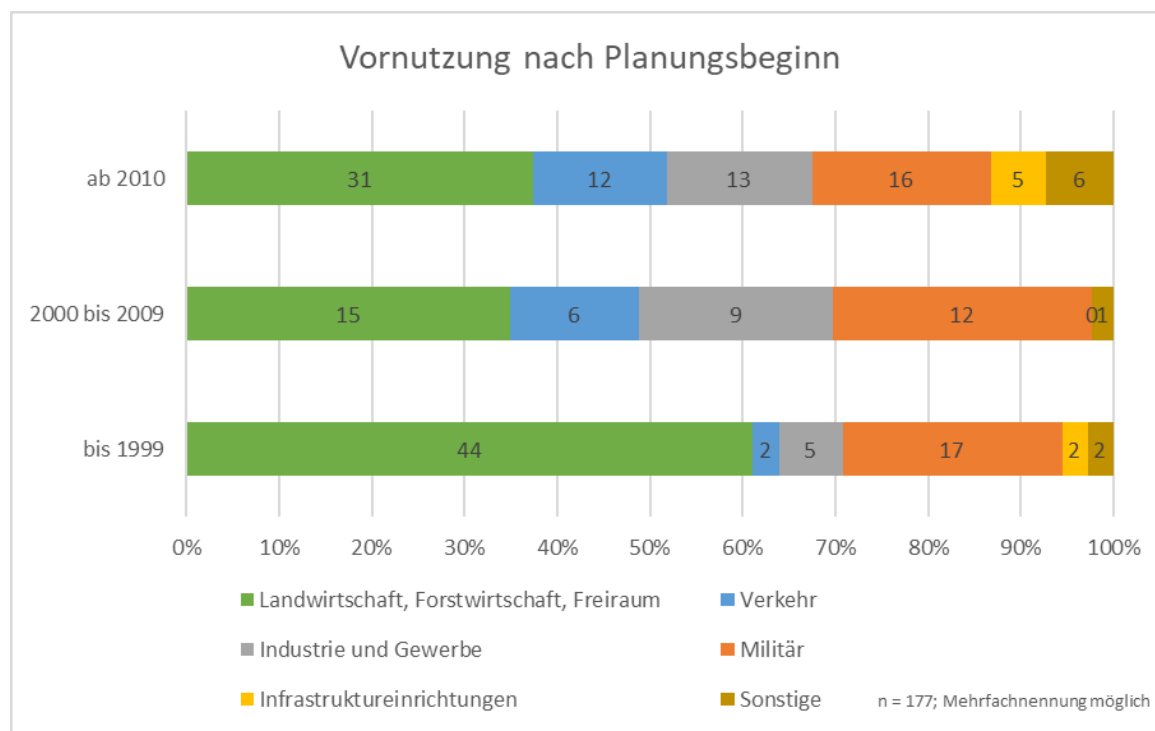


Beim Vergleich der Vornutzungen im zeitlichen Verlauf zeigt sich, dass ab dem Jahr 2000 die Inanspruchnahme von vormals land-, forstwirtschaftlich oder als Freiraum genutzten Flächen für neue Stadtquartiere deutlich gegenüber den 1990er Jahren abgenommen hat. Dies geschah insbesondere zugunsten der Wiedernutzung von Industrie- und Verkehrsflächen. In den 2010er Jahren ist jedoch wieder eine Zunahme der Nutzung von Flächen der Land- und Forstwirtschaft sowie von Freiraumbereichen ersichtlich (vgl. Abbildung 7). Dieser Befund korrespondiert auch mit der oben dargestellten zeitlichen Entwicklung der Lagetypen neuer Stadtquartiere.

Die Umnutzung von Infrastruktureinrichtungen wie Klinikflächen, Polizeiarealen, Sport- und Freizeitflächen tritt vermehrt erst seit den 2010er Jahren auf und könnte ein neues Phänomen sein, ähnlich den Bahnverkehrsflächen ab den 2000er Jahren. Die Umnutzung von Militärfächen für neue Stadtquartiere scheint hingegen abzunehmen. Die Revitalisierung von Industrie- und Gewerbeflächen befand sich in den 2000er Jahren auf einem Höchststand, war zuletzt jedoch wieder leicht rückläufig.

Diese Beobachtung wurde auch im Workshop mit Expertinnen und Experten bestätigt. So ständen besonders ehemalige Militärfächen seltener zur Verfügung. Flächen, die bereits im Freigabeverfahren waren, seien zum Teil wieder zurückgenommen worden. Für die Entwicklung von neuen Stadtquartieren würden manche Städte noch von älteren Freigaben von Konversionsflächen profitieren

Abbildung 7: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach vorherigen Hauptnutzungen der Flächen und Planungsbeginn



ZWISCHENFAZIT

Gut zwei Drittel und damit die Mehrheit aller neuen Stadtquartiere sind zumindest zum Teil auf vormals baulich genutzten Flächen entstanden. Von diesen Stadtquartieren wurden über 40 % auf brachliegenden Militärstandorten realisiert. Allerdings ist die Konversion von Militärflächen ebenso wie die Revitalisierung von Industrie- und Gewerbearealen rückläufig, wohingegen die Umnutzung von Infrastruktureinrichtungen zunimmt. Allerdings nahm auch die Neuinanspruchnahme von baulich nicht vorgezogenen Flächen in der jüngsten betrachteten Dekade wieder zu.

2.2 Planungs- und Realisierungsprozess

2.2.1 Projektstatus, Alter und Realisierungsdauer

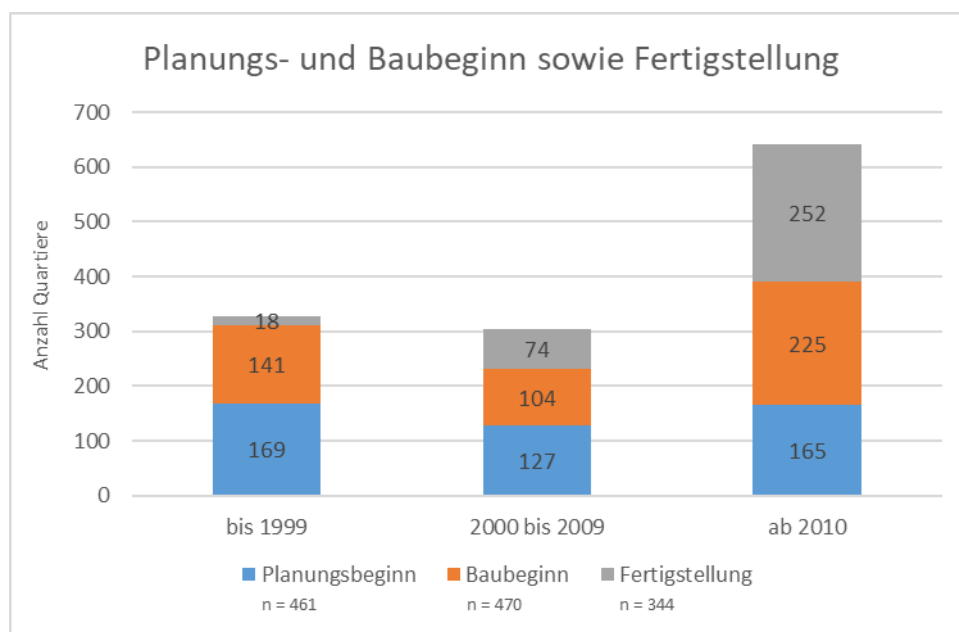
Von 436 Quartieren, zu denen Informationen zum Projektstatus verfügbar sind, befindet sich gut ein Fünftel (21,1 %) in der Planung und ein knappes Drittel (30,5 %) in der baulichen Realisierung. 48,4 % der Quartiere sind fertiggestellt.

Sowohl hinsichtlich des Planungs- und Baubeginns als auch bei den Fertigstellungen zeigt sich eine besondere Dynamik ab dem Jahr 2010, die ab 2015 noch weiter zugenommen hat. So begannen die Planungen für 35,8 % von 461 Quartieren ab 2010, für knapp die Hälfte (47,9 %) von 470 Quartieren lag der Baubeginn im vergangenen Jahrzehnt. Fast drei Viertel (73,3 %) von 344 Quartieren wurde ab 2010, 59,3 % der neuen Quartiere sogar erst ab 2015 fertiggestellt (vgl. Abbildung 8).

Diese Zahlen bestätigen die Wahrnehmung, dass dieses Handlungsfeld der Stadtentwicklung derzeit eine besondere Dynamik und Aktualität aufweist. Dennoch sei an dieser Stelle auch darauf hingewiesen, dass die Statistik möglicherweise dadurch verzerrt wird, dass die Befragten zuerst an aktuelle Projekte der Quartiersentwicklung

gedacht und bevorzugt diese angegeben haben. Unter Umständen fanden damit ältere Quartiere weniger Berücksichtigung.

Abbildung 8: Planungs- und Baubeginn sowie Fertigstellung der neuen Stadtquartiere



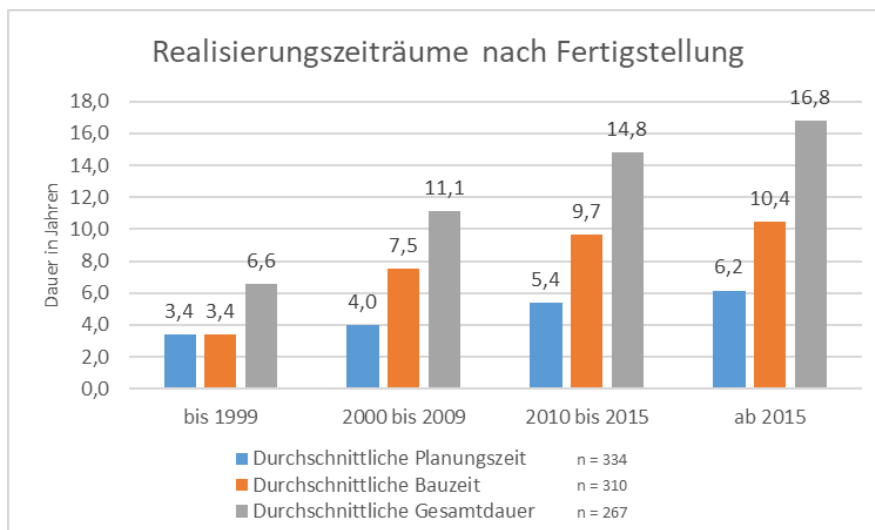
Besonders aufschlussreich ist die Betrachtung der benötigten Realisierungszeiträume. So liegen für 334 Quartiere Angaben zur Planungszeit, für 310 Quartiere zur Bauzeit und für 267 Quartiere zur Gesamtdauer vor. Es zeigt sich, dass die benötigten Zeiträume für die Planung und den Bau über die Jahre deutlich zugenommen haben. So lag die durchschnittliche Planungszeit ebenso wie auch die Bauzeit bei Projekten mit Fertigstellung bis 1999 bei 3,4 Jahren sowie die Gesamtdauer bei 6,6 Jahren. Bei den Projekten mit Fertigstellung ab 2015 betrug die durchschnittliche Planungszeit bereits 6,2 Jahre ($n = 204$), die Bauzeit 10,4 Jahre ($n = 233$) und die durchschnittliche Gesamtprojektdauer 16,8 Jahre ($n = 218$; vgl. Abbildung 9).

Angesichts der Tatsache, dass sich über die betrachteten Zeiträume kein Trend zu immer größeren Projekten hinsichtlich Fläche, Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner oder Anzahl der Wohneinheiten erkennen lässt, ist dies mutmaßlich primär Ausdruck komplexer werdender Planungs- und Bauprozesse. Die These, dass eine sinkende Nachfrage in der Planungsphase bei vielen Projekten zu einer temporären Aussetzung der Vorhaben geführt habe, kann anhand der vorliegenden Daten nicht geprüft werden. Sie erscheint jedoch als hauptsächliche Ursache weniger plausibel, da ein besonders großer Anteil an der Erhöhung der durchschnittlichen Gesamtprojektdauer erst auf die Bauphase entfällt.

Auch die Planungszeiträume haben sich verlängert. Im Workshop mit Expertinnen und Experten wurden die zunehmenden Erfordernisse zur Erstellung von Fachgutachten (wie z. B. Umweltberichte) aufgrund zunehmend schwierigerer Lagen neuer Stadtquartiere, ein gesunkener Entscheidungsmut der Politik, der zunehmende Aufwand seitens der Verwaltung (es würden mehr Prüfaufträge an die Verwaltung gestellt, um mehr Sicherheit zu bekommen) und eine Heterogenisierung der politischen Landschaft als Gründe genannt. Auch die Beteiligungsverfahren würden zunehmend umfangreicher und die Gegnerinnen und Gegner solcher Vorhaben seien professioneller organisiert. Ein Trend zunehmender Verzögerungen aufgrund juristischer Auseinandersetzungen sei ebenfalls erkennbar.

Die Betrachtung der Realisierungsdauer differenziert nach Gemeindetypen zeigt, dass die durchschnittliche Planungszeit mit der Größe der Kommune zunimmt, es sich mit der durchschnittlichen Bauzeit hingegen eher umgekehrt verhält. Die Gesamtdauer der Projekte ist in den kleineren Mittelstädten am längsten. Über die Gründe könnte an dieser Stelle nur spekuliert werden. Ob hierfür beispielsweise eingeschränkte Personalkapazitäten in den Kommunen ursächlich sind, wäre im Zuge tiefergehender Fallstudien zu untersuchen.

Abbildung 9: Realisierungsdauer der neuen Stadtquartiere differenziert nach Fertigstellung



ZWISCHENFAZIT

Eine besondere Dynamik hinsichtlich Planung, Bau und Fertigstellung neuer Stadtquartiere zeigt sich ab dem Jahr 2010, auch wenn letztlich die Intensität durch die vorliegenden Zahlen u. U. etwas überzeichnet wird. Knapp zwei Drittel der analysierten neuen Stadtquartiere sind nach 2015 fertiggestellt worden.

Die benötigten Zeiträume für Planung und Bau haben über die Jahre deutlich zugenommen. Auch mit der Größe der Kommune nehmen die Planungszeiträume zu. Beides ist wahrscheinlich Ausdruck anspruchsvoller Vorhaben und komplexer werdender Planungsprozesse.

2.2.2 Instrumente und Verfahren

2.2.2.1 Angewendete Instrumente

Bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere steht den Kommunen ein umfangreicher **Instrumentenkasten** zur Verfügung, der sich aus informellen, planungsrechtlichen, liegenschafts- und wohnungspolitischen Instrumenten sowie verschiedenen Wettbewerbsverfahren zusammensetzt. Die Ebenen überlagern sich zum Teil, sodass Instrumente häufig in Kombination zum Einsatz kommen (z. B. Wettbewerb + Bebauungsplan + städtebaulicher Vertrag). Allerdings zeigt sich auch, dass einige der Instrumente vergleichsweise selten zur Anwendung kommen. Die Betrachtung der Anwendungspraxis im Zeitverlauf kann interessante Erkenntnisse liefern, wobei darauf hingewiesen werden muss, dass die jeweilige Grundgesamtheit der betrachteten Quartiere, zu denen verlässliche Aussagen hinsichtlich des Instrumenteneinsatzes in den drei betrachteten Dekaden vorliegen, vergleichsweise klein ist.³ Dennoch sollen im Folgenden erkennbare Trends fallweise aufgegriffen werden.

In deutlich über zwei Drittel der Quartiere (71,9 % von n = 178), für die Angaben zu den angewendeten Instrumenten gemacht wurden, wurde ein informeller städtebaulicher Rahmenplan, Masterplan o. ä. als Grundlage der Quartiersentwicklung erarbeitet (vgl. Abbildung 10). In 23,0 % der Quartiere wurde ein kooperatives Werkstatt- oder Planungsverfahren o. ä. durchgeführt. Die Sozialraumplanung hat hingegen bei den untersuchten Quartieren kaum Bedeutung. Die Bedeutung dieser informellen Instrumente nimmt im Laufe der Zeit jedoch zu: War ein Rahmen- oder Masterplan bis 1999 Grundlage von 67,7 % der Quartiersentwicklungen (kooperatives Verfahren: 12,3 %), lag der Anteil ab 2010 bei 76,1 % (32,8 %).

Bei den **Wettbewerbsinstrumenten** kommt der städtebauliche Ideenwettbewerb, welcher für ein Drittel der Quartiere durchgeführt wurde, am häufigsten zum Einsatz. Eine etwas geringere Bedeutung hat der Realisierungswettbewerb als nächste Stufe, er wurde nur für 20,8 % der Quartiere ausgerichtet. Dahinter folgen die Wettbewerbe für Architektinnen und Architekten mit 14 % sowie für Investorinnen und Investoren mit 10,7 %. Weitere Wettbewerbsverfahren im Bereich der Landschaftsplanung sowie das Verfahren für Gutachterinnen und Gutachter haben eine ähnliche Bedeutung, sie spielten jeweils in rund 11 % der Quartiersentwicklungen eine Rolle. Auch die Verbreitung von Wettbewerbsverfahren nimmt seit den 1990er Jahren insgesamt deutlich zu.

Bei den **Planungsinstrumenten** ist es der Bebauungsplan, der die planungsrechtliche Grundlage für neun von zehn Quartieren (91,6 %) bildet. Hinzukommen noch weitere 7,9 % der Quartiere, in denen ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt wurde. Dessen Bedeutung ist jedoch über die Zeit deutlich rückläufig (von 10,8 % bis 1999 auf 4,5 % ab 2010). Rund die Hälfte der Quartiersentwicklungen (51,7 %) wurde mithilfe von kooperativen Verfahren zwischen Kommunen und Privaten mittels städtebaulichen Verträgen oder Erschließungsverträgen entwickelt. Das Besondere Städtebaurecht, in Form von Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen (11,2 %), Städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen (6,2 %) oder Maßnahmen der Städtebauförderung (7,9 %), kommt seltener zur Anwendung. Die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist in ihrer Verbreitung leicht rückläufig, spielt aber wie auch Maßnahmen der Städtebaulichen Sanierung und der Städtebauförderung seit den 2000er Jahren jeweils in rund 10 % der Quartiersentwicklungen eine Rolle.

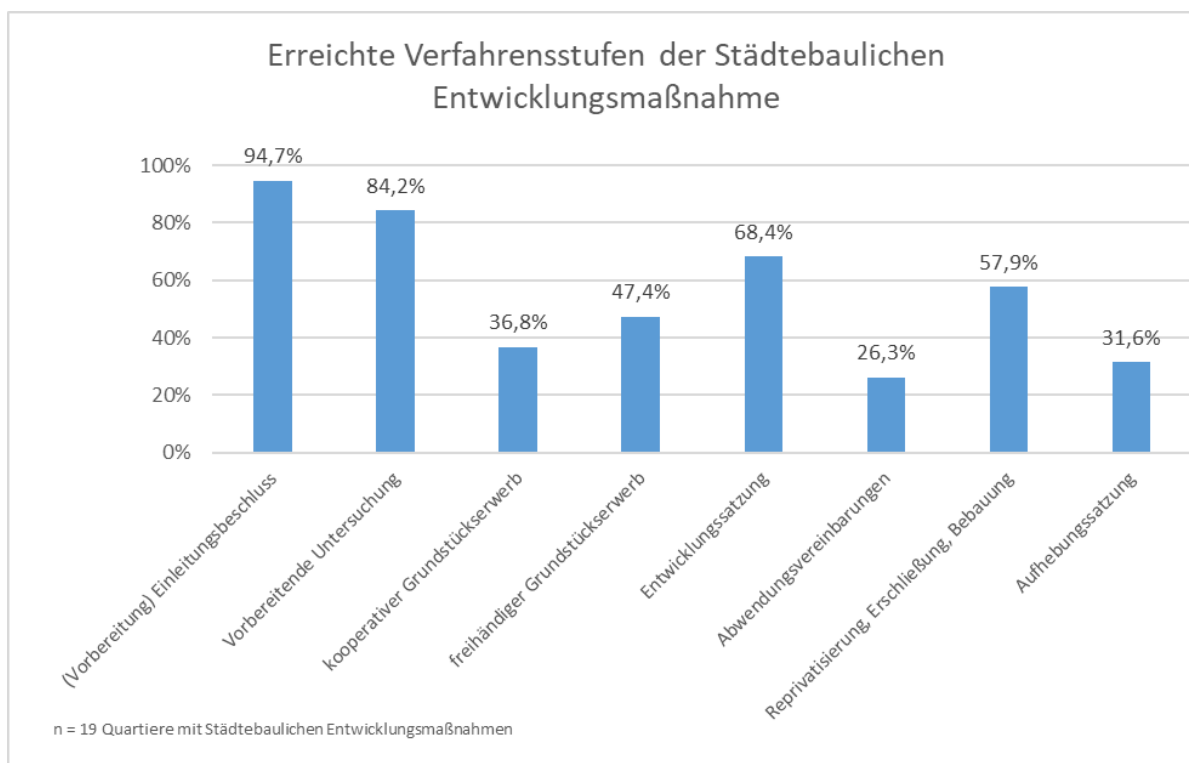
³ Der Instrumenteneinsatz konnte für 65 Quartiere mit Baubeginn bis 1999, für 40 Quartiere mit Baubeginn zwischen 2000 und 2009 sowie für 67 Quartiere mit Baubeginn ab 2010 ausgewertet werden.

Abbildung 10: Einsatz unterschiedlicher Instrumente in der Entwicklung neuer Stadtquartiere



Von den im Rahmen der zweiten Erhebungsphase vertiefend analysierten Quartieren ist in 19 Fällen (18,4 %) die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zum Einsatz gekommen bzw. wird deren Einsatz geplant. Während in 94,7 % dieser Quartiere der Einleitungsbeschluss vorbereitet wird oder bereits gefasst wurde, haben 31,6 % der Quartiere die letzte Stufe, die Aufhebungssatzung, erreicht (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Erreichte Verfahrensstufen bei Anwendung der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme



Die politische Entscheidung für eine Durchführung von Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen scheint stark von den Vorerfahrungen der Kommunen abzuhängen. Dabei ist es auch denkbar, dass dieses Instrument des Besonderen Städtebaurechts in Kombination mit anderen informellen, vorbereitenden Instrumenten zum Einsatz kommt. Gleichsam als Gegenentwurf können kooperative Verfahren zur Planung und Umsetzung neuer Stadtquartiere zum Einsatz kommen. Eine zentrale Rolle können dabei städtebauliche Verträge in Kombination mit der Bebauungsplanung spielen.

Aufgrund der zunehmenden Schwierigkeiten bei der Wohnraumversorgung, insbesondere für einkommensschwache Haushalte, kommen in einigen Städten Instrumente zum Einsatz, die steuernd auf den Markt einwirken, um neue bezahlbare Wohnungen zu schaffen. Diese Instrumente wirken auch im Kontext der Entwicklung neuer Stadtquartiere. Die Betrachtung der **liegenschafts- und wohnungspolitischen Instrumente** zeigt, dass bei 35,4 % der Entwicklungsprojekte der kommunale Zwischenerwerb für das jeweilige Gesamtareal oder Teilflä-

chen zum Einsatz kam.⁴ In den 2000er Jahren betrug der Anteil sogar 52,5 %, ist dann jedoch wieder auf 31,3 % ab 2010 zurückgegangen.

Eine Quote für den sozial geförderten Wohnungsbau wurde in fast einem Drittel der Projekte (30,9 %) implementiert. In 14 % der Quartiere gibt es Vorgaben für den preisgedämpften, frei finanzierten Mietwohnungsbau. Der Einsatz beider Instrumente hat im betrachteten Zeitraum deutlich zugenommen. Ausgehend von 12,3 % in den Jahren bis 1999 kommen Quoten für den sozialen Wohnungsbau ab 2010 in 52,2 % der Quartiere zum Einsatz, der Anteil des preisgedämpften Wohnungsbaus stieg von 4,6 % auf 26,9 %.

Auch der im Zeitverlauf stark gestiegene Anteil an Grundstücksvergaben nach Konzeptqualität von 12,3 % bis 1999 auf 43,3 % ab 2010 mit regelmäßigem Vorrang von Qualitätskriterien vor rein ökonomischen Kriterien deutet darauf hin, dass die Kommunen den Zwischenerwerb und ihr Flächeneigentum auch zur Erreichung sozialer Ziele nutzen.

Deutlich geringer ist die Bedeutung weiterer liegenschafts- und wohnungspolitischer Instrumente: Liegenschaftliche Partizipation ist nur in zwei von hundert Quartieren bedeutsam, auch das Erbbaurecht kommt nur in 2,8 % der Quartiere zum Einsatz.

Die vorstehenden Ergebnisse machen deutlich, dass regelmäßig eine Kombination von informellen und formellen Instrumenten bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere zum Einsatz kommt. Dabei ist von einer zunehmenden Diversifizierung von Instrumenten über die betrachteten Jahrzehnte auszugehen. So nahm die durchschnittliche Zahl der angewendeten Instrumente pro Quartiersentwicklung von 4,3 bis zum Jahr 1999 über 5,2 im Zeitraum 2000 bis 2009 auf 6,5 ab dem Jahr 2010 zu. Wettbewerbsverfahren und kooperative Verfahren für neue Stadtquartiere erhalten mehr Gewicht. Vom Kreis der Expertinnen und Experten wurde ebenso die häufige Verwendung von städtebaulichen Verträgen und informellen Instrumenten wie Rahmenplänen, informellen Beteiligungsverfahren und Gestaltungshandbüchern angeführt.

Die Diversifizierung und die damit gestiegene Komplexität von Planungsverfahren korreliert mit den vorstehend dargelegten Beobachtungen zur längeren Verfahrensdauer.

Ferner zeigt sich, dass die klassischen Instrumente des Städtebaurechts – insbesondere die Bebauungsplanung – von besonderer Bedeutung sind. Die vergleichsweise geringere Fallzahl des Einsatzes von Instrumenten des Besonderen Städtebaurechts – insbesondere der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) – ist nicht so zu interpretieren, dass diese Instrumente eine untergeordnete Rolle für die Entwicklung neuer Stadtquartiere spielen. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass gerade die SEM regelmäßig nur für städtebauliche Großprojekte zum Einsatz kommt.

Vom Kreis der Expertinnen und Experten wurde bestätigt, dass die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zunehmend zumindest als Option betrachtet würde. Besonders für kleinere Kommunen erschienen die Hürden groß. Ein Hinweis war, dass eine Art „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme light“ als Instrument benötigt würde, das nicht so strikt, aber leichter umzusetzen sein sollte. In diesem Zusammenhang wurde auch mit Sorge geäußert, dass immer mehr Aufgaben der kommunalen Planung – besonders aufwendigere Verfahren – federführend von Juristinnen und Juristen übernommen würden. Planerische Ziele seien dadurch stärker in den Hintergrund gerückt.

⁴ In der vertiefenden Erhebung lag der Anteil der Projekte mit Zwischenerwerb sogar bei 52,5 % (vgl. dazu die folgenden Aussagen in diesem Kapitel).

Im Rahmen der vertiefenden Erhebung konnten weitere Details zum Instrumenteneinsatz in den Kommunen auf kleinerer empirischer Basis erhoben werden, die das Gesamtbild weiter anreichern:

So kamen bei knapp der Hälfte der vertieft untersuchten Quartiersentwicklungen (48,0 %) **Fördermittel des Bundes und / oder der Länder** zum Einsatz, wobei neben diversen Länderprogrammen die Instrumente der Städtebauförderung genannt wurden.

In 78,6 % der Quartiere wurden **Instrumente zur Sicherung der städtebaulichen und architektonischen Qualität** angewendet, wobei unter diesen mit 68 Nennungen der städtebauliche Wettbewerb und der Wettbewerb für Architektinnen und Architekten am weitesten verbreitet ist. In jeweils rund einem Drittel der Quartiere setzt man auf ein Gestaltungshandbuch (38,3 %) oder einen Gestaltungsbeirat (33,3 %), eine Gestaltungssatzung hat mit 6,2 % eine deutlich geringere Verbreitung. Unter den weiteren Instrumenten, die in 40,7 % der Quartiere zum Einsatz kamen, finden sich beispielsweise Beratungsleistungen für Bauherrinnen und Bauherren, bauordnungsrechtliche Festsetzungen sowie Konzeptvergaben.

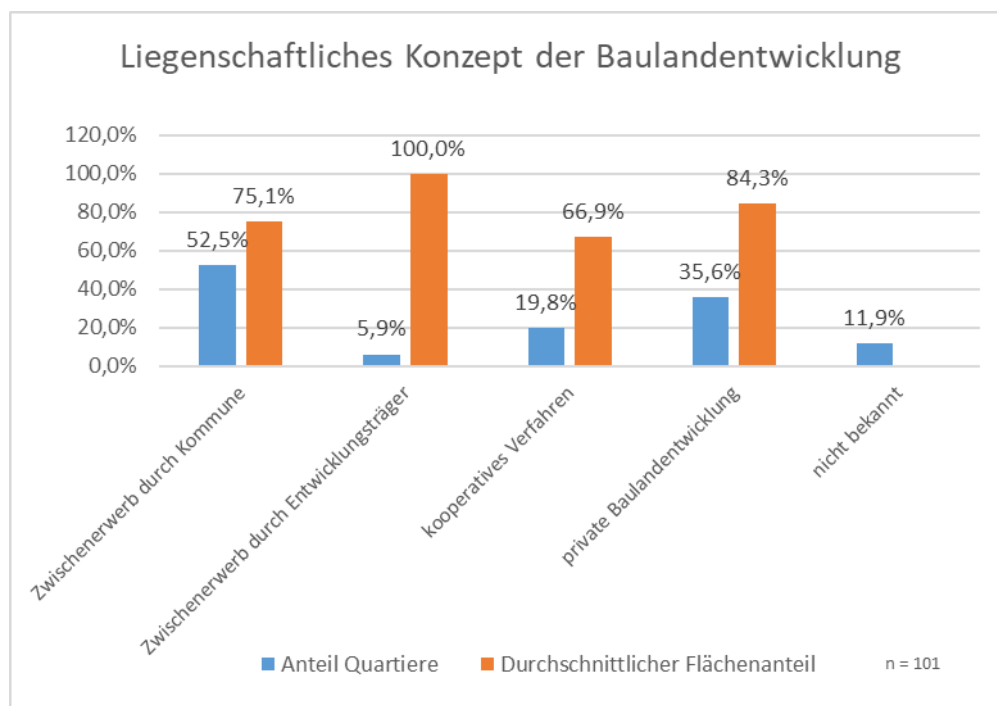
Wenn es um das liegenschaftliche Konzept sowie die wesentlichen Instrumente beim Ankauf der Flächen (Grunderwerb) und bei der Baulandentwicklung der neuen Stadtquartiere geht, zeigt sich, dass die Hälfte der an der vertiefenden Erhebung beteiligten Kommunen aktiv den Zwischenerwerb anwendet. Der mittlere Flächenanteil pro Projekt, den die Kommune dabei erwirbt, liegt bei rund 75 %. Deutlich niedriger ist mit 5,9 % der Quartiere die Bedeutung des Zwischenerwerbs über eine Entwicklungsträgerin oder einen Entwicklungsträger als Treuhänderin oder Treuhänder für die Kommune. Kooperative Verfahren spielen in 19,8 % der Fälle eine Rolle und betreffen im Durchschnitt einen Flächenanteil von 66,9 %. In über einem Drittel der Quartiere (35,6 %) steht die rein private Baulandentwicklung im Vordergrund mit einem durchschnittlichen Flächenanteil von 84,3 % (vgl. Abbildung 12).

Der hohe Anteil der neuen Stadtquartiere, welcher auf der Basis des kommunalen Zwischenerwerbs entwickelt wird, deutet auf die hohe Bedeutung der Kombination von Flächeneigentum und Planungshoheit hin. Der Zusammenhang von konsequenter kommunaler Liegenschaftspolitik und den bestehenden Möglichkeiten zur Erreichung gemeinwohlorientierter Ziele in der Quartiersentwicklung wurde vom Kreis der Expertinnen und Experten unterstrichen. Ein kommunaler Zwischenerwerb bringt die Kommune (oder die beauftragte Entwicklungsträgerin oder den beauftragten Entwicklungsträger) regelmäßig in eine Schlüsselrolle mit großem Gestaltungsspielraum bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere. Die anschließende Veräußerung von Bauland kann mit Bedingungen verbunden werden, welche die Durchsetzung quantitativer und qualitativer stadtentwicklungspolitischer Ziele ermöglicht, die über das Spektrum weiterer formeller Instrumente des Planungsrechts hinausgehen. Der Zwischenerwerb kann sich dabei auch auf eine direkte Weiterveräußerung an private Investoren beschränken, welche dann die Realisierung eines neuen Stadtquartiers übernehmen.

Eine **Umlegung** wurde in 29,3 % von 99 Quartieren durchgeführt, wobei amtliche und freiwillige Umlegungen (jeweils 58,6 %) gleich häufig vorkamen, zum Teil auch in Kombination.

Das **liegenschaftliche Konzept für die Vergabe der Grundstücke in kommunaler Hand** sieht in 78,4 % von 88 Quartieren eine Grundstücksvergabe durch Verkauf vor (bei einem durchschnittlichen Flächenanteil von 91,16 %), in 8 % der Quartiere kommt für Teilflächen (im Mittel 51,7 % der Gesamtfläche) auch das Erbbaurecht zur Anwendung.

Abbildung 12: Liegenschaftliches Konzept beim Ankauf und der Baulandentwicklung



Besondere Prinzipien bei der Baugrundstücksvergabe gibt es in 59,0 % der dahingehend 100 untersuchten Quartiere, 31,0 % verzichten darauf und 10,0 % gaben an, dass dies noch nicht entschieden sei. Bei dem Großteil der vertieft untersuchten Quartiere mit besonderen Prinzipien bei der Baugrundstücksvergabe (62,7 %) kommt die Konzeptvergabe, im Sinne einer primär an definierten inhaltlichen Kriterien orientierten Vergabe, zum Einsatz. Das Auswahlverfahren für Investorinnen und Investoren als eine Vergabe nach ökonomischen und inhaltlichen Kriterien kommt mit 44,1 % etwas seltener, aber immer noch häufig zum Einsatz. In einem Drittel der Quartiere erfolgt die Vergabe an bestimmte Bevölkerungsgruppen. Lediglich in jedem Zehnten Quartier erfolgt die Vergabeentscheidung per Los. Weitere genannte Prinzipien umfassen beispielsweise den Vorrang der Vergabe an kommunale Wohnungsunternehmen oder die Voraussetzung einer Zustimmung des Gestaltungsbeirates.

ZWISCHENFAZIT

Der klassische Bebauungsplan hat eine sehr große Bedeutung für die Entwicklung neuer Stadtquartiere. Die Steuerungsfähigkeit wird durch die Kombination mit kooperativen und informellen Instrumenten erhöht. Informelle Rahmenpläne kommen dabei in den meisten Fällen zum Einsatz. Dies deutet auf die hohe Eignung dieser Instrumentenkombinationen bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere hin. Die Instrumente des Besonderen Städtebaurechts kommen vergleichsweise selten zur Anwendung. Insbesondere die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme scheint mit Anwendungshemmnissen verbunden, dafür aber prädestiniert für sehr große städtebauliche Projektentwicklungen zu sein.

Die Bedeutung von Instrumenten, die steuernd auf den Wohnungsmarkt wirken sollen, hat in den vergangenen Dekaden deutlich zugenommen, insbesondere Quotenregelungen für sozialen, beziehungsweise preisgedämpften Wohnraum. Ein kommunaler Zwischenwerb wird immer häufiger auch zur Durchsetzung sozialer Entwicklungsziele genutzt.

Bei fast der Hälfte der vertieft untersuchten Quartiersentwicklungen kommen Mittel der Städtebauförderung zur Anwendung. Dies verdeutlicht die Bedeutung externer monetärer Mittel für die Entwicklung neuer Stadtquartiere.

2.2.2.2 Projektträgerinnen und Projektträger; Bauherrinnen und Bauherren

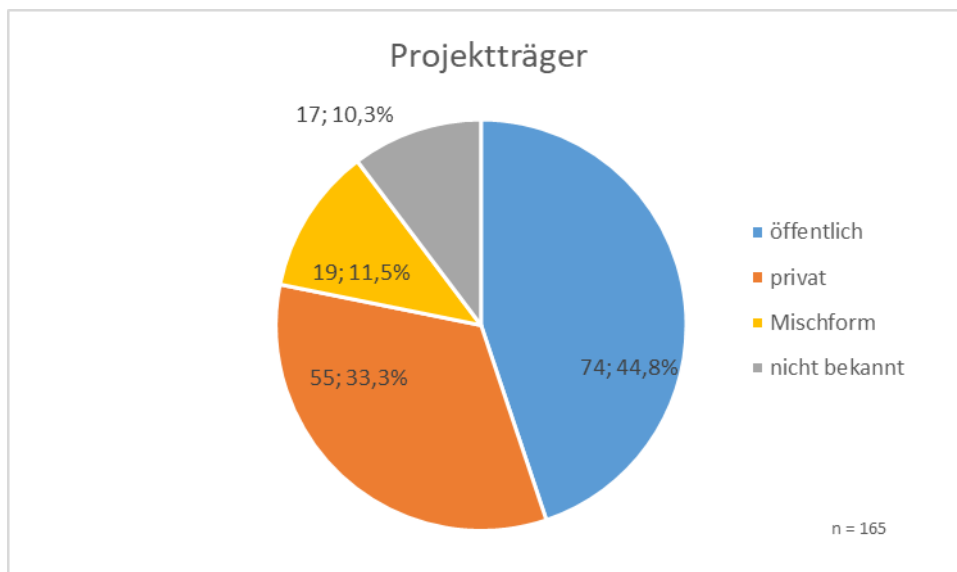
In 57 % der Quartiersentwicklungen sind die Kommunen als Projektentwicklerinnen involviert, entweder als alleinige Projektträgerinnen (44,8 %) oder in Kooperation mit Privaten (11,5 %). Ein Drittel der neuen Stadtquartiere wird von privaten Projektentwicklerinnen oder Projektentwicklern realisiert (vgl. Abbildung 13). Die Betrachtung der Entwicklung im Zeitverlauf zeigt einen deutlichen prozentualen Rückgang der Projekte in privater Trägerschaft (von 39 % bei Planungsbeginn bis 1999 auf 23,4 % ab 2010). Allerdings liegt ab 2010 auch der Anteil der Quartiere, für die die Projektentwicklerin oder der Projektentwickler als „nicht bekannt“ angegeben wurde, rund fünfmal so hoch wie im Zeitraum bis 1999. Daher lässt sich diesbezüglich kaum ein eindeutiger Trend herauslesen.

Die Rückmeldungen des Kreises der Expertinnen und Experten zu den Ergebnissen waren differenziert. In Kommunen mit angespannteren Wohnungsmärkten und höheren Bodenwerten (Bsp. Frankfurt und Darmstadt) würden häufig private Projektträgerinnen und Projektträger eingesetzt. Die hohen Preise und die Personalsituation der Kommunen wurden als große Hemmnisse für kommunale Eigenentwicklungen genannt. Auch die Planungskultur vor Ort sei ein entscheidender Faktor. Von anderen wurde jedoch ein Umbruch und sogar eine gegenläufige Tendenz wahrgenommen (Bsp. Paderborn). Die Kommunen würden wieder selbst mehr von der Vorbereitung bis zur Entwicklung in die Hand nehmen oder sich in Projektentwicklungen Privater einkaufen. Ergänzende Unterstützungsangebote beispielsweise durch das Land Nordrhein-Westfalen wurde von den Teilnehmenden positiv bewertet (Bsp. Kooperative Baulandentwicklung von NRW.URBAN).

Die Bauherrinnen und Bauherren sind in der Mehrheit private Bauträgerinnen und Bauträger oder Immobilienentwicklerinnen und Immobilienentwickler (75,8 %) und private Einzelpersonen (52,8 %; vgl. Abbildung 14). Mit einem Rückgang von 86,2 % auf 62,7 % (bei den privaten Bauträgerinnen und Bauträgern / Immobilienentwicklerinnen und Immobilienentwicklern) bzw. von 66,2 % auf 37,3 % (bei den privaten Einzelpersonen) von den 1990er Jahren bis zu den 2010er Jahren scheint deren Bedeutung jedoch abzunehmen.⁵ Kommunale Wohnungsunternehmen (29,8 %), Wohnungsgenossenschaften (20,2 %) oder private Wohnungsunternehmen (23,0 %) treten zwar deutlich seltener als Bauherrinnen und Bauherren in neuen Stadtquartieren auf, die Bedeutung insbesondere der kommunalen Wohnungsunternehmen nimmt jedoch zu. So traten bis 1999 in 29,2 % der Quartiersentwicklungen Kommunen oder kommunale Wohnungsunternehmen als Bauherrinnen und Bauherren auf, ab 2010 lag deren Anteil bereits bei 37,3 %. In der Regel sind die Projektentwicklungen durch verschiedene Bauherrinnen und Bauherren geprägt

⁵ An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass für Quartiere mit Planungsbeginn ab 2010 der Anteil derjenigen Projekte, für die die Bauherrin oder der Bauherr als „nicht bekannt“ angegeben wurde, mit 29,9 % sehr hoch ist. Es kann daher angenommen werden, dass die tatsächlichen Anteile bei der Realisierung höher liegen. Dennoch ergibt sich eine rückläufige Entwicklung.

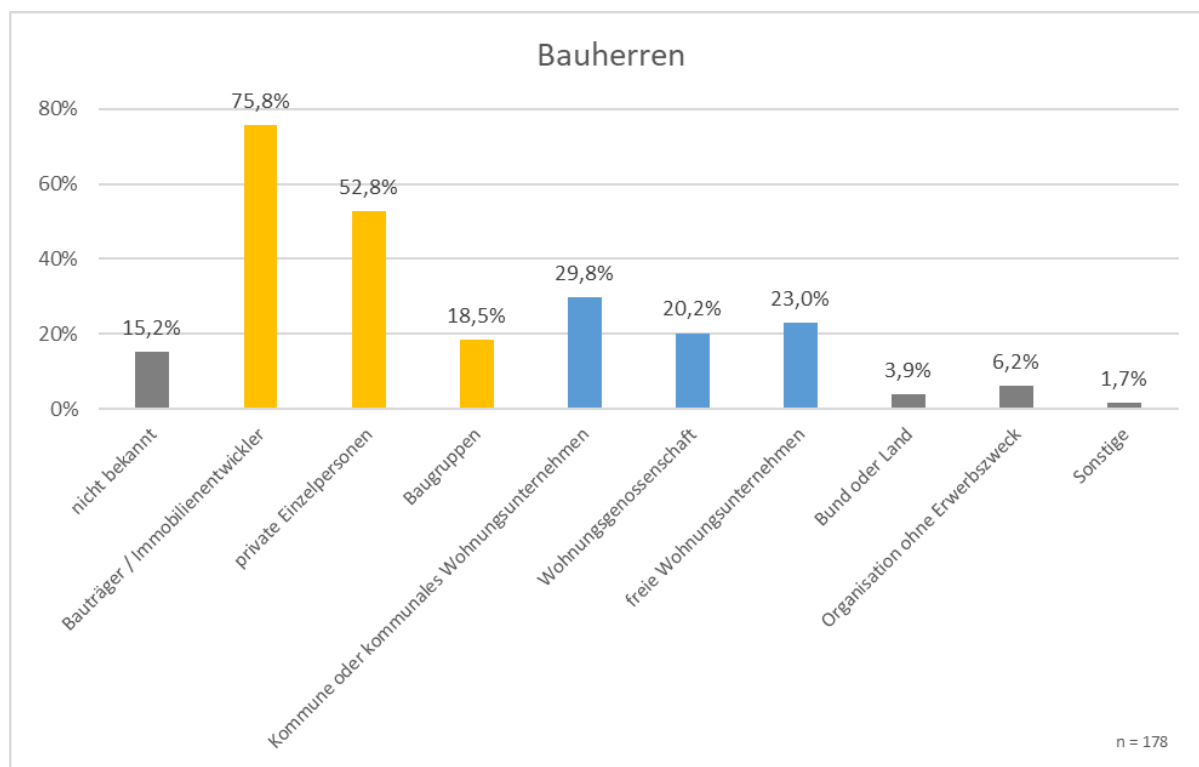
Abbildung 13: Projektträgerinnen und Projektträger



Der Kreis der Expertinnen und Experten äußerte zudem, dass eine Zunahme des institutionellen Mietwohnungs-segmentes in neuen Stadtquartieren wahrnehmbar sei. Öffentliche und große private Wohnungsunternehmen würden sich stärker einkaufen. Kommunale Wohnungsunternehmen seien zudem nicht nur ein Thema für Groß- und Mittelstädte. Interessant ist dabei, dass auch auf mehrere kleinere Kommunen in Baden-Württemberg mit unter 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern hingewiesen wurde, die eigene Wohnungsunternehmen gründeten. Nichtsdestotrotz gestalte sich eine Diskussion über städtebauliche Qualitäten auch mit kommunalen Unternehmen partiell schwierig und diese seien keine Garanten für einen qualitativeren Städtebau.

Die Bedeutung von Baugruppen bzw. -gemeinschaften nimmt bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere deutlich zu, liegt aber insgesamt auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau (bis 1999 15,4 % der Projekte, ab 2010 25,4 %). Laut Kreis der Expertinnen und Experten steige die Anzahl diesbezüglicher Anfragen bei allen Kommunen, aber es fehle an kostengünstigen Grundstücken (Bsp. Frankfurt). Außerdem sei der Beratungsbedarf der Baugruppen bis zu einer erfolgreichen Umsetzung sehr hoch und die Zeit bis zur Realisierung etwas länger, wodurch bei der Grundstücksvergabe längere Zugriffsoptionen eingeräumt werden müssten.

Abbildung 14: Bauherrinnen und Bauherren

**ZWISCHENFAZIT**

Bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere engagieren sich die Kommunen in der Mehrzahl der Fälle selbst als alleinige Projektentwicklerinnen oder in öffentlich-privater Partnerschaft. Die Realisierung der neuen Stadtquartiere erfolgt regelmäßig durch unterschiedliche Bauträgerinnen und Bauträger. In diesen Fällen sind zum überwiegenden Teil Private beteiligt, welche die Gebäude oder Wohnungen nach Fertigstellung oftmals weiterveräußern. Die Bedeutung kommunaler Wohnungsunternehmen nimmt jedoch zu. Auch Baugruppen beziehungsweise -gemeinschaften haben in den vergangenen Dekaden deutlich an Bedeutung gewonnen.

2.2.2.3 Beteiligung

In 58,3 % der dahingehend analysierten 103 neuen Stadtquartiere (60 Fälle) wurde die Planung durch Bürgerbeteiligungsformate, die über die formellen Anforderungen des BauGB hinausgehen, begleitet. Die genannten Formate sind sehr unterschiedlich, verfolgen aber alle den gleichen Zweck einer transparenten Planung und Berücksichtigung bestimmter Belange. Genannt wurden u. a. Runde Tische, Bürger- und Stadtteilvereine, aktivierende Befragungen von Bürgerinnen und Bürgern, Kinder- und Jugendbeteiligung, Workshopverfahren, Projektnewsletters und -website, Stadtteilbegehungen, Arbeitsgruppen und Workshops, Infoboxen, Stadtteilkonferenzen, Beteiligung an Leitbildprozessen oder die Berufung von Bürgerinnen und Bürgern in die Wettbewerbsjury.

Für 43,2 % von 104 dahingehend vertieft untersuchten neuen Stadtquartieren haben die Kommunen angegeben, dass die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger den Entwicklungsprozess in besonderer Weise beeinflusst hat. In zwei Fällen wurde die Beteiligung negativ bewertet, weil sie die Planungsdauer verlängert hat und die Festsetzung von Dachbegrünung zurückgenommen werden musste. In der Mehrzahl (43 Fälle) hat die Beteiligung das Vorhaben positiv beeinflusst. Die Akzeptanz für das Gesamt-, aber auch für Einzelvorhaben konnte gesteigert werden und die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit dem neuen Stadtquartier wurde merklich erhöht.

Für jedes vierte neue Stadtquartier (27,7 %; 26 Fälle) wurde konstatiert, dass die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger die städtebauliche Qualität in besonderer Weise beeinflusst hat. Dies sei zum einen etwa durch eine architektonische Qualitätssteigerung bei den Gebäuden und den Erhalt von Bäumen oder eines Landschaftsraums erreicht worden. Zum anderen brachte die Berücksichtigung von Baugruppen und die Förderung des ökologischen Bauens sowie die Schaffung einer barrierefreien Zuwegung besondere Qualitäten hervor. Vorschläge aus der Bürgerschaft hätten teils zu deutlichen Konzeptänderungen mit qualitativer Aufwertung geführt. Die hohe bauliche Dichte wurde hingegen durch die Beteiligung in manchen Fällen sowohl angenommen oder gefordert, in anderen Fällen aber auch abgelehnt.

ZWISCHENFAZIT

Bei der Mehrheit der neuen Stadtquartiere findet eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger statt, die über das rechtlich notwendige Mindestmaß hinausgeht. Dabei wird sowohl Einfluss auf das grundlegende Konzept, als auch auf Detailfragen insbesondere zur städtebaulichen Qualität genommen. Die Wirkung der zusätzlichen Beteiligung auf den Entwicklungsprozess wird überwiegend positiv bewertet.

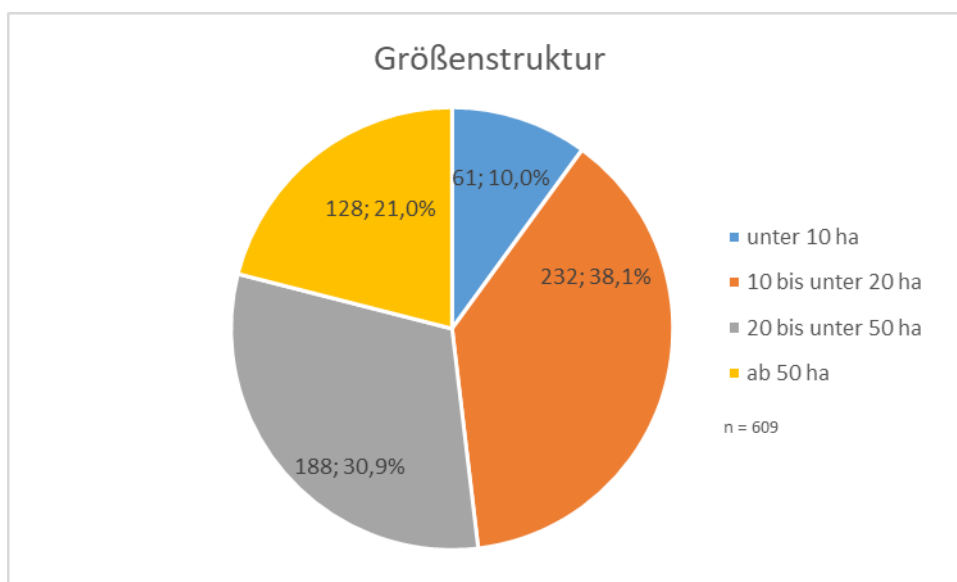
2.3 Strukturmerkmale der erfassten Quartiere

2.3.1 Größe und Dichte

Flächengröße

Knapp die Hälfte der erfassten Quartiere umfasst weniger als 20 ha (n = 609; vgl. Abbildung 15). Die durchschnittliche Flächengröße über alle Quartiere liegt bei 40,4 ha.

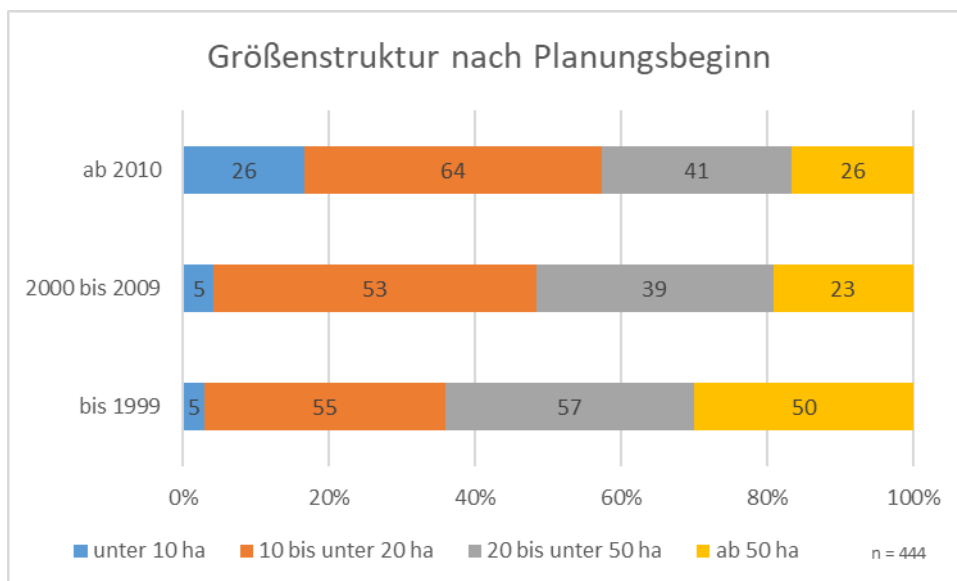
Abbildung 15: Größenstruktur der neuen Stadtquartiere



Die Betrachtung der Größenstrukturen differenziert nach Planungsbeginn zeigt einen deutlichen Trend hin zu flächenmäßig eher kleinen Entwicklungen (vgl. Abbildung 16). Insbesondere wuchs der Anteil der Quartiere unter 10 ha von 3,0 % bis 1999 auf 16,6 % bei den Quartieren, die nach 2009 geplant wurden. Gleichzeitig sank der Anteil der Quartiere ab 50 ha von 29,9 % auf 16,6 %. Es kann vermutet werden, dass dies auch auf die Aus-

schöpfung größerer Flächenpotenziale in den Kommunen zurückzuführen ist. Wenigen sehr großmaßstäbigen Projekten steht in jüngerer Zeit eine Vielzahl vergleichsweise kleiner Quartiersentwicklungen gegenüber.

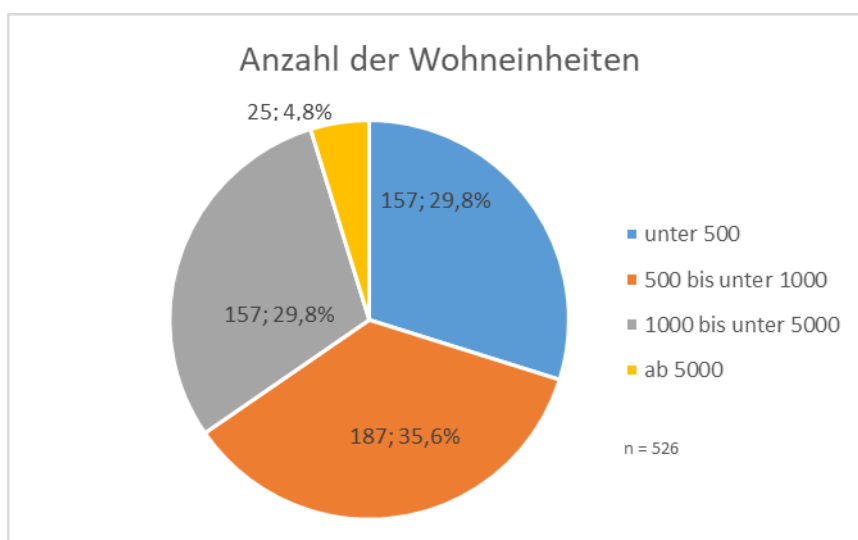
Abbildung 16: Größenstruktur der neuen Stadtquartiere differenziert nach Planungsbeginn



Anzahl Wohneinheiten

Die durchschnittliche Anzahl der realisierten Wohneinheiten (WE) der 526 Quartiere mit entsprechender Angabe beträgt 1.204. Gut zwei Drittel (65,4 %) der analysierten Quartiere umfassen weniger als 1.000 Wohneinheiten (vgl. Abbildung 17).

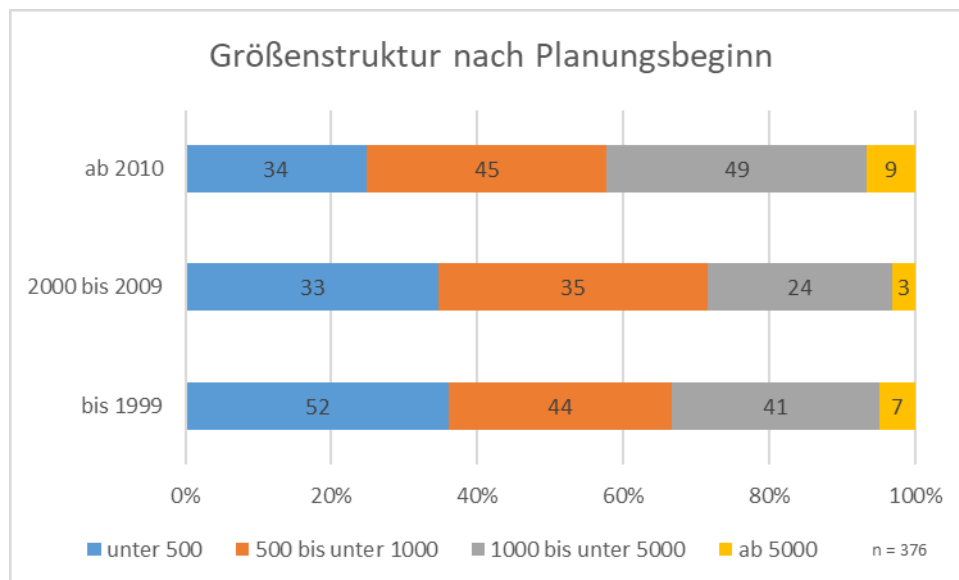
Abbildung 17: Anzahl der Wohneinheiten neuer Stadtquartiere



Die Betrachtung der Anzahl der realisierten Wohneinheiten im Zeitverlauf zeigt ein leicht gegensätzliches Bild im Vergleich zur Entwicklung der jeweiligen Fläche dieser Quartiere: So liegt der Anteil der Quartiere mit weniger als 500 Wohneinheiten bei Planungsbeginn bis 1999 bei 36,1 %, bei Planungsbeginn ab 2010 reduziert sich der Anteil auf 24,8 %. Bei Quartieren mit mehr als 5.000 Wohneinheiten wächst der Anteil von 4,9 % auf 6,6 % (vgl.

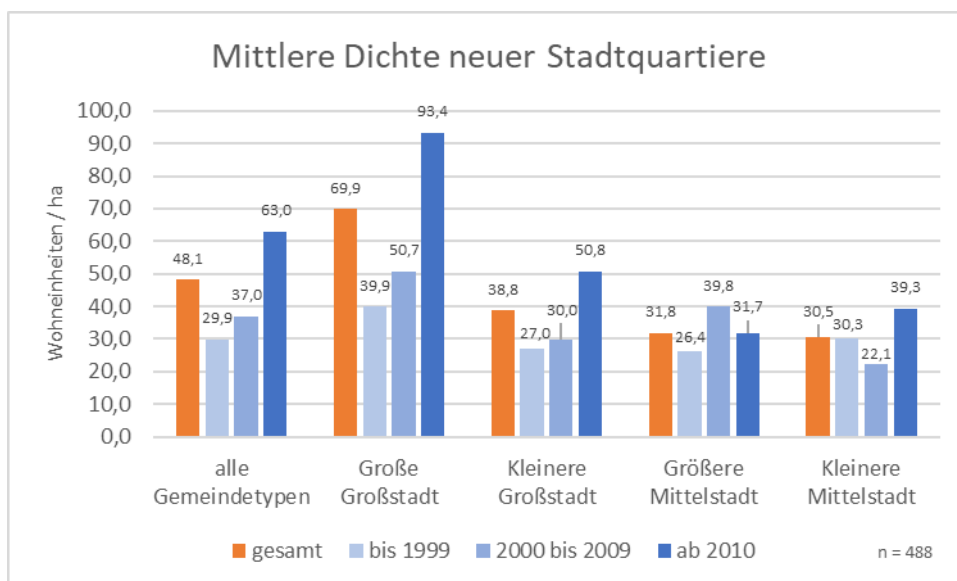
Abbildung 18). Der Trend zu Quartieren auf kleineren Flächen führt demzufolge nicht zu einer reduzierten mittleren Anzahl der Wohneinheiten.

Abbildung 18: Größenstruktur neuer Stadtquartiere nach Anzahl der Wohneinheiten differenziert nach Planungsbeginn



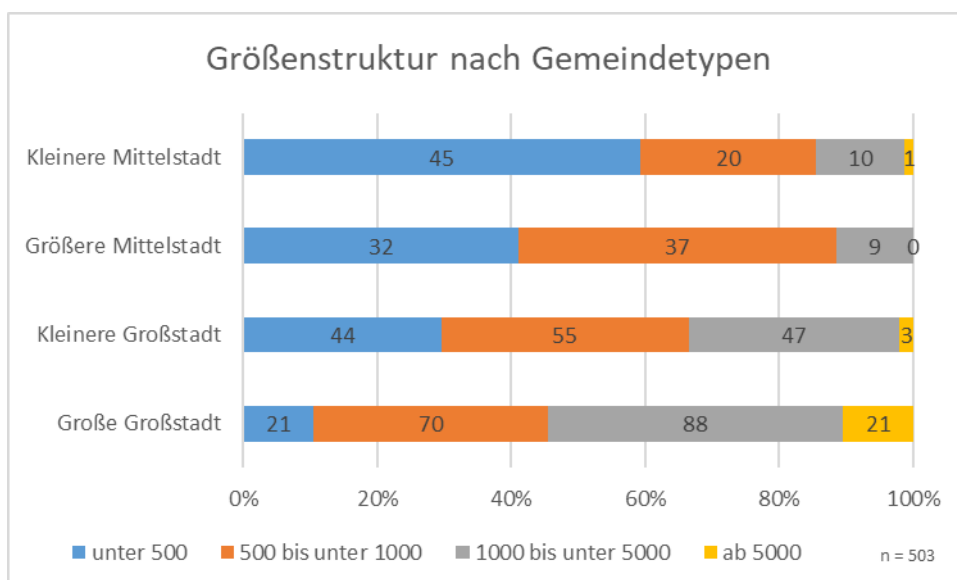
Dies bedeutet, dass die städtebauliche Dichte der Quartiere zunimmt. Lag diese bei Quartieren mit Planungsbeginn vor dem Jahr 2000 noch bei durchschnittlich 29,9 Wohneinheiten pro Hektar, so erreichen die neueren Quartiere mit Planungsbeginn nach 2009 eine mehr als doppelt so hohe Dichte (63,0 WE/ha). Vor allem in den Großen Großstädten ist ein enormer Anstieg von 39,9 auf 93,4 Wohneinheiten je Hektar zu verzeichnen, wobei auch die übrigen Gemeindetypen deutliche Zunahmen verzeichnen (vgl. Abbildung 19). Bei diesen Zahlen ist allerdings zu beachten, dass sie sich auf das jeweilige Bruttobauland beziehen. Vor dem Hintergrund der vorstehend beschriebenen Abnahme der Projektgrößen lässt dies zwei Schlüsse zu. Zum einen kann es bedeuten, dass in jüngerer Zeit weniger neue Stadtquartiere mit größeren integrierten Grünflächen, Parks und Verkehrsanlagen entstanden sind, welche sich dämpfend auf die Dichte – ausgedrückt in Wohneinheiten je Hektar Bruttobauland – auswirken würden. Dies lässt sich jedoch auf Basis der vorliegenden Daten nicht überprüfen. Zum anderen haben natürlich auch die Gebäudetypologien Einfluss auf die realisierbare Dichte. Diesbezüglich zeigen die Ergebnisse deutlich, dass der Anteil der Quartiere, in denen überwiegend Ein- und Zweifamilienhäuser entstehen und die im Mittel eine Dichte von 19,8 WE/ha erreichen, klar rückläufig zugunsten der Quartiere ist, die größtenteils aus größeren Mehrfamilienhäusern bestehen und deren Dichte im Durchschnitt bei 77,3 WE/ha liegt (vgl. dazu auch Kapitel 2.3.3.1).

Abbildung 19: Mittlere Dichte neuer Stadtquartiere differenziert nach Gemeindetypen



Hinsichtlich der Anzahl der realisierten Wohneinheiten lässt sich wie bereits vermutet formulieren: Je größer die Stadt, desto höher der Anteil an Quartieren mit einer eher hohen Anzahl an Wohneinheiten. So liegt der Anteil der Quartiere unter 500 Wohneinheiten in den Großen Großstädten bei 10,5 %, in den Größeren und Kleinen Mittelstädten hingegen bei 41,0 % bzw. 59,2 %. Umgekehrt weisen in den Großen und Kleineren Großstädten 54,5 % bzw. 33,6 % der untersuchten Quartiere mehr als 1.000 Wohneinheiten auf, in den Größeren und Kleineren Mittelstädten sind es nur 11,5 % bzw. 14,5 % (vgl. Abbildung 20).

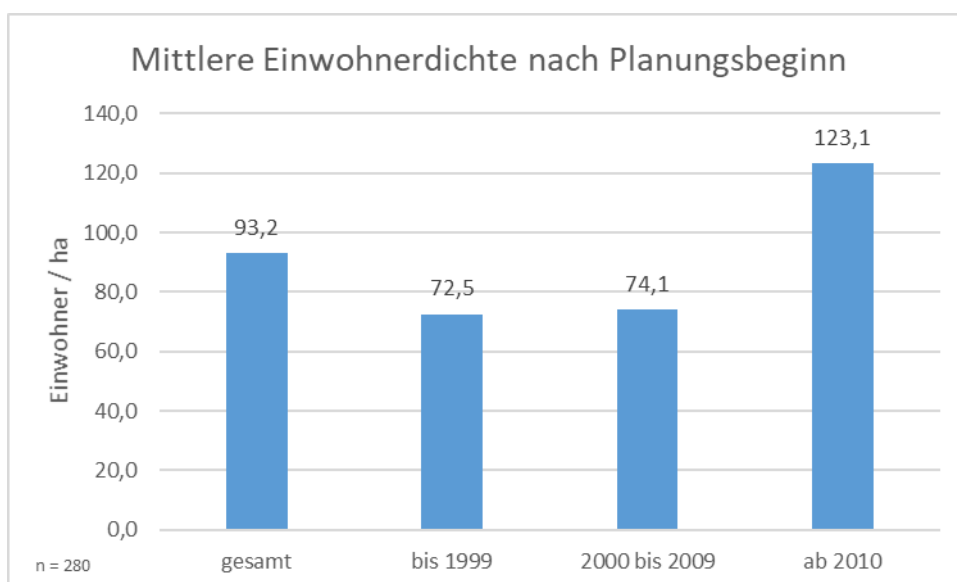
Abbildung 20: Größenstruktur neuer Stadtquartiere nach Anzahl der Wohneinheiten differenziert nach Gemeindetypen



Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner

Von 296 Quartieren mit vorliegenden Angaben zur Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner haben 19,6 % weniger als 1.000, 62,8 % zwischen 1.000 bis unter 5.000 und 17,6 % mehr als 5.000 Bewohnerinnen und Bewohner. Der Mittelwert der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner dieser neuen Quartiere liegt bei 3.465 Personen. Über die betrachteten Jahre hat die Einwohnerdichte deutlich zugenommen, insbesondere ab 2010 (vgl. Abbildung 21). Lag der Wert für Quartiere mit Planungsbeginn vor dem Jahr 2000 noch bei 72,5 und im Zeitraum 2000 bis 2009 bei 74,1 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Hektar, stieg er ab 2010 auf 123,1 Einwohnerinnen und Einwohner/ha an. Gemittelt über alle dahingehend auswertbaren 280 Quartiere liegt die Einwohnerdichte bei 93,2 Einwohnerinnen und Einwohner/ha. Auch hierfür gelten die vorstehend dargelegten Annahmen einer Abhängigkeit dieses Dichteparameters von der Bezugsgröße (Bruttobauland). Ferner ist zu beachten, dass die Datengrundlagen zu den Parametern WE/ha und EW/ha auf unterschiedlichen Grundgesamtheiten (n) beruhen. Beide Parameter deuten aber auf den gleichen Trend hin: Die städtebauliche Dichte nimmt ebenso zu wie die Bevölkerungsdichte. Dieses Ergebnis wurde auch vom Kreis der Expertinnen und Experten bestätigt.

Abbildung 21: Mittlere Dichte der Einwohnerinnen und Einwohner neuer Stadtquartiere differenziert nach Planungsbeginn



ZWISCHENFAZIT

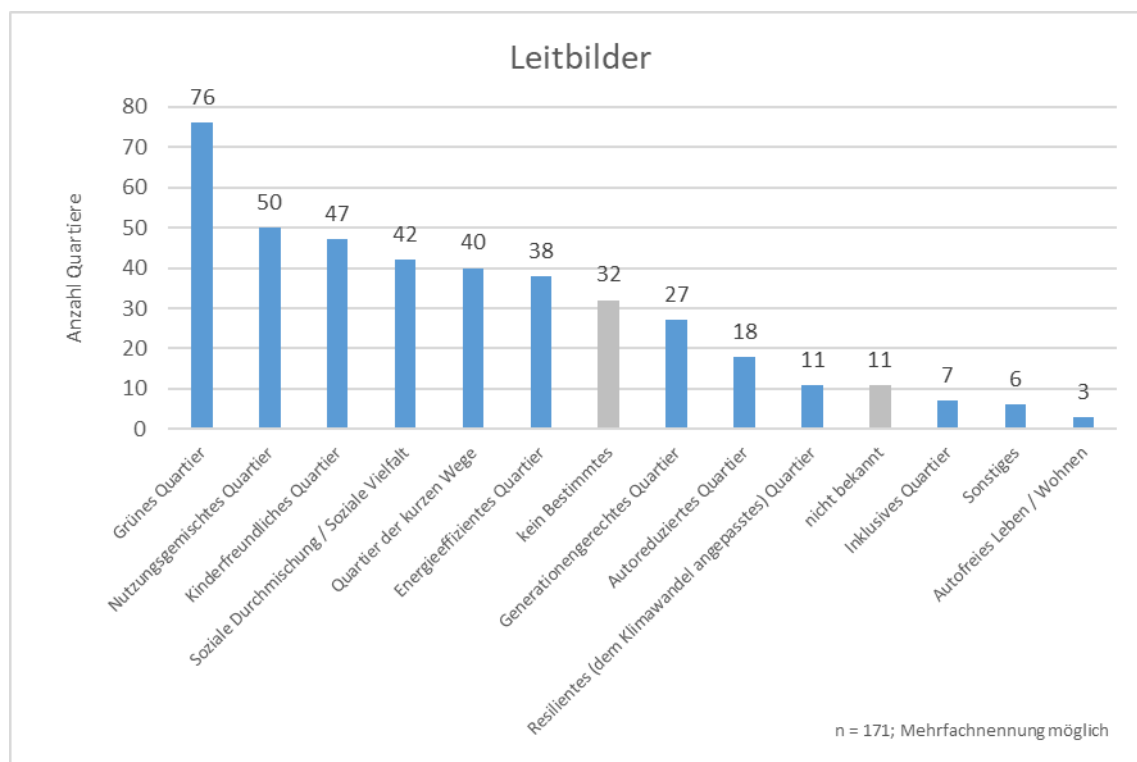
Die Verknappung der Flächenpotenziale bei anhaltendem Siedlungsdruck, sowie hohe Baulandkosten zeigen sich in den Daten zur Flächengröße und zur Anzahl der Wohneinheiten je Quartier. Gerade in den Großen Großstädten ist eine enorme Entwicklung von 39,9 auf 93,4 Wohneinheiten je Hektar zu verzeichnen, wobei auch die übrigen Gemeindetypen deutliche Zunahmen verzeichnen. Die städtebauliche Dichte nimmt dabei ebenso zu wie die Bevölkerungsdichte.

Das Anstreben einer nachhaltigen, flächensparsamen städtebaulichen Entwicklung wirkt dabei in die gleiche Richtung wie der Versuch, bei hohen Bodenpreisen durch städtebauliche Dichte neuen bezahlbaren Wohnraum bereitzustellen.

2.3.2 Leitbilder und Konzepte

Ein Großteil der durch die Erhebung erfassten Quartiere wird unter einem oder mehreren spezifischen **Leitbildern** geplant. Unter „Leitbild“ wird hier nur zum Teil ein explizit städtebauliches Leitbild verstanden, sondern vielmehr funktional-thematische Leitvorstellungen und Zielsetzungen. Von 171 Quartieren wurde lediglich für 32 angegeben, dass kein bestimmtes Leitbild bei der Planung und Entwicklung verfolgt worden sei oder verfolgt werde. Für 11 weitere Quartiere wurde angegeben, dass das Leitbild nicht bekannt sei (vgl. Abbildung 22). Damit fallen drei Viertel der diesbezüglich untersuchten Quartiere unter ein oder mehrere Leitbilder im erweiterten Sinne.

Abbildung 22: Leitbilder in der Entwicklung neuer Stadtquartiere



Das am weitesten verbreitete Leitbild ist das des „Grünen Quartiers“ mit 76 Nennungen und einem Anteil von 44,4 % an den untersuchten Quartieren. Die Zusammenfassung der vorgegebenen und im allgemeinen Verständnis sicherlich durchaus ähnlich- bis gleichbedeutenden Antwortmöglichkeiten „Nutzungsgemischtes Quartier“ und „Quartier der kurzen Wege“ zu einem Leitbild ergibt 90 Nennungen. Nach Abzug von 19 Quartieren, für die beide Antwortmöglichkeiten gewählt wurden, käme das Leitbild auf 71 Nennungen (41,5 %). Jeweils in mehr als 20 % der Quartiere wurden darüber hinaus die Leitbilder „Kinderfreundliches Quartier“, „Soziale Durchmischung / Soziale Vielfalt“ und „Energieeffizientes Quartier“ benannt. Die übrigen vorgegebenen Leitbilder wurden seltener genannt. Sonstige genannte Leitbilder waren beispielsweise „Wohnen am Wasser“, „Klimaschutzsiedlung“ oder „Kosten- und Flächensparendes Bauen“.

Die Analyse der verschiedenen Leitbilder differenziert nach Projektentwicklerinnen und Projektentwicklern zeigt, dass für überdurchschnittlich viele Quartiere in privater Entwicklung angegeben wurde, dass kein bestimmtes Leitbild verfolgt worden sei oder werde. Umgekehrt ist es bei den öffentlichen Projektentwicklerinnen und Projektentwicklern, hier wurden vor allem die Leitbilder „Grünes Quartier“, „Quartier der kurzen Wege“, „Nutzungsgemischtes Quartier“, „Kinderfreundliches Quartier“ und „Soziale Durchmischung / Soziale Vielfalt“ überproportional häufig angegeben.

Bei einer Merkmalskreuzung der Entwicklungsleitbilder mit den dominierenden Wohngebäudetypen zeigt sich, dass in Quartieren mit dominanten Ein- und Zweifamilienhausbeständen die Leitbilder „Autofreies Leben“, „Auto-reduziertes Quartier“ oder „Soziale Durchmischung“ praktisch keine Rolle spielen. Hingegen sind es vor allem die Leitbilder „Kinderfreundliches Quartier“ und „Grünes Quartier“, die überproportional häufig genannt werden. Gegenätzlich sieht es bei den neuen Stadtquartieren mit überwiegend größeren Mehrfamilienhäusern aus.

Im Zeitverlauf und mit Fokus auf den Planungsbeginn wird deutlich, dass Leitbilder verstärkt neueren Quartiersentwicklungen zugrunde gelegt wurden. So ist der Anteil der Stadtquartiere mit Planungsbeginn ab 2010, für die angegeben wurde, dass kein bestimmtes Leitbild verfolgt werde, überproportional niedrig. Auf der Leitbildebene erhalten Aspekte wie Nutzungsmischung, Generationengerechtigkeit, Energieeffizienz, Inklusion, Reduzierung des Autoverkehrs und soziale Durchmischung zunehmend mehr Gewicht. Demgegenüber nimmt die Verbreitung der Leitbilder Kinderfreundlichkeit und Grünes Quartier im Zeitverlauf eher ab.

Ein eher zweideutiges Bild, das zudem aufgrund z. T. sehr niedriger Fallzahlen nur mit Vorsicht interpretiert werden sollte, ergibt sich bei Betrachtung der Gemeindetypen, in denen die einzelnen Leitbilder verstärkt zur Anwendung kommen. Es lässt sich jedoch die Tendenz erkennen, dass mit Größe der Stadt generell auch die Bedeutung von Leitbildern zunimmt. Insbesondere die Leitbilder der Nutzungsmischung und der Sozialen Durchmischung sind in den Quartieren der Großstädte zu finden. In den Mittelstädten hingegen finden sich überproportional häufig Quartiere unter dem Leitbild der Generationengerechtigkeit.

Das Feedback vom Workshop mit Expertinnen und Experten ergab, dass sich auch öffentliche Entwicklungsträger z. T. schwer mit Leitbildern tun würden. Gründe seien, dass Leitbilder von der stärksten Fraktion vorgegeben würden, aber die Planungsverfahren in der Regel wesentlich länger als die Wahlperiode dauerten. Außerdem könnten Leitbilder von den Kommunen nur konsequent umgesetzt werden, wenn die Fläche auch im kommunalen Besitz sei. Das sei aber nur bei aktiver Liegenschaftspolitik möglich. Diese Aussage ist in ihrer Relevanz allerdings auch davon abhängig, um welche Leitbilder und Ziele es konkret geht, denn ein Teil der Leitbilder lässt sich auch dann über Bebauungspläne und städtebauliche Verträge operationalisieren, wenn die Flächen nicht zuvor in kommunalem Eigentum waren. Allerdings wurde im Workshop auch berichtet, dass private Entwicklungsträgerinnen und Entwicklungsträger ihre Vorhaben oft mit einem Label versehen würden, das eher der Vermarktung diene, als dass es planerische Grundlage sei.

Im Rahmen der vertiefenden Erhebung wurde für 70,6 % von 102 Quartieren angegeben, dass **spezifische gesamtstädtische Entwicklungsstrategien oder Zielvorgaben** in Form von Konzepten oder Untersuchungen die Entscheidung über Rahmenbedingungen des genannten neuen Stadtquartiers beeinflusst haben. Die Nennungen umfassen dabei beispielsweise Bevölkerungs- und Wohnungsbedarfsuntersuchungen, integrierte Stadtentwicklungskonzepte oder Rahmenpläne zur Konversion. **Spezifische kleinräumige, sektorale Konzepte** lagen in 57,3 % der vertiefend analysierten Stadtquartiere zugrunde und umfassen etwa Konzepte aus den Bereichen Energie, Mobilität, Einzelhandel, Gestaltung, Ökologie und Klimaschutz. In 86,4 % der Quartiere, die derartige Konzepte nutzen, wird deren Umsetzung durch verbindliche Regelungen gesichert, wobei als Instrumente der Bebauungsplan (80,4 %) sowie die städtebaulichen Verträge (49,0 %) eine besondere Bedeutung haben. Unter den weiter genannten Instrumenten werden insbesondere Regelungen in Kaufverträgen vielfach genannt.

ZWISCHENFAZIT

Die am häufigsten angewandten Leitbilder für neue Stadtquartiere sind das „Grüne Quartier“, das „Nutzungsgemischte Quartier“, das „Kinderfreundliche Quartier“, die „Soziale Durchmischung“ sowie das „Quartier der kurzen Wege“. Während die Attribute grün und kinderfreundlich hauptsächlich auf Ein- und Zweifamilienhausquartiere als Leitmotiv angewendet werden, treffen Nutzungsmischung, soziale Vielfalt und Nähe vor allem auf Quartiere mit Geschosswohnungsbau zu. Es stellt sich die Frage, ob die Leitbilder des „Grünen Quartiers“ und der „Kinderfreundlichkeit“ eher einen Automatismus darstellen, bedingt durch Zielgruppe und Bautypologien

des Einfamilienhauses. Dahingegen stellt sich eine funktionierende (feinkörnige) Mischnutzung und soziale Durchmischung kaum automatisch ein, bringen jedoch besondere Qualitäten mit sich, welche über formelle und informelle Planungsinstrumente angestrebt werden (vgl. dazu aber auch nachfolgende weiterführende Aussagen zur Nutzungsmischung).

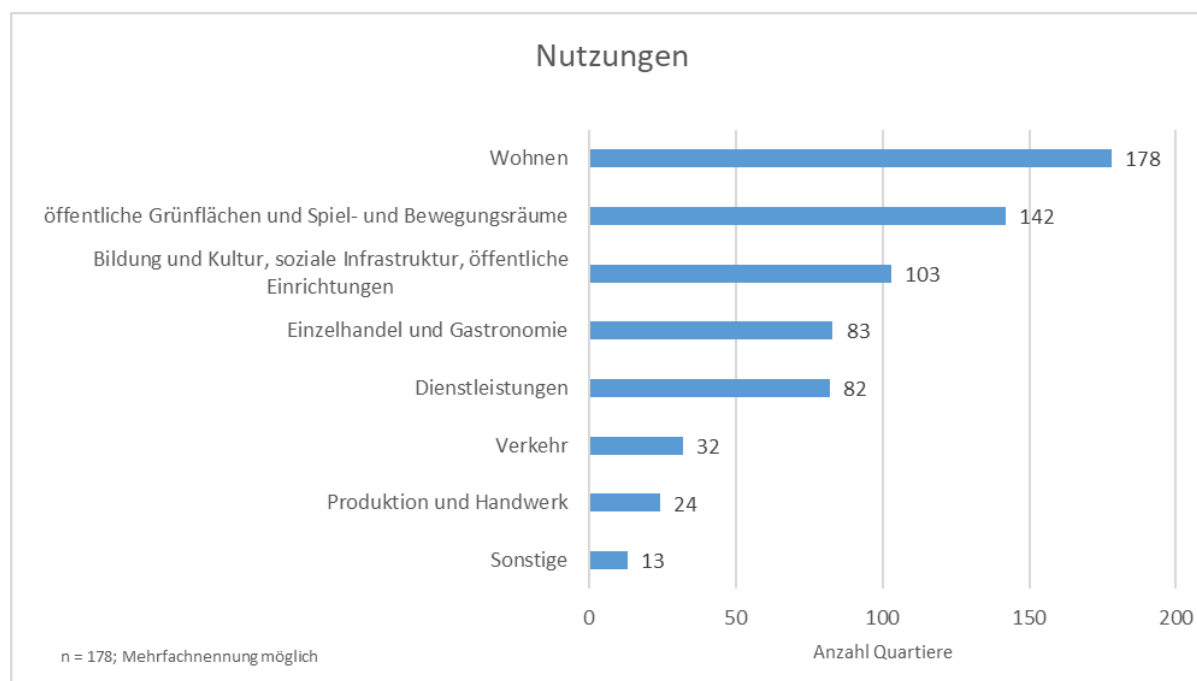
Auffällig ist, dass private Projektentwicklerinnen und Projektentwickler häufig keine Leitbilder verfolgen. Meist stehen bei solchen Projekten ökonomische Aspekte im Vordergrund, diese werden jedoch häufig kombiniert mit Labels ohne Leitbild-Qualität, um in Kommunikation und Vermarktung Alleinstellungsmerkmale zeigen zu können.

Die Entwicklungsziele der Mehrzahl der neuen Stadtquartiere sind an gesamtstädtischen Vorgaben und sektoralen Konzepten ausgerichtet. Dies unterstreicht die Bedeutung, welche neuen Stadtquartieren für das Erreichen von gesamtstädtischen Zielen zukommt (z. B. Dietenbach als erster klimaneutraler Stadtteil Freiburgs).

2.3.3 Nutzungsstrukturen

Neben der Grundfunktion Wohnen spielen in neuen Stadtquartieren vor allem öffentliche Grünflächen, Spiel- und Bewegungsräume (79,8 %) sowie Bildung, Kultur und soziale Infrastruktur (57,9 %) eine Rolle. Die Nahversorgung in Form von Einzelhandel und Gastronomie (46,6 %) und Dienstleistungsangeboten (46,1 %) kommt in annähernd jedem zweiten neuen Stadtquartier vor. Eine untergeordnete Rolle in neuen Stadtquartieren spielen Produktion und Handwerk (13,5 %) (vgl. Abbildung 23).

Abbildung 23: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Nutzungen

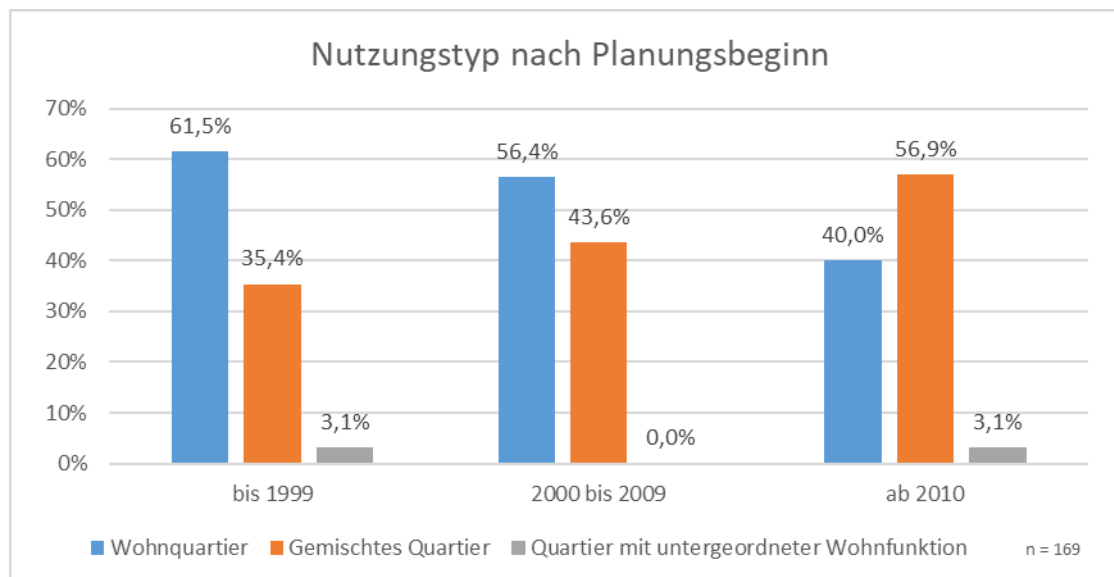


Verteilung der Stadtquartiere nach Nutzungstyp

Die Kommunen wurden gebeten, den Nutzungstyp des neuen Stadtquartiers anhand der Ausprägung der Wohnfunktion gemessen am Geschossflächenanteil für Wohnnutzung anzugeben. Danach handelt es sich bei der Mehrzahl (52,5 %; 93 Fälle) der neuen Stadtquartiere um eher monofunktionale Wohnquartiere mit einem Geschossflächenanteil von mehr als 90 Prozent für Wohnnutzung. Bei 44,1 % (78 Fälle) der neuen Stadtquartiere handelt es sich um Nutzungsgemischte Quartiere mit einem Geschossflächenanteil zwischen 30 und 90 Prozent für Wohnnutzung. Bei 2,3 % der neuen Stadtquartiere ist die Wohnfunktion mit einem Geschossflächenanteil von weniger als 30 Prozent untergeordnet.

Im Zeitverlauf zeigt sich eine deutliche Verschiebung weg von den monofunktionalen Quartieren mit über 90 % Wohnanteil hin zu stärker gemischten Quartieren, deren Anteil von 35,4 % mit Planungsbeginn bis 1999 auf 56,9 % (Planungsbeginn ab 2010) deutlich angestiegen ist. Im gleichen Zeitraum sank der Anteil der „reinen“ Wohnquartiere von 61,5 % auf 40,0 %. Damit hat sich die Verteilung zwischen monofunktionalem Wohnquartier und Nutzungsgemischtem Quartier nahezu umgekehrt (vgl. Abbildung 24).

Abbildung 24: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Nutzungstyp und Planungsbeginn



Bei der Betrachtung nach Größe der Stadtquartiere zeigt sich ein differenziertes Bild. Je größer die Stadtquartiere, desto höher der Anteil an Nutzungsgemischten Quartieren. Während 80,4 % der Stadtquartiere mit weniger als 500 Wohneinheiten reine Wohnquartiere sind, geht der Anteil bei Quartieren mit 500 bis 1.000 Wohneinheiten auf 46,9 % zurück und bei Entwicklungen mit mehr als 1.000 Wohneinheiten überwiegen mit 68,8 % die gemischtgenutzten Quartiere. Bei Stadtquartieren ab 5.000 Wohneinheiten liegt stets eine Nutzungsmischung vor.

Nach Lagetypen sind es die integrierten (54,5 %) und die solitären (71,4 %) Quartiere, die in der Mehrzahl eine Nutzungsmischung aufweisen. Bei den neuen Stadtquartieren in arrondierter Lage handelt es sich bei der Mehrheit um reine Wohnquartiere (68,3 %).

Auch bei der Betrachtung der Nutzungstypen nach Stadtgröße ergibt sich ein erwartetes Bild: In Großstädten sind zwei Drittel (63,2 %) der neuen Stadtquartiere Nutzungsgemischt. Umgekehrt sind in Mittelstädten zwei Drittel (65,9 %) der neuen Stadtquartiere monofunktional auf das Wohnen ausgerichtet. In Kleinstädten trifft dies auf 70,6 % der Stadtquartiere zu.

Im Workshop mit Expertinnen und Experten wurde bestätigt, dass die Nutzungsmischung in den neuen Stadtquartieren noch keine Selbstverständlichkeit ist, aber tendenziell zunimmt. Die Diskussion über das Thema Nutzungsmischung zeige jedoch das Problem der unterschiedlichen Auffassung: Zum einen bei der Körnung, zum anderen bei der Spanne von Nutzungen. Bei den Realisierungschancen der Nutzungsmischung wurde auch auf große Unterschiede zwischen Groß- und Kleinstädten hingewiesen.

ZWISCHENFAZIT

Die Ausrichtung der Nutzung neuer Stadtquartiere hat sich in den vergangenen 30 Jahren deutlich zugunsten einer Nutzungsmischung verändert. Dominierten in den 1990er Jahren eindeutig monofunktionale Wohnquartiere die Stadtplanung, sind es in den 2010er Jahren die Nutzungsgemischten Quartiere. Die Zahlen belegen durchaus einen Wirkungstrend der seit den 1990er Jahren bestehenden und nach wie vor aktuellen Diskussion um die Nutzungsmischung neuer Quartiere.

Die Vermutung, dass diese Nutzungsmischung eher in Großstädten, eher in integrierten oder solitären Lagen und eher bei großen Quartiersplanungen zum Tragen kommt, wird bestätigt.

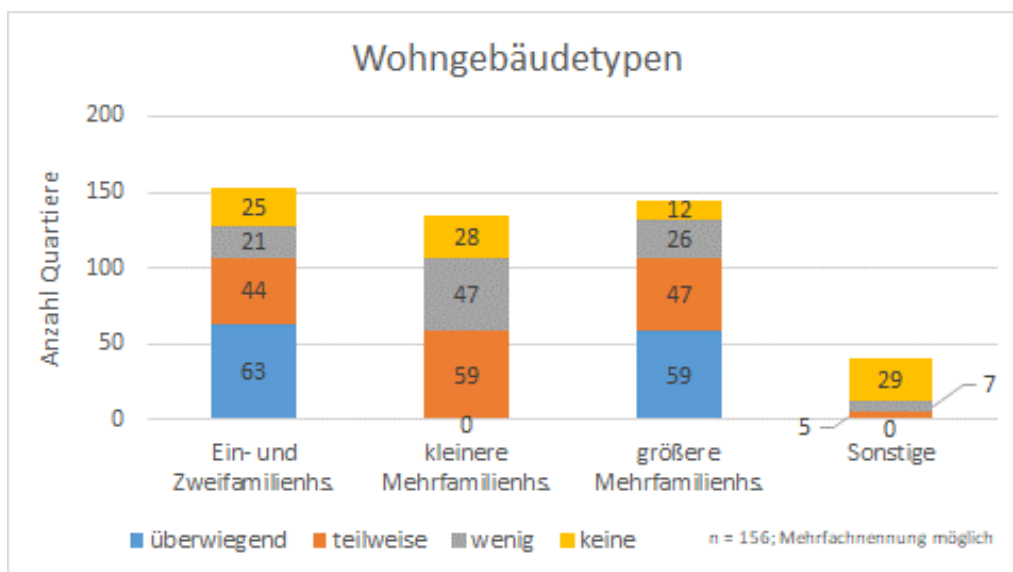
2.3.3.1 Wohnungsangebot, Wohnformen und Nachfragegruppen**Verteilung der Stadtquartiere nach Wohngebäudetypen**

Das Ein- und Zweifamilienhaus ist in 40,4 % (63 Fälle) der erhobenen neuen Quartiere nach Häufigkeit der überwiegend realisierte und geplante Wohngebäudetyp (vgl. Abbildung 25). Die Mehrheit dieser Quartiere ist kombiniert mit – zumeist wenigen aber größeren – Mehrfamilienhäusern. Bei 16,4, % (10 Fälle) dieser Quartiere handelt es sich um reine Ein- und Zweifamilienhausgebiete. Über alle dahingehend analysierten Quartiere betrachtet bedeutet dies, dass jedes 15. neue Stadtquartier (6,4 %) ausschließlich aus Ein- und Zweifamilienhäusern besteht und dass auch in den anderen neuen Stadtquartieren die Ein- und Zweifamilienhäuser eine wichtige Rolle spielen. Dies stellt einen interessanten Befund dar, da die Wahrnehmung neuer Quartiere vielfach von größeren Mehrfamilienhäusern dominiert ist. In bundesweiter Perspektive wird ein solches Bild damit relativiert.

In jedem dritten neuen Stadtquartier (37,8 %; 59 Fälle) sind größere Mehrfamilienhäuser mit mehr als sechs Wohneinheiten der dominierende Gebäudetyp (vgl. Abbildung 25). Die meisten dieser Quartiere sind kombiniert mit kleineren Mehrfamilienhäusern und / oder Ein- und Zweifamilienhäusern. Jedes sechste neue Stadtquartier (16,0 %; 68 Fälle) besteht jedoch ausschließlich aus Geschosswohnungsbauten.

Die Mehrheit der neuen Stadtquartiere besteht aus einer Kombination unterschiedlicher Gebäudetypen. Dabei dominieren entweder Ein- und Zweifamilienhäuser, größere Mehrfamilienhäuser oder es ist ein Gebäudemix aus größeren und kleinen Geschossbauten mit Ein- und Zweifamilienhäusern realisiert und geplant.

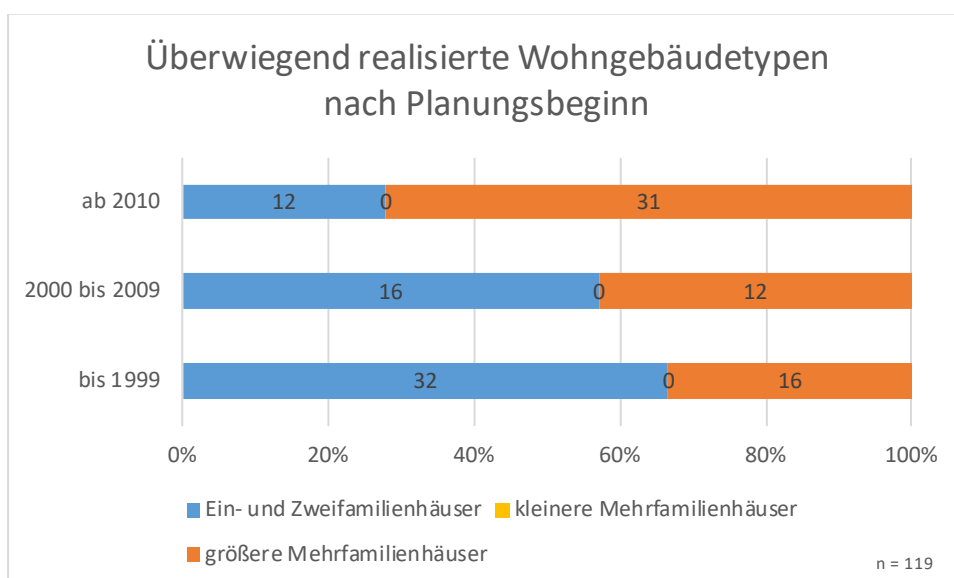
Abbildung 25: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Wohngebäudetypen



Unter „Sonstige“ wurde vor allem auf Mischnutzungen im Geschossbau und auf Gebäudetypen für spezielle Nutzungen wie Hotels, Labore, sowie Studentenwohnanlagen und Altenwohnen abgestellt. In je einem Fall wurde der Gebäudetyp Hochhaus (wenige) und das Kettenhaus als verdichtetes Einfamilienhaus (wenige) angegeben.

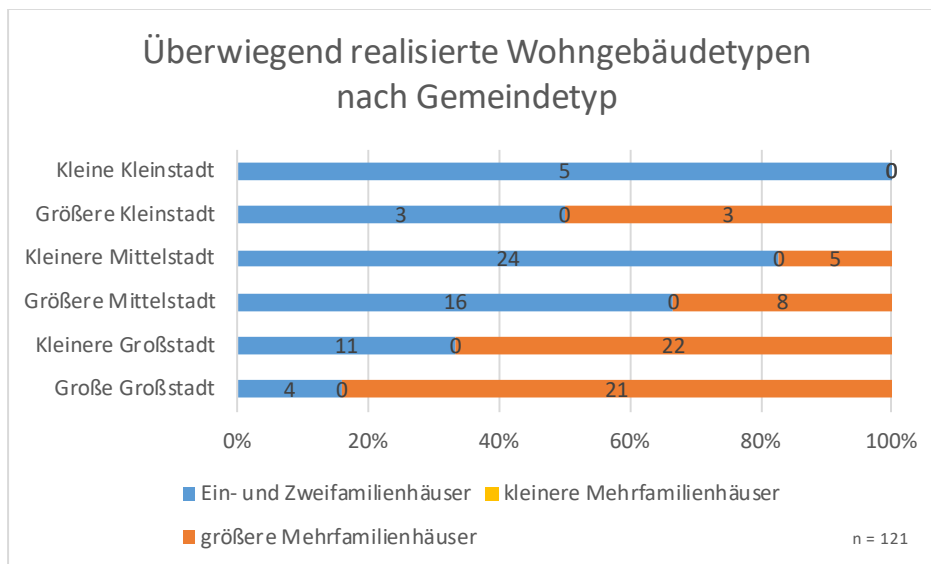
Im Zeitverlauf der letzten drei Dekaden hat es einen sichtbaren Wechsel beim dominierenden Wohngebäudetyp in neuen Stadtquartieren gegeben. Während in den 1990er Jahren in zwei Drittel der Stadtquartiere das Ein- und Zweifamilienhaus im Vordergrund stand, ist in den 2010er Jahren in über 70 % der neuen Stadtquartiere das größere Mehrfamilienhaus der überwiegende Wohngebäudetyp (vgl. Abbildung 26).

Abbildung 26: Überwiegend realisierte Wohngebäudetypen in neuen Stadtquartieren nach Planungsbeginn



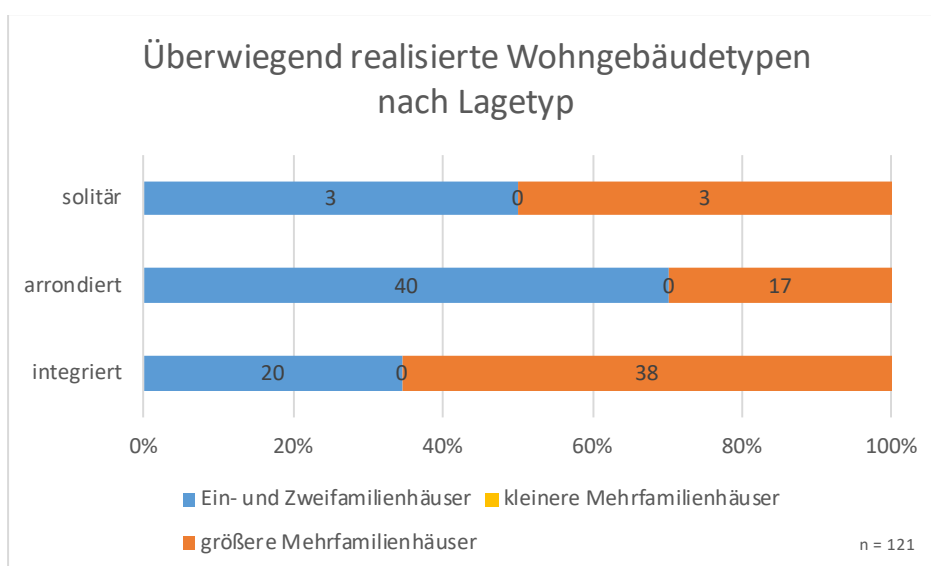
Die daraus abgeleitete These, dass bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere ein Wandel vom Einfamilienhaus hin zum Geschosswohnungsbau stattgefunden habe, wurde im Workshop mit Expertinnen und Experten kontrovers diskutiert. Auch hier existierten größere räumliche Unterschiede. In einigen größeren Städten werde der Wandel vollzogen, während in anderen Städten und Regionen noch viele durch Einfamilienhäuser geprägte Neubaugebiete entwickelt würden. Diese Annahme wird auch durch eine Auswertung der vorliegenden Daten nach Gemeindetypen gestützt (vgl. Abbildung 27).

Abbildung 27: Überwiegend realisierte Wohngebäudetypen in neuen Stadtquartieren nach Gemeindetyp



Größere Mehrfamilienhäuser sind ein Phänomen der integrierten Lagen, hier werden sie in 65,5 % der Quartiere als überwiegender Wohngebäudetyp errichtet. Demgegenüber prägen Ein- und Zweifamilienhäuser die arrondierten Lagen mit Anteilen von 70,2 % (vgl. Abbildung 28).

Abbildung 28: Überwiegend realisierte Wohngebäudetypen in neuen Stadtquartieren nach Lagetyp



Verteilung der Stadtquartiere nach der Bedeutung von geförderten und freifinanzierten Wohnungen

In der Mehrheit der Stadtquartiere (59,7 %; 95 von 159 Quartieren) wurden preis- und belegungsgebundene Wohnungen errichtet. In diesen Quartieren liegt der Anteil des geförderten Wohnungsbaus im Durchschnitt bei 29,1 %. Die Betrachtung der Entwicklung im Zeitverlauf zeigt, dass ein deutlicher Bedeutungszuwachs des geförderten Wohnungsbaus erkennbar ist. Während in 39,1 % der Quartiere mit Planungsbeginn bis 1999 geförderte Wohnungen entstanden sind, lag dieser Wert zwischen 2000 und 2009 bei 55,6 % und ab 2010 sogar bei 73,8 %.

Der freifinanzierte Geschosswohnungsbau ist jedoch die Regel. In den wenigen Quartieren ohne freifinanzierten Geschosswohnungsbau liegt entweder eine Kombination aus gefördertem Geschosswohnungs- und Eigenheimbau vor (3 Fälle) oder das neue Stadtquartier besteht ausschließlich aus Eigenheimen (14 Fälle).

Die Rückmeldungen aus dem Workshop mit Expertinnen und Experten spiegelten das Bild wider. Die Notwendigkeit, bezahlbaren Geschosswohnungsbau zu errichten, ist in den vergangenen Jahren viel präsenter im Diskurs und in der Umsetzung geworden. Die Bedeutungszunahme sowohl des preisgedämpften als auch des geförderten Wohnungsbaus zeigt sich auch bei der Auswertung der Daten zum Instrumenteneinsatz (vgl. Kapitel 2.2.2.1).

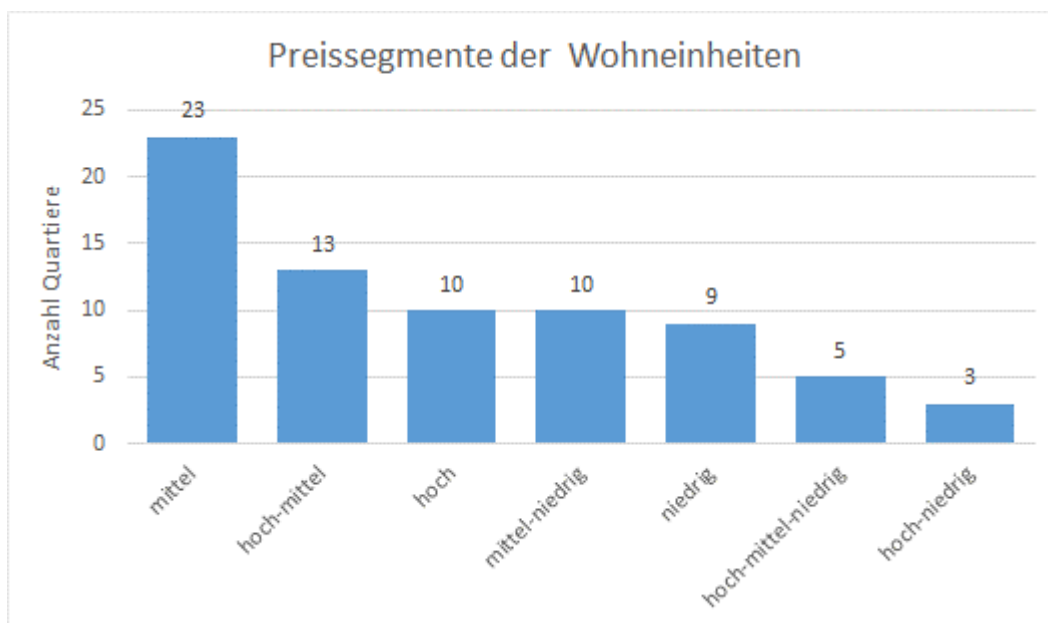
Verteilung der Stadtquartiere nach Preissegmenten

Die befragten Kommunen wurden gebeten, die Preissegmente, orientiert an der ortsüblichen Vergleichsmiete, für die Wohnungen im neuen Stadtquartier anzugeben, wenn diese mindestens 20 % der errichteten Wohneinheiten betreffen. Dabei ist die Angabe „mittleres Preissegment“ für bezahlbaren Wohnungsbau und die Angabe „niedriges Preissegment“ für die Bewilligungsmiete für geförderten Wohnraum zu verwenden.

In den meisten der dahingehend analysierten neuen Stadtquartiere (69,9 % bzw. 51 von 73 Quartieren) existieren Wohnungsangebote im mittleren Preissegment. Der Anteil der Quartiere mit Angeboten im hochpreisigen Segment liegt mit 42,5 % (31 Quartiere) deutlich niedriger. Lediglich 37,0 % bzw. 27 Quartiere umfassen Wohnungen des Niedrigpreissegmentes (vgl. Abbildung 29).

In 57,5 % der neuen Stadtquartiere (42 von 73 Quartieren) beschränkt sich das Wohnangebot auf ein einziges Preissegment, zumeist auf das mittlere Preissegment (23 Fälle), aber ebenso auf das hohe (10 Fälle) und niedrige Preissegment (9 Fälle). Ein Mix aus allen drei Preissegmenten kommt am seltensten vor (6,8 % bzw. 5 von 73 Quartieren). In 35,6 % (26 Fälle) der neuen Stadtquartiere werden Wohnungen in zwei Preissegmenten angeboten.

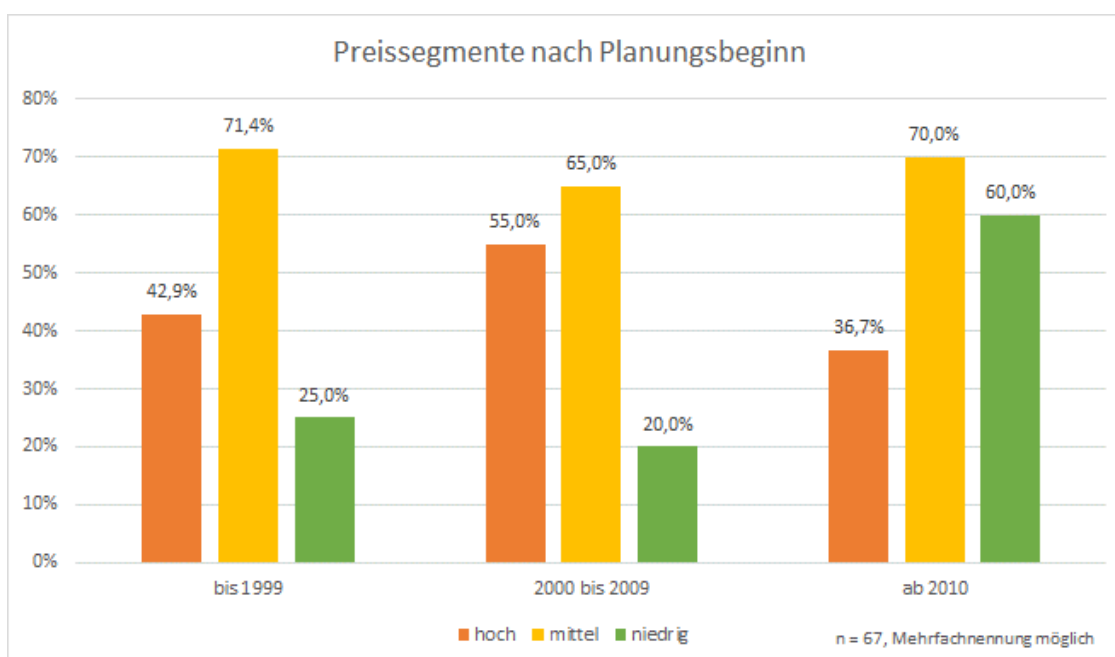
Abbildung 29: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Preissegmenten der Wohneinheiten



Die Analyse der Kategorie „überwiegende Gebäudetypen“ zeigt, dass 60,7 % der Quartiere mit überwiegend großen Mehrfamilienhäusern Angebote im niedrigen Preissegment haben. Das niedrige Preissegment spielt in Quartieren mit einer überwiegenden Ein- und Zweifamilienhausbebauung kaum eine Rolle. Hier dominiert in 70 % der Fälle das hohe Wohnungspreissegment.

Der Blick auf den Zeitverlauf verdeutlicht, dass die Quartiere mit Angeboten im niedrigen Preissegment stark zunehmend (von 25 % auf 60 %) sind, sich das mittlere Preissegment konstant auf hohem Niveau (70 % der Quartiere) hält, und das hohe Preissegment nach einer Steigerung in den 2000er Jahren in der letzten Dekade auf 36,7 % zurückgegangen ist (vgl. Abbildung 30).

Abbildung 30: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Preissegmenten im Zeitverlauf nach Planungsbeginn



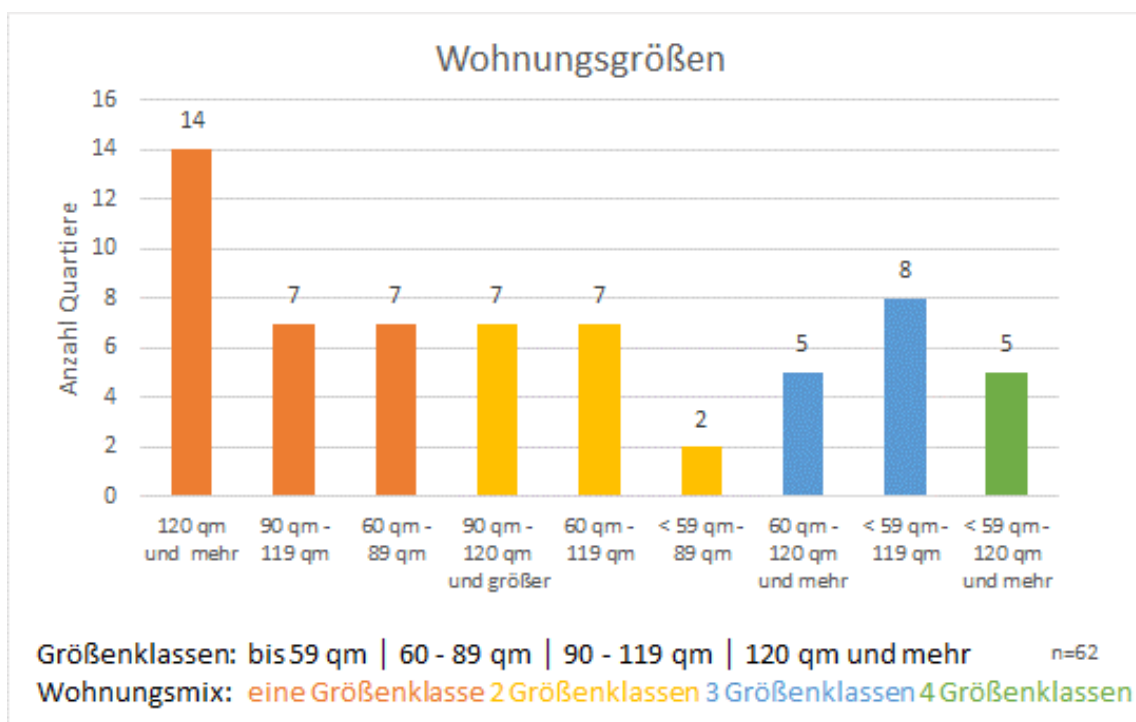
Verteilung der Stadtquartiere nach Wohnungsgrößen

Der Fragebogen ging auch auf die Flächengrößen der realisierten und geplanten Wohnungen im neuen Stadtquartier ein. Eine Größenklasse sollte angekreuzt werden, wenn diese mindestens 20 % der errichteten Wohneinheiten betrifft.

Eine Kombination unterschiedlicher Wohnungsgrößen kommt in 54,8 % (34 Fälle) der neuen Stadtquartiere vor. Kleine Wohnungen bis 59 m² werden vornehmlich in Quartieren mit einem Wohnungsmix von drei oder vier Größenklassen errichtet. In der Gesamtheit spielt diese Wohnungsgröße jedoch nur eine kleinere Rolle (24,2 %; 15 Fälle) (vgl. Abbildung 31).

In fast der Hälfte (45,2 %; 28 Fälle) der neuen Stadtquartiere werden ausschließlich Wohnungen in einer Größenklasse angeboten. Dabei handelt es sich überwiegend um große Wohnungen von 120 m² und mehr (50,0 %; 14 Fälle). In diesen Fällen handelt es sich in der Regel um Quartiere, die überwiegend mit Ein- und Zweifamilienhäusern bebaut sind.

Abbildung 31: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Wohnungsgrößen



Insgesamt werden in fast allen neuen Stadtquartieren (96,8 %) große Wohnungen ab 90 m² Wohnfläche angeboten, am häufigsten in der Größenklasse 90 bis 119 m² (62,9 %; 39 Fälle). Fast die Hälfte (45,2 %; 28 Fälle) der untersuchten neuen Stadtquartiere besteht ausschließlich aus großen Wohnungen ab 90 m² Wohnfläche. Diese Quartiere liegen überwiegend im hochpreisigen bis mittelpreisigen Wohnungsmarktsegment. Das niedrige Preissegment wird fast nur angegeben (7 Fälle), wenn in den Quartieren kleine Wohnungen bis 59 m² angeboten werden. Lediglich in zwei Fällen werden größere Wohnungen ab 90 m² im niedrigen Preissegment angeboten.

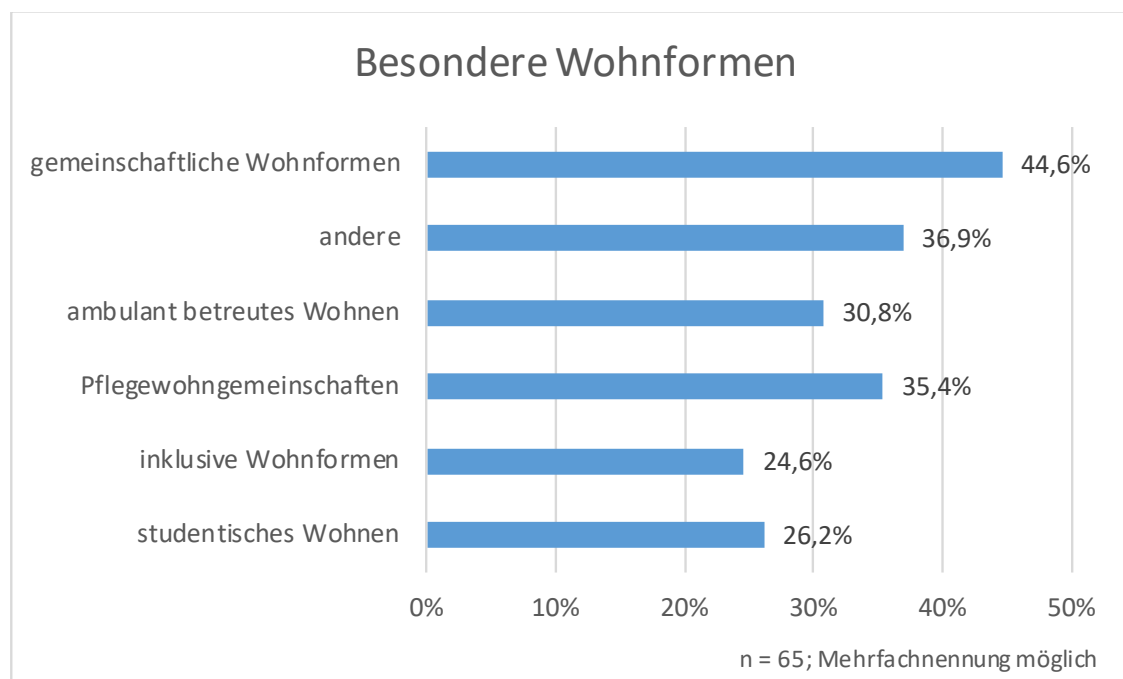
Im zeitlichen Verlauf nimmt der Anteil von Quartieren mit Wohnungsgrößen bis 59 m² von 6,5 % bis 1999 auf 35,5 % bei einem Planungsbeginn ab 2010 zu. Bei den anderen Segmenten ist kein so deutlicher Trend in eine Richtung feststellbar, d.h. kleine Größen werden in mehr Quartieren zusätzlich angeboten, ohne auf andere Größensegmente zu verzichten.

Verteilung der Stadtquartiere nach besonderen Wohnformen

In zwei Drittel (65 Fälle) aller vertiefend untersuchten neuen Stadtquartiere werden besondere Wohnformen realisiert oder geplant. Zumeist (41 Fälle) wurden nicht nur eine, sondern mehrere unterschiedliche Wohnformen angegeben.

Am häufigsten wird die Realisierung oder Planung von gemeinschaftlichen Wohnformen genannt. Solche sind in 29 neuen Stadtquartieren in Planung oder Realisierung (vgl. Abbildung 32). Häufig genannt wurden zudem Wohnformen für ältere Menschen wie ambulant betreutes Wohnen (20 Fälle) und Pflegewohngemeinschaften (23 Fälle). In der Kategorie „andere“ wurden weitere Wohnformen für Senioren aufgeführt, darunter u.a. altengerechte Mietwohnungen in Doppelhaushälften oder auch spezielle Wohnformen für Demenzerkrankte. Weiterhin gibt es in 16 neuen Stadtquartieren inklusive Wohnformen. Und in 17 neuen Stadtquartieren wurden Wohnangebote für Studierende geschaffen. Unter „andere“ wurden zudem ein Wohnangebot für Auszubildende, ein Wohnangebot für Flüchtlinge sowie eine Wagenburg genannt.

Abbildung 32: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach besonderen Wohnformen



Verteilung der Stadtquartiere nach Eigentums- und Mietverhältnissen

In zwei Drittel (68,6 %; 48 Fälle) der dahingehend untersuchten neuen Stadtquartiere gibt es mehr privates Wohneigentum als Wohnungen institutioneller Vermieter (Wohnungsunternehmen, Genossenschaften etc.). In diesen Quartieren ist in 29 Fällen das Ein- und Zweifamilienhaus und in 17 Fällen das größere Mehrfamilienhaus mit mehr als sechs Wohneinheiten der dominierende Wohnungstyp.

In zehn der untersuchten neuen Stadtquartiere (14,3 %) ist das Verhältnis ausgeglichen. In diesen Quartieren überwiegt entweder das größere Mehrfamilienhaus oder die Gebäudetypen sind gleich verteilt. In zwölf der untersuchten neuen Stadtquartiere (17,1 %) gibt es mehr Mietwohnungen von institutionellen Vermietern als von anderen Eigentümern. In diesen Quartieren ist das größere Mehrfamilienhaus immer der überwiegende Wohnungstyp.

ZWISCHENFAZIT

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die meisten neuen Stadtquartiere gemischte Bautypologien aufweisen, sowohl Geschosswohnungsbau als auch Ein- und Zweifamilienhäuser nehmen einen bedeutenden Anteil ein. Damit ist – insbesondere in bundesweiter Perspektive – die strukturelle Heterogenität der neuen Quartiere insgesamt deutlich höher, als es der allgemeinen Wahrnehmung entspricht sowie bei einer Fokussierung auf bekannte großstädtische Quartiere erwartet werden kann.

Hinsichtlich Wohnungspreissegment und Wohnungsgröße sind neue Stadtquartiere zum Teil jedoch sehr homogen geplant. Eine Mischung unterschiedlicher Wohnungsgrößen und unterschiedlicher Preissegmente kommt eher selten vor. Auffällig ist zudem, dass es sich vielfach um große und um mittel- bis hochpreisige Wohnungen handelt. Zwar nimmt der Einsatz von Instrumenten zur sozialen Durchmischung zu (siehe Kapitel 2.2.2.1) während gleichzeitig das Ein- und Zweifamilienhaus im Zeitverlauf an Bedeutung verliert, dennoch scheint der angebotene Wohnraum in der Mehrheit der neuen Stadtquartiere primär auf die Marktgängigkeit ausgerichtet zu sein.

2.3.3.2 Mobilität und Verkehr

Neue Stadtquartiere setzen durch ihre Lage und ihre innere Struktur wichtige Rahmenbedingungen für Mobilität und Verkehr und können gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung schaffen. Im Rahmen der Studie wurde versucht, wesentliche Aspekte dieser komplexen und wechselseitigen Zusammenhänge zwischen Siedlungsstruktur und Verkehr sowie die Umsetzung von Leitbildern für die nachhaltige Mobilität mit einfach handhabbaren Indikatoren zu erfassen: der Bedienungsqualität im Öffentlichen Verkehr sowie der Anzahl, Art und Körnung der baurechtlich geforderten Stellplätze.

Bedienungsqualität im Öffentlichen Verkehr

Die Kommunen wurden gebeten anzugeben, welches jeweils der kürzeste Takt ist, der im Quartier oder in max. 200 Meter Entfernung vom Rand des Quartiers zur Hauptverkehrszeit angeboten wird und um welche Verkehrsmittel es sich dabei handelt.

Etwa die Hälfte der Quartiere ist ausschließlich mit dem Bus angebunden, ein gutes Viertel verfügt über einen Tramanschluss und in jedem fünften Quartier ist ein S-Bahn-Halt zu Fuß erreichbar.

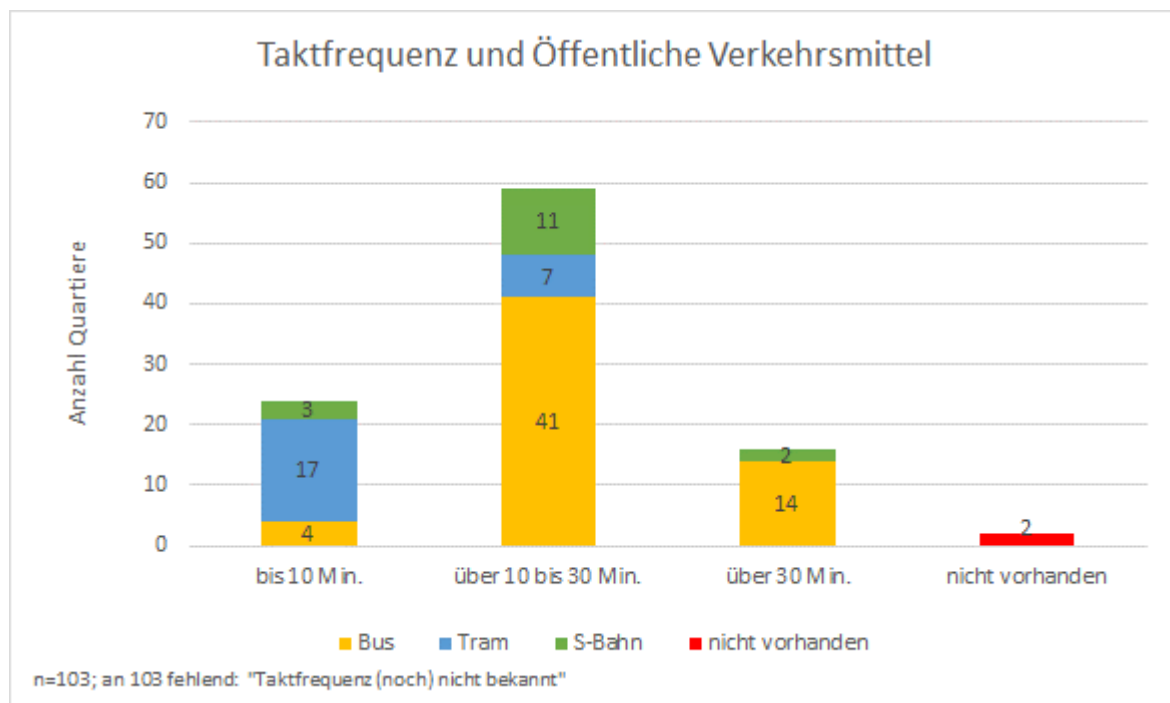
Mit einer kurzen Taktfrequenz von „bis 10 Minuten“ in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ; 6.00 bis 9.00 Uhr) ist weniger als jedes vierte neue Stadtquartier (23,3 %) an den öffentlichen Verkehr angebunden. Dies geschieht in diesen Fällen überwiegend per Tram (70,8 %), und seltener per S-Bahn (12,5 %) oder Bus (16,7 %) (vgl. Abbildung 33).

Hingegen sind die meisten neuen Stadtquartiere (57,3 %) mit einer mittleren Taktfrequenz⁶ von „über 10 bis 30 Minuten“ in der HVZ an den öffentlichen Verkehr angebunden. Dies erfolgt in der Hauptsache per Bus (69,5 %) und in einigen Fällen per Tram (11,9 %) oder S-Bahn (18,6 %).

⁶ Zur Einstufung der Taktfrequenz vgl. verschiedene Nahverkehrspläne: Im Nahverkehrsplan Düsseldorf werden beispielsweise drei verschiedene Gebietskategorien unterschieden. Kategorie 1 beschreibt ein Gebiet mit zentraler städtischer Funktion, in dem der Schwellenwert bei einem 10-Minuten-Takt liegt. Kategorie 2 steht für ein Gebiet mit dichter und mittlerer Bebauung, in dem als Schwellenwert ein 20-Minuten-Takt vorgegeben ist. Kategorie 3 umfasst Gebiete mit lockerer Bebauung. Der Schwellenwert liegt bei 30 Minuten. „Dichte Takte steigern erheblich die Systemqualität und Akzeptanz. 10 Minutentakte sind attraktiv, 20 Minutentakte führen schon zu beachtlichen Zeitverlusten.“ (Prof. Heiner Monheim)

Fast jedes sechste neue Stadtquartier (15,5 %) ist hingegen mit einer schlechten Taktfrequenz von „über 30 Minuten“ an den öffentlichen Verkehr angebunden. Zwei neue Stadtquartiere sind sogar gar nicht an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden.

Abbildung 33: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Taktfrequenz und Öffentlichen Verkehrsmitteln



Stellplätze für Kfz und Fahrrad

Die Kommunen wurden gebeten, die realisierten oder geplanten Stellplatzschlüssel für Pkw (pro WE) und für Fahrräder (pro 30 qm Wohnfläche) anzugeben, wenn dies mindestens 10 % der Wohnungen betrifft.

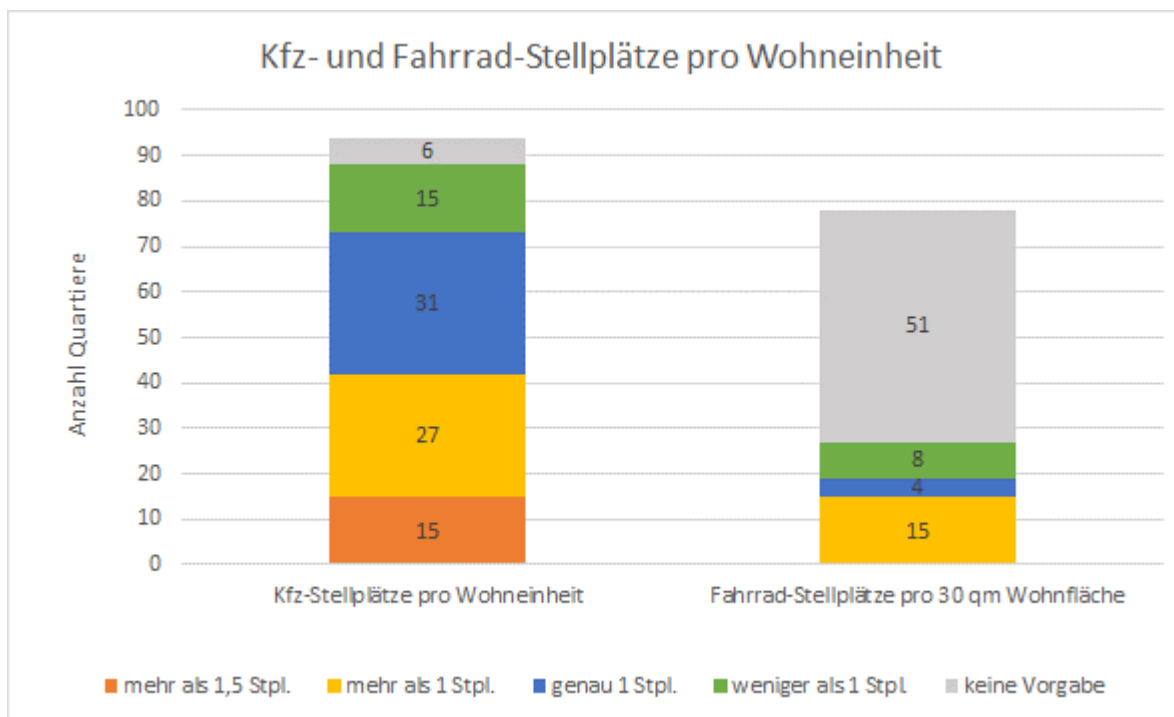
Für 94 Quartiere wurden Stellplatzschlüssel für Pkw angegeben, wobei für sechs dieser Quartiere keine Vorgaben für die Anzahl der Kfz-Stellplätze gemacht werden.

In knapp der Hälfte der neuen Stadtquartiere (44,7 %; 42 Fälle) wird ein Stellplatzschlüssel von mehr als einem Stellplatz pro Wohneinheit angewendet. Genau ein Pkw-Stellplatz pro Wohneinheit wird in jedem dritten neuen Stadtquartier (33,0 %, 31 Fälle) verlangt. Die Festsetzung von weniger als einem Pkw-Stellplatz pro Wohneinheit kommt nur in einem von sechs Stadtquartieren (16,0 %; 15 Fälle) vor (vgl. Abbildung 34). Die Hälfte der 15 Quartiere mit reduzierter Stellplatzvorgabe wurde in den 2000er Jahren und die andere Hälfte in den 2010er Jahren geplant. Ein reduzierter Kfz-Stellplatzschlüssel kommt trotz langjähriger Diskussion bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere noch wenig zur Anwendung.

Während die Stellplatzschlüssel von 1 und weniger häufiger in integrierten Lagen zur Festsetzung kommen (26 Fälle), werden die Stellplatzschlüssel von mehr als 1 häufiger in arrondierten und solitären Lagen (31 Fälle) angewendet.

Für die Stellplatzzahl für Fahrräder gibt es in zwei Dritteln (65,4 %; 51 Fälle) der neuen Stadtquartiere keine Vorgabe. In jedem fünften Stadtquartier (19,2 %; 15 Fälle) sind dagegen mehr als 1 Rad pro 30 qm Wohnfläche festgesetzt. Die restlichen zwölf Stadtquartiere (15,4 %) weisen einen Stellplatzschlüssel von einem oder weniger Fahrradstellplätzen pro 30 qm Wohnfläche auf (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Kfz- und Fahrrad-Stellplätzen pro Wohneinheit



Art und Anordnung der Kfz-Stellplätze

Die Kommunen wurden gebeten, die für den Wohnungsbau realisierte oder geplante Organisation und Anordnung der privaten Kfz-Stellplätze anzugeben, wenn diese mindestens 10 % der Kfz-Stellplätze betrifft. Für 82 Stadtquartiere wurden Angaben gemacht

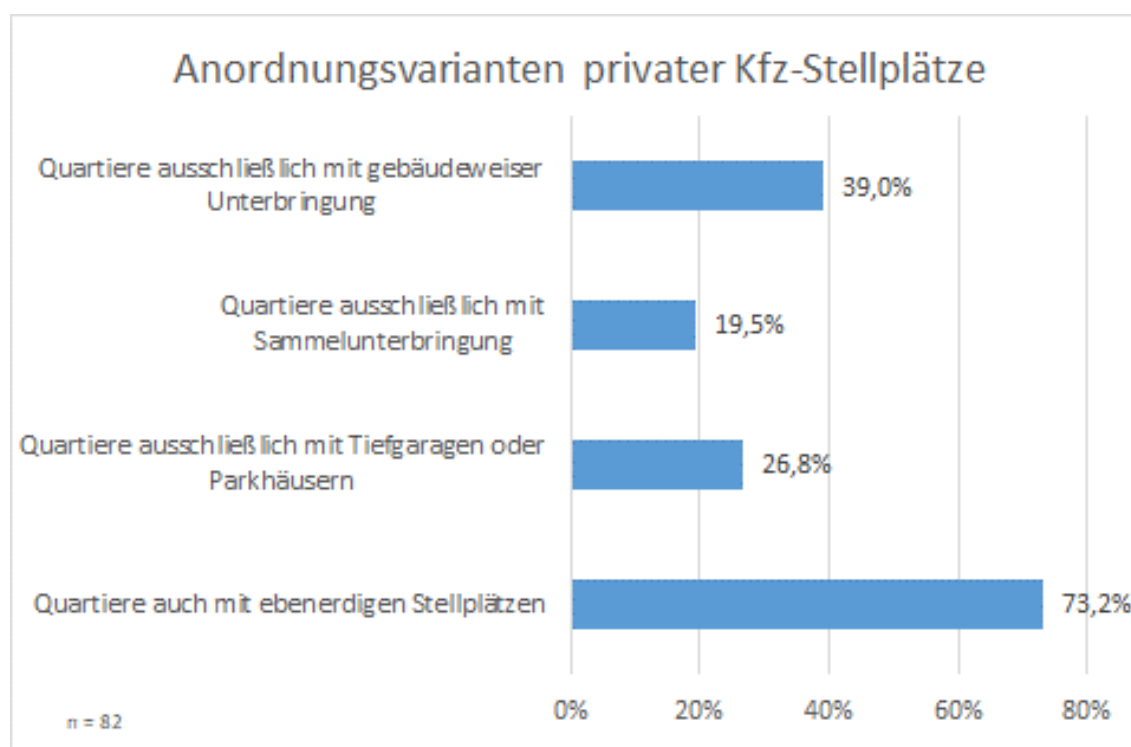
In drei Viertel der vertieft untersuchten Stadtquartiere (73,2 %; 60 Fälle) wird das Kfz-Parken mehrheitlich flächenintensiv ebenerdig organisiert (vgl. Abbildung 35), zumeist in Kombination mit gebäudebezogenen Tiefgaragen. In jedem vierten Quartier (25,6 %; 21 Fälle) findet das Kfz-Parken sogar ausschließlich ebenerdig statt. In diesen 21 Quartieren ist das ÖPNV-Angebot gemessen am Takt in der HVZ immer schlechter als 10 Minuten, teilweise sogar schlechter als 30 Minuten.

In einem Viertel der neuen Stadtquartiere (26,8 %, 22 Fälle) werden die wohnungsbezogenen Stellplätze ausschließlich in flächensparenden Tiefgaragen und Parkhäusern untergebracht (vgl. Abbildung 35). In 15 Quartieren verkehrt der ÖPNV im 10-Minuten-Takt und der Kfz-Stellplatzschlüssel beträgt in 19 Quartieren 1 Stpl/WE (10 Fälle) oder sogar weniger als ein Stellplatz pro Wohnung (9 Fälle). Zudem liegen 15 Quartiere in integrierter und fünf in arrondierter Lage. Bei den meisten der 22 Quartiere handelt es sich um jüngere Planungen, 13 davon wurden in den 2010er Jahren geplant, 4 in den 2000er Jahren und fünf Quartiere in den 1990er Jahren.

In 32 der näher untersuchten Stadtquartiere (39,0 %) wird das Kfz-Parken ausschließlich gebäudeweise, also nah an der Wohnungstür, entweder ebenerdig und /oder in Tiefgaragen organisiert (vgl. Abbildung 35). Der Kfz-Stellplatzschlüssel beträgt in 14 dieser Quartiere mehr als 1 Stpl/WE. In 19 von den 32 Quartieren ist der ÖPNV-Takt in der HVZ mehr als 10 Minuten und in einem Fall gar nicht vorhanden. Bei den Quartieren handelt es sich überwiegend um Planungen aus den 1990er Jahren (18 Fälle) und 2000er Jahren (9 Fälle). Zwei der 32 Quartiere sind in den 2010er Jahren geplant.

In der gemeinsamen Betrachtung der verkehrlichen Merkmale zeigt sich, dass Qualitäten, die eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung fördern, in der Regel kombiniert werden. In den 22 Quartieren, in denen die Stellplatzpflicht ausschließlich flächensparend in Tiefgaragen und Parkhäusern erfüllt wird, beträgt der Stellplatzschlüssel pro Wohneinheit 1 oder sogar weniger als 1. Die Bedienungsqualität im ÖPNV liegt in zwei Dritteln dieser 22 Quartiere (15 Fälle) im sehr guten Bereich „bis 10 Minuten“ und im restlichen Drittel bei „über 10 bis 30 Minuten“. Insgesamt weist aber nicht einmal ein Viertel der Quartiere jene Merkmalskombinationen auf, aus der auf einen ernstzunehmenden Beitrag zur Mobilitätswende geschlossen werden kann. Bei gut drei Vierteln der Quartiere muss von einer hohen MIV-Orientierung ausgegangen werden.

Abbildung 35: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Anordnung der Kfz-Stellplätze



Das Thema Mobilität wurde im Workshop mit Expertinnen und Experten als das aktuell dynamischste Themenfeld der Stadtentwicklung bezeichnet. Besonders innovative Lösungen zur Unterbringung von Fahrzeugen in Quartieren, (Re-)Entwicklung von schienengebundenem öffentlichen Personennahverkehr, stadt- und stadtteilbezogene Verkehrskonzepte, Arbeitskreise E-Mobilität und Mietertickets würden in vielen Kommunen, aber auch bei Wohnungsunternehmen eine zunehmende Rolle spielen. Gleichwohl ständen Hürden wie Vorbehalte innerhalb der Politik und Verwaltung und hohe Investitionskosten der tatsächlichen Umsetzung entgegen.

ZWISCHENFAZIT

Die Mobilitätsaspekte stellen derzeit eines der wichtigsten sektoralen Themen im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Quartiere dar. In der Gesamtschau ist festzustellen, dass zwar fast alle Quartiere mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden, jedoch nicht einmal ein Viertel der Quartiere eine Bedienungsqualität aufweist, wie sie der ÖPNV als Konkurrenz- oder Vorrangsystem gegenüber dem MIV benötigen würde. Es dominieren Bus-Anbindungen, währenddessen Straßenbahn- und S-Bahn-Anbindungen nur in einem Viertel bzw. einem Fünftel der Quartiere vorhanden sind. In einigen wenigen Fällen wurden neue Tram-Trassen geplant und realisiert.

Die Bedeutung des Fahrrades, gemessen anhand der Vorgaben für Abstellanlagen, ist bei der Planung neuer Stadtquartiere sehr gering. Der Kfz-Stellplatzschlüssel und die wohnungsnahen Anordnungen der Kfz-Stellplätze erleichtern hingegen strukturell die Nutzung des Autos.

Nur ein Viertel der Quartiere weist Merkmalskombinationen auf, aus denen auf eine stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens geschlossen werden kann. Bei drei Vierteln der Quartiere kann hingegen von einer hohen MIV-Orientierung ausgegangen werden.

2.3.3.3 Grün und Klima

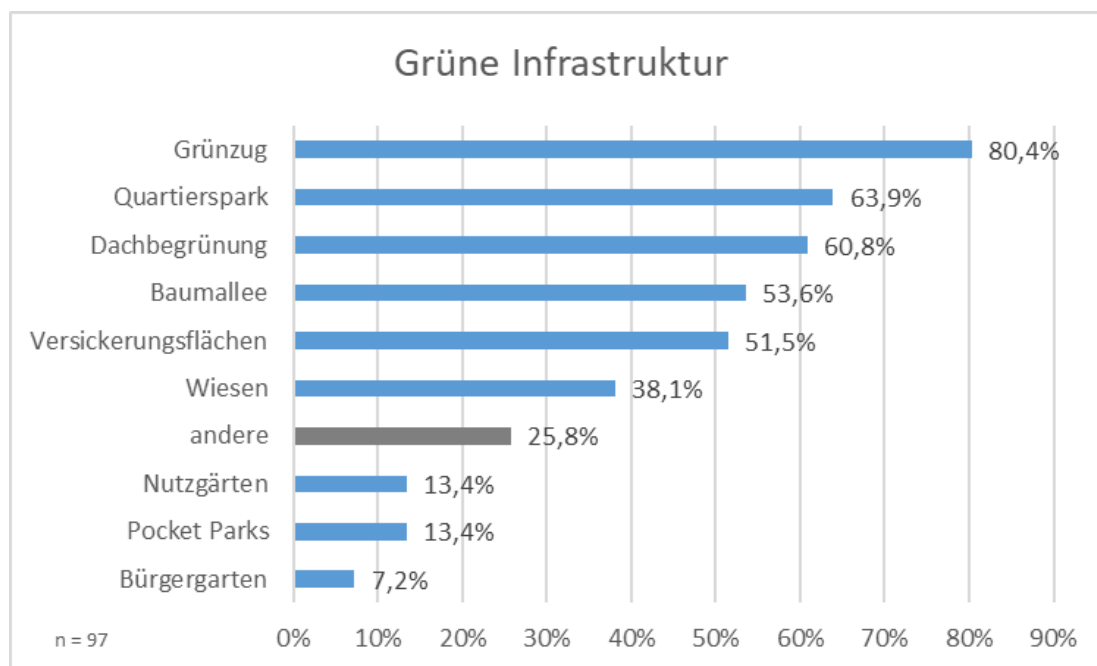
In fast allen der diesbezüglich untersuchten Stadtquartiere (95,1 %; 98 Fälle von n = 103) wird oder wurde grüne Infrastruktur realisiert (vgl. Abbildung 36). In mehr als drei Vierteln dieser neuen Stadtquartiere (80,4 %; 78 Fälle von 97 Quartieren mit entsprechender Aufschlüsselung) wurden Grünzüge und in zwei Dritteln der Quartiere (63,9 %; 62 Fälle) wurden Quartiersparks angelegt. In 47 dieser Quartiere (48,5 %) sind Grünzüge und Quartiersparks kombiniert.

In mehr als der Hälfte der neuen Stadtquartiere mit grüner Infrastruktur sind eher technische Anlagen wie Dachbegrünung (60,8 %; 59 Fälle) und Versickerungsflächen (51,5 %; 50 Fälle) realisiert. In 36 Quartieren (37,1 %) sind sowohl Dachbegrünung als auch Versickerungsflächen angelegt.

Speziell auf intensivere Aneignung ausgelegte Grünelemente kommen nur selten vor. In jeweils 13 Quartieren (13,4 %) sind sogenannte Pocket Parks sowie Nutzgärten entstanden.

In der Kategorie „andere“ wurden für ein Viertel der Quartiere weitere Grünelemente aufgeführt: Unter anderem sind genannt See und Seeuferbereich, urban gardening auf Flachdächern, ein Stadtwald und Quartiersplätze sowie Sport- und Spielplatzanlagen.

Abbildung 36: Grüne Infrastruktur in neuen Stadtquartieren

**ZWISCHENFAZIT**

Insgesamt zeigt sich, dass neue Stadtquartiere fast immer zusammen mit grüner Infrastruktur geplant werden. Dazu gehören sowohl allgemeine Grünflächen als auch technische Anlagen zur Begrünung und Entwässerung. Die Frage nach der Qualität kann im Rahmen dieser Analyse nicht beantwortet werden. Hierzu müssten vertiefende Analysen Antworten geben.

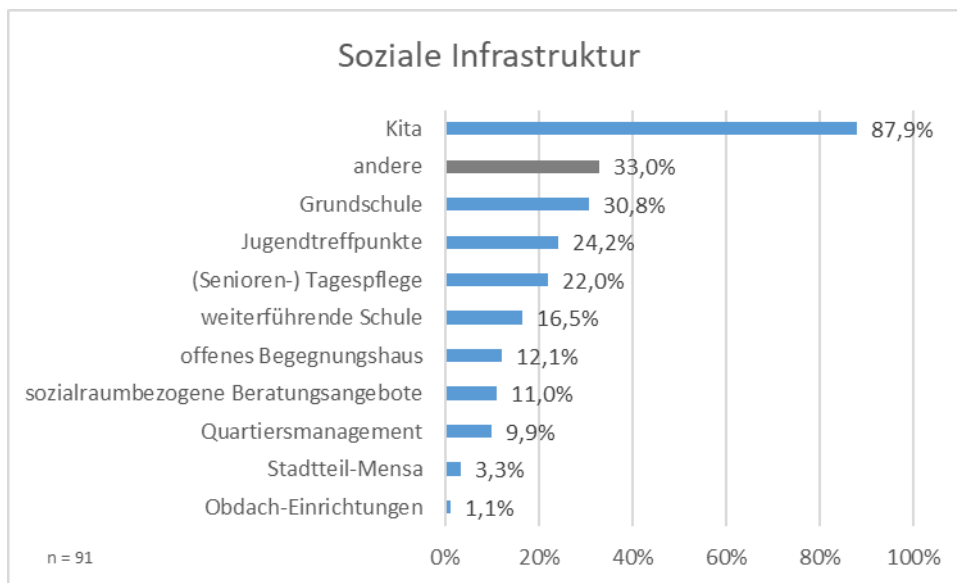
2.3.3.4 Soziale Infrastruktur und Gemeinwesen

In den meisten untersuchten Stadtquartieren (88,3 %; 91 Fälle) sind soziale Infrastruktureinrichtungen realisiert oder geplant.

Am häufigsten wurden dabei Bildungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche berücksichtigt und gebaut. In 87,9 % der Quartiere (80 Fälle) wurden Kindertageseinrichtungen gebaut oder geplant. In 30,8 % der Quartiere (28 Fälle) wurden Grundschulen und in jedem siebten Quartier (16,5 %; 15 Fälle) weiterführende Schulen eingerichtet.

In jedem vierten neuen Stadtquartier (24,2 %; 22 Fälle) wurden Jugendtreffpunkte eingerichtet, zumeist zusammen mit einer Kita als Regeleinrichtung. Ebenfalls vergleichsweise häufig sind Einrichtungen für die Seniorentagespflege, die in mehr als jedem fünften neuen Stadtquartier (22,0 %; 20 Fälle) eingerichtet wurden. Unter „andere“ sind Sporteinrichtungen sowie Kultur-, Nachbarschafts- und Bürgerzentren als besondere Form von offenen Begegnungshäusern genannt worden.

Abbildung 37: Soziale Infrastruktur in neuen Stadtquartieren

**ZWISCHENFAZIT**

Insgesamt zeigt sich, dass neue Stadtquartiere zusammen mit der sozialen Infrastruktur geplant werden. Auch wenn Kinderbetreuungs- und schulische Einrichtungen deutlich dominieren, werden auch andere soziale Einrichtungen und weitere Altersgruppen regelmäßig berücksichtigt.

3 Zentrale Erkenntnisse und Hinweise

3.1 Zentrale Forschungsergebnisse und Hinweise für die Stadtentwicklung sowie für Planungsträgerinnen und Planungsträger

3.1.1 Relevanz neuer Stadtquartiere für die Stadtentwicklungsplanung

Die Konzentration in wachsenden und noch mehr in stark wachsenden Räumen zeigt, dass neue Stadtquartiere ein wichtiges Element strategischen Wachstumsmanagements sind, wobei sie kein zeitlich singuläres Phänomen darstellen. Zumindest in den Großen Großstädten sind neue Stadtquartiere regelmäßig ein Teil der gesamtstädtischen Entwicklung (vgl. Kapitel 2.1.1). Neue Stadtquartiere können insbesondere auf angespannten Immobilienmärkten einen gezielten Beitrag zur Deckung von Wohnraumbedarfen leisten, auch wenn insgesamt der Großteil der Wohnraumnachfrage wohl durch kleinteiligere Entwicklungen bedient wird.

Die Ergebnisse zeigen allerdings auch, dass die betrachteten neuen Stadtquartiere nahezu flächendeckend vorkommen – unabhängig von Gemeindegrößen und Strukturräumen, wenn auch in unterschiedlicher Quantität.

Die Auswertung der erhobenen Daten deutet ferner auf eine Dynamisierung der Entwicklung neuer Stadtquartiere hin. Auch wenn einschränkend wirkt, dass von den Kommunen möglicherweise vorrangig jüngere neue Stadtquartiere angegeben wurden, ist doch anzunehmen, dass neue Quartiere an Relevanz gewonnen haben.

Dabei ist der überwiegende Teil der neuen Stadtquartiere Bestandteil einer Stadtentwicklungsplanung, die über das neue Quartier hinausgeht. Die quantitativen und qualitativen Eigenschaften der neuen Stadtquartiere basieren insofern auf übergreifenden Konzeptionen mit gesamtstädtischer Bedeutung.

Zusammenfassend ist somit eine hohe Relevanz für die Stadtentwicklungspolitik insgesamt festzustellen, welche bislang nur teilweise Beachtung fand.

HINWEISE FÜR DIE STADTENTWICKLUNG UND LOKALE PLANUNGSTRÄGERINNEN UND PLANUNGSTRÄGER

Erfahrungsaustausch und Evaluation durchführen

Aufgrund der hohen Bedeutung neuer Stadtquartiere, u. a. für die Schaffung zusätzlichen Wohnraums in angespannten Wohnungsmärkten, ist ihnen eine hohe Relevanz für die Stadtentwicklung zuzuschreiben. Ein gezielter Erfahrungsaustausch (Benchmarking) zwischen den kommunalen Planungsträgerinnen und Planungsträgern und / oder das Lernen von eigenen vorangegangenen Stadtteilentwicklungsprozessen erscheint aufgrund der vorstehend dargestellten Verbreitung neuer Stadtquartiere relativ leicht möglich und zielführend. Eine systematische Evaluation für das Monitoring von Planung und Realisierung ist eine wichtige Grundlage für diese Lern- und Optimierungsprozesse.

3.1.2 Vornutzungen und Flächeneffizienz neuer Stadtquartiere

Neue Stadtquartiere werden häufig mit größeren Siedlungserweiterungen assoziiert. Allerdings entstand etwa die Hälfte der neuen Stadtquartiere in integrierten Lagen und zudem zu etwa zwei Dritteln auf vormals bereits genutzten Brachflächen (vgl. Kapitel 2.1.2). Die Entwicklung neuer Stadtquartiere ist daher auch ein Teil der Innenentwicklung und Brachflächenrevitalisierung.

Auch wenn brachfallende Nutzungen immer wieder zu neuen Flächenpotenzialen führen, scheinen diese in vielen Kommunen derzeit ausgeschöpft zu sein. Dies indiziert die wieder gestiegene Anzahl neuer Stadtquartiere im Außenbereich. Allerdings weichen einige Standorte erheblich von dieser Gesamtbetrachtung ab. Einige Gemeinden verfügen über erhebliche Brachflächenpotenziale, welche die Nachfrage nach Siedlungsfläche größtenteils

abdecken. Beispielhaft dafür sind die Städte Heidelberg, Mannheim und Hanau, deren Siedlungsflächenentwicklung durch die Aufgabe militärischer Einrichtungen getragen wird (auch wenn bundesweit Militärkonversionen zukünftig eher rückläufig sein dürften). Auf großflächige Siedlungserweiterungen im Außenbereich können diese Gemeinden verzichten. Ferner setzen häufig geographische bzw. topographische Gegebenheiten (z. B. Konstanz, Stuttgart) und weitere Restriktionen der Einbeziehung des Außenbereichs für die Siedlungsentwicklung enge Grenzen.

Die kommunalen Bemühungen zur Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme und die Verknappung des Schutzgutes Fläche scheinen an bestimmten Standorten mit hohem Siedlungsdruck zu einer erhöhten Flächeneffizienz in den neuen Stadtquartieren zu führen (vgl. Kapitel 2.3.1). Während die Anzahl der realisierten Wohneinheiten je Stadtquartier stagniert, hat sich die durchschnittliche Flächengröße reduziert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass geringere Plangebietsgrößen tendenziell die Notwendigkeit reduzieren, größere Freiflächen wie Parks in die Planung zu integrieren.

HINWEISE FÜR DIE STADTENTWICKLUNG UND LOKALE PLANUNGSTRÄGERINNEN UND PLANUNGSTRÄGER

Baulandpotenziale und Bedarfseinschätzungen kontinuierlich erheben

Aufgrund der unterschiedlichen Verfügbarkeit von Flächenpotenzialen erscheinen in wachsenden Kommunen parallele Bemühungen notwendig, die einerseits die Entwicklung größerer neuer Stadtquartiere und andererseits Maßnahmen zur (kleinteiligen) Innenentwicklung beinhalten. Systematische Baulandpotenzialanalysen, realistische Bedarfseinschätzungen sowie ein fortlaufendes Monitoring scheinen hierfür erforderlich.

Wohnumfeldqualitäten bei hoher städtebaulicher Dichte besonders berücksichtigen

Ferner sind bei höherer städtebaulicher Dichte insbesondere die Wohn- und Wohnumfeldqualität, z. B. im Rahmen einer doppelten Innenentwicklung, zu berücksichtigen. Gleichzeitig gilt es, bei einer Nutzungsmischung (beispielsweise beim Baugebietstyp Urbanes Gebiet) entsprechende Konzepte zur Feinsteuerung zu entwickeln, welche die Entstehung von unverträglichen Gemengelagen vermeiden.

3.1.3 Zunehmende Realisierungsdauer neuer Stadtquartiere

Die Gesamtrealisierungsdauer neuer Stadtquartiere hat signifikant zugenommen. So ist der Zeitraum von Planungsbeginn bis zur Fertigstellung heute in etwa 2,5-mal so lang wie noch in den 1990er Jahren (vgl. Kapitel 2.2.1). Gestiegene Anforderungen an die Planungsträgerinnen und Planungsträger, komplexere Verfahren und die Ausdehnung der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger– sowie Ansprüche an diese seitens der Bevölkerung – scheinen maßgebend dafür zu sein. Feststellbar ist dabei auch ein Zusammenhang zwischen Stadtgrößen sowie Planungszeiträumen und Bauzeiten. Während die Planungszeiträume mit der Gemeindegröße zunehmen, nehmen die Bauzeiten ab. Als Ergebnis des Workshops mit Expertinnen und Experten war festzustellen, dass immer mehr Aufgaben der kommunalen Planung, insbesondere aufwändigere Verfahren, durch komplexere juristische Anforderungen geprägt wurden. Um eine rechtssichere Planung sicherstellen zu können, seien planerische Ziele stärker in den Hintergrund gerückt.

HINWEISE FÜR DIE STADTENTWICKLUNG UND LOKALE PLANUNGSTRÄGERINNEN UND PLANUNGSTRÄGER

Strategische Planungsziele im Fokus behalten

Die strategischen Planungsziele im Fokus zu halten ist gerade bei langen Planungs- und Realisierungszeiträumen, welche mehrere Legislaturperioden umfassen können, wichtig für die Kommunen. Auch die Entwicklung geeigneter Partizipationskonzepte, welche unnötige Iterationen vermeiden, sind wünschenswert. Insbesondere in großen Kommunen scheint dabei ein Bemühen um ein noch effizienteres Projektmanagement und effizientere Verwaltungsstrukturen erforderlich.

Für die Stadtentwicklung bedeutet dies, dass die Komplexität und Dauer von Planungsverfahren nach wie vor eine Herausforderung darstellen, weswegen zusätzliche Anforderungen an kommunale Planungsträgerinnen und Planungsträger vermieden werden sollten.

3.1.4 Eingesetztes Planungsinstrumentarium bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere

Das bestehende Planungsinstrumentarium scheint insgesamt gut für die Entwicklung neuer Stadtquartiere geeignet zu sein, zumal in den meisten Fällen durch eine Kombination von formellen mit informellen Instrumenten die Steuerungsfähigkeit erhöht wurde. Der Bebauungsplan als bewährtes und weit verbreitetes formelles Instrument der Stadtplanung ist ein Standardwerkzeug für die Entwicklung neuer Stadtquartiere (vgl. Kapitel 2.2.2.1). Dabei kommt er in nahezu allen Fällen zur Anwendung, zum Teil in seiner vorhabenbezogenen Form und häufig in Verbindung mit Städtebaulichen Verträgen.

Das besondere Städtebaurecht wird vergleichsweise wenig angewendet. Gerade bei der Anwendung der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) ist allerdings zu differenzieren. Die wenigsten Maßnahmen werden vollständig umgesetzt, wobei die Kulisse der SEM die starke Position der Gemeinde unterstreicht und dadurch andere (kooperative) Vorgehensweisen fördern kann. Die Anwendung scheint für kleinere Gemeinden aber mit Hemmnissen verbunden zu sein, die zum einen in der geringeren Größe der Projekte oder in der geringen Personalkapazität begründet sein könnten.

Informelle Instrumente haben für die Planung neuer Stadtquartiere eine große Bedeutung. Rahmenpläne kommen in unterschiedlichen Formaten in der Mehrheit der Quartiere zur Anwendung. Ferner finden in den meisten Fällen Wettbewerbsverfahren statt, die sich in Kombination mit der Bauleitplanung als effektiv erwiesen.

Ein Teil der informellen Planung ist die weitergehende Partizipation, die in den vergangenen Dekaden und in den meisten erfassten Fällen über das rechtlich notwendige Maß ausgedehnt wurde (vgl. Kapitel 2.2.2.3). Knapp die Hälfte der Kommunen sehen dadurch einen positiven Effekt im Entwicklungsprozess neuer Stadtquartiere. Dies gilt sowohl für die architektonische und städtebauliche Qualität, als auch für die Umsetzung innovativer Projekte innerhalb der Quartiere. Darüber hinaus kann von einer erhöhten Akzeptanz und Identifikation ausgegangen werden.

Insgesamt wird deutlich, dass die Kombinationsmöglichkeiten der Instrumente für die Steuerungsfähigkeit des Planungsinstrumentariums entscheidend sind. Aus diesem Grund kommt den jeweiligen Schnittstellen eine besondere Bedeutung zu, um Instrumente effektiv miteinander verknüpfen zu können.

Eine Kombination von Planungshoheit und Flächeneigentum der Kommune schafft eine besonders starke Position für die Umsetzung kommunaler Entwicklungsziele. Ein gutes Drittel der neuen Stadtquartiere wurde und wird auf Flächen realisiert, die vorher in Form eines kommunalen Zwischenerwerbs in kommunalem Eigentum waren (vgl. Kapitel 2.2.2.1). Die Personalsituation in den Gemeinden und hohe Bodenwerte wirken sich allerdings hemmend auf einen kommunalen Zwischenerwerb aus.

In diesem Kontext ist auch darauf hinzuweisen, dass einige Kommunen über Flächen verfügen, die sie bereits vor längerer Zeit im Zuge einer Bodenvorratspolitik erworben haben oder die sich im Eigentum kommunaler Eigenbetriebe befinden (u. a. Rieselfelder, Hafenanlagen).

Bei diesen Flächen nutzte ein Großteil der Kommunen die Möglichkeit, die Vergabe der Grundstücke an definierte Kriterien zu knüpfen beziehungsweise weitergehende Vorgaben zu machen, beispielsweise durch Konzeptvergaben. In diesem Rahmen sowie durch Baulandbeschlüsse fand auch die besondere Berücksichtigung von bestimmten Bevölkerungsgruppen bei einem Drittel der erfassten Fälle und somit in einem nennenswerten Umfang statt.

Die Kommunen vergeben die Grundstücke meist durch Verkauf. Alternativen wie beispielsweise kommunale Erbpacht kommen nur in wenigen Fällen zur Anwendung.

HINWEISE FÜR DIE STADTENTWICKLUNG UND LOKALE PLANUNGSTRÄGERINNEN UND PLANUNGSTRÄGER

Zeitrahen und Verknüpfungspunkte für informelle und formelle Verfahren festlegen

Insbesondere Schnittstellen zwischen informellen und formellen Instrumenten sollten klar definiert werden, um eine optimierte Verknüpfung zu erreichen und dabei Planungszeiträume nicht zu verlängern. Das Formulieren von Etappenzielen mit politischer Selbstbindung durch Beschlüsse erscheint, vor allem bei informellen Instrumenten, zielführend.

Einsatz des besonderen Städtebaurechts prüfen

Die bislang wenigen Anwendungsfälle der Instrumente des besonderen Städtebaurechts können auf bestehende Unsicherheiten auf Seiten der Gemeinden hindeuten. Der Einsatz beziehungsweise die Handhabung sollte diesbezüglich durch die Politik geprüft werden. Insbesondere für kleinere Kommunen könnten die Hürden einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu hoch sein. Ein leichter zu handhabendes Instrument könnte sich positiv auf die Planungsverläufe und Realisierungschancen neuer Stadtquartiere, auch in kleineren Kommunen, auswirken.

Bodenbevorratung und strategisches Flächenmanagement (Baulandstrategie) einführen

Die Möglichkeiten einer erhöhten Einflussnahme der Gemeinden durch Anwendung des kommunalen Zwischenerwerbs wurden in einer Minderheit der erfassten Fälle genutzt (siehe Kapitel 2.2.2.1). Die kommunalen Planungsträgerinnen und Planungsträger sollten die langfristige Perspektive einer Bodenbevorratung beziehungsweise eines strategischen Flächenmanagements prüfen, um kommunale Planungsziele umzusetzen und eine gemeinwohlorientierte Entwicklung zu ermöglichen. Eine solche aktive Marktteilnahme der Kommunen könnte durch die Politik noch weitergehend begünstigt werden. Die Kommunen können die Wahl des Grundstückvergabemodells an den Standort sowie an die konkreten lokalen Anforderungen anpassen und dabei auch alternative Vergabemöglichkeiten prüfen (z. B. Erbpacht).

3.1.5 Leitbilder und Konzepte

Übergeordnete Themen, die als Leitplanken für die Entwicklung neuer Stadtquartiere dienen, haben an Bedeutung gewonnen. Von 171 neuen Stadtquartieren wurden lediglich 32 ohne ein übergeordnetes Leitbild geplant (vgl. Kapitel 2.3.2). Die Entwicklungsziele der Mehrzahl der neuen Stadtquartiere sind an gesamtstädtischen Vorgaben ausgerichtet. Dies unterstreicht die Bedeutung, die den neuen Stadtquartieren für das Erreichen von gesamtstädtischen Zielen zukommt (z. B. Dietenbach als erstes klimaneutrales Stadtquartier Freiburgs).

Zu den am häufigsten gewählten Leitbildern für neue Stadtquartiere gehören das „Grüne Quartier“ und das „Nutzungsgemischte Quartier“. Es stellt sich jedoch die Frage, ob es sich hier eher um einen Automatismus, bedingt durch die Bautypologien des Einfamilienhauses handelt, da das Attribut „grün“ hauptsächlich in diesen Quartieren als Leitmotiv angewendet wird. Dahingegen stellt sich eine funktionierende Mischnutzung kaum von selbst ein, sondern bedarf eines Einsatzes geeigneter Steuerungsinstrumente.

Auffällig ist, dass private Projektentwickler eher keine Leitbilder verfolgen. Im Gegensatz dazu stehen die öffentlichen Projektentwickler, für die neben den oben genannten Leitbildern auch noch die „Soziale Durchmischung / Vielfalt“ eine besondere Rolle spielt. Ferner zeigt sich eine Tendenz der Bedeutungszunahme von Leitbildern mit zunehmender Stadtgröße. Zusätzlich ist eine Dominanz bestimmter Leitbilder bei bestimmten Stadtgrößen ablesbar.

Themenfelder der Anpassung an den Klimawandel und klimagerechter Stadtentwicklung sind bisher – trotz allgemein anerkannter Bedeutung – unterrepräsentiert.

In Bezug auf den Bedeutungsgewinn von Leitbildern insgesamt ist auch ein Zusammenhang mit den gestiegenen Kommunikationsanforderungen, insbesondere im Kontext der Partizipation, denkbar.

HINWEISE FÜR DIE STADTENTWICKLUNG UND LOKALE PLANUNGSTRÄGERINNEN UND PLANUNGSTRÄGER

Leitbilder an übergeordneten, gesamtstädtischen Zielen ausrichten

Bei der Definition von Leitbildern für neue Stadtquartiere ist die Abstimmung mit übergeordneten gesamtstädtischen Entwicklungszielen von zentraler Bedeutung, um diese Ziele auf allen Ebenen zu unterstützen. Dabei könnten Themen mit Bezug zur nachhaltigen Entwicklung verstärkt auch als übergeordnetes Leitbild bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere Berücksichtigung finden. Zu vermeiden sind hingegen als Leitbild formulierte Überschriften, die beispielsweise lediglich als Label der Vermarktung helfen sollen, da dadurch die Kraft von Leitbildern verwässert wird.

Zielkonflikte unter Leitbildern vermeiden

Bei der Planung neuer Stadtquartiere auf Basis mehrerer Leitbilder ist eine Sensibilität für mögliche Zielkonflikte nötig, um diese vermeiden oder auflösen zu können.

Leitbildorientierung von Projektentwicklerinnen und Projektentwicklern einfordern

Ferner könnte bei Entwicklungen in öffentlich-privater Partnerschaft oder rein privaten Projektentwicklungen noch stärker auf die Übernahme von Leitbildern hingewirkt werden, auch um übergeordnete gesamtstädtische Ziele zu verankern.

3.1.6 Nutzungen, Akteurinnen und Akteure sowie Eigentumsformen in neuen Stadtquartieren

Das Wohnen ist in neuen Stadtteilen in vielen Fällen die dominierende Nutzungsart. Die Bedeutung der Nutzungsmischung nimmt allerdings in geringem Maße zu. Gemischt genutzte Quartiere entstehen häufiger in den Großstädten. Ferner weisen integrierte und große neue Stadtquartiere häufiger eine gemischte Nutzungsstruktur auf. Insofern ist ein Trend weg vom reinen Wohnquartier hin zur Nutzungsmischung erkennbar. Neben öffentlichen Nutzungen sind Dienstleistungen und die Nahversorgung dabei deutlich häufiger im Nutzungsmix anzutreffen als das Handwerk oder produzierendes Gewerbe.

Ferner findet eine gezielte Differenzierung der Nutzung Wohnen statt. Dies verdeutlicht der hohe Anteil neuer Stadtquartiere, in denen alternative Wohnformen geplant werden oder umgesetzt wurden (vgl. Kapitel 2.3.3.1). Der freifinanzierte Wohnungsbau für Mieter und selbstnutzende Eigentümer ist die häufigste Form des Wohnungsbaus in neuen Stadtquartieren. Der Typus des (selbstgenutzten) Einfamilienhauses ist dabei nach wie vor ein üblicher Bestandteil, welcher aber nicht mehr dominant ist. Andere Gebäudetypen gewinnen jedoch an Bedeutung. Die demografische Entwicklung, einhergehend mit den Bestrebungen zur Reduzierung zusätzlicher Flächeninanspruchnahme für die Siedlungsentwicklung, begünstigt die Entstehung neuer Stadtquartiere, die durch Geschosswohnungsbau geprägt sind und die Integration weiterer Nutzungen neben dem Wohnen ermöglichen. Damit einhergehend zeigt sich auch ein Bedeutungsgewinn des geförderten Wohnungsbaus, der in über der Hälfte der Quartiere errichtet wird.

Aspekte einer sozialen Durchmischung werden in der Planung neuer Stadtquartiere zunehmend stärker berücksichtigt. Dies verdeutlicht sich an der Integration alternativer Wohnformen, die sich auf einzelne Gruppen beziehen (z. B. Ältere, Menschen mit Behinderungen), und der Anwendung von Instrumenten, die den Zugang zum Wohnungsmarkt für alle Nachfragegruppen sichern sollen.

Private Bauträgerinnen und Bauträger spielen eine signifikante Rolle bei der Umsetzung neuer Stadtquartiere. Kommunale Wohnungsunternehmen, Wohnungsgenossenschaften oder freie Wohnungsunternehmen treten deutlich seltener als Bauherrinnen und Bauherren in neuen Stadtquartieren auf. In jüngeren Entwicklungen wird jedoch eine zunehmende Bedeutung kommunaler Wohnungsbauunternehmen als Bauträger wahrgenommen.

HINWEISE FÜR DIE STADTENTWICKLUNG UND LOKALE PLANUNGSTRÄGERINNEN UND PLANUNGSTRÄGER

Nutzungsmischung zur Grundlage machen

Eine Intensivierung der Nutzungsmischung, auch in kleineren Quartieren sowie in Klein- und Mittelstädten, erscheint notwendig (kurze Wege, Belebung, Verkehrsvermeidung), wobei die oben genannte höhere realisierte Dichte solche Konzepte zunehmend erleichtern dürfte. Unerwünschte Gemengelagen sind dabei zu vermeiden. Der Baugebietstyp des Urbanen Gebietes (§ 6a BauNVO) kann diese Entwicklung unterstützen.

Unterschiedliche Wohnformen kombinieren

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist die Berücksichtigung besonderer Wohnformen in neuen Stadtquartieren weiterhin eine wichtige Aufgabe für kommunale Planungsträgerinnen und Planungsträger. Die Bandbreite der hier verfolgten Ansätze bietet Möglichkeiten des gegenseitigen Lernens bei der Planung und Umsetzung neuer Stadtquartiere (siehe dazu auch 3.1.1.).

Alle Wohnungsmarktsegmente berücksichtigen

Die Berücksichtigung unterschiedlicher Einkommensgruppen bei der Planung neuer Stadtquartiere nimmt zwar tendenziell zu (vgl. Kapitel 3.1.6), trotzdem erscheint eine weitergehende Berücksichtigung in den Planungsprozessen erforderlich.

3.1.7 Verkehrliche Erschließung neuer Stadtquartiere

Die intensive Diskussion um Mobilitätsfragen bei der Entwicklung neuer Quartiere bestätigt, wie wichtig eine Neuorientierung der verkehrlichen Erschließung in der Wahrnehmung der Akteurinnen und Akteure ist und welche verschiedenen, sich überlagernden Ansätze zur Operationalisierung der unterschiedlichen Anforderungen an nachhaltige Mobilität gegenwärtig verfolgt werden. Daher wurde in der Erhebung an dieser Stelle ein thematischer Schwerpunkt gesetzt.

Die Ergebnisse zeigen, dass die konzeptionelle Berücksichtigung von Mobilitätsformen jenseits des MIV grundsätzlich an Bedeutung gewonnen hat. Sie zeigen aber auch, dass deren Stellenwert in den Gemeinden sehr unterschiedlich ist.

Die Merkmale der verkehrlichen Erschließung zeigen in den neuen Stadtquartieren immer noch ein hohes Maß an MIV-Orientierung. Ein wesentlicher Indikator dafür ist die hohe Anzahl an neuen Stadtquartieren mit einem Kfz-Stellplatzschlüssel von mehr als einem Stellplatz pro Wohneinheit (vgl. Kapitel 2.3.3.2). Dieser Befund wird noch deutlicher, wenn weitere längerfristig wirkende städtebauliche Faktoren wie Lage, Dichte und Nutzungsstruktur in die verkehrliche Betrachtung einbezogen werden. Soweit in dieser Studie erkennbar, leisten mindestens drei Viertel der untersuchten Quartiere noch keinen deutlichen Beitrag zur Verkehrs- und Mobilitätswende, indem sie städtebauliche Strukturen schaffen, die langfristig eine hohe Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Verkehr gewährleisten.

HINWEISE FÜR DIE STADTENTWICKLUNG UND LOKALE PLANUNGSTRÄGERINNEN UND PLANUNGSTRÄGER

Klimaneutrale Mobilitätskonzepte einfordern

Bereits die Standortwahl neuer Stadtquartiere ist Prämisse für ein Mobilitätskonzept, welches den Umweltverbund stärkt und das Erfordernis des MIV reduziert. Darauf aufbauend sollten Kommunen standortangemessene Mobilitätskonzepte unter Einbeziehung aller Modi entwickeln und / oder diese bei privaten Entwicklungen einfordern.

Hohe städtebauliche Dichte für tragfähige Nahmobilität realisieren

In diesem Zusammenhang stellt die Flächeneffizienz ein zentrales Thema dar – zum einen wegen möglicher Verkehrsvermeidungspotenziale (Nutzungsmischung, Stadt der kurzen Wege), zum anderen wegen der Erreichung möglicher Tragfähigkeitsschwellen dezentraler Infrastruktureinrichtungen.

Kfz-Stellplatzkosten von Wohnungsbaukosten trennen

Ein Schlüssel für ein verändertes Mobilitätsverhalten liegt in der Zugänglichkeit zum privaten Auto. Dies kann in neuen Stadtquartieren über die Lage bzw. Anordnung der Stellplätze zur Wohnung und deren Anzahl sowie über monetäre Transparenz und Anreize der Stellplatzkosten beeinflusst werden. Voraussetzungen für einen reduzierten Kfz-Stellplatzschlüssel sind eine fußläufig erreichbare Versorgungsstruktur, eine gute Fahrradinfrastruktur und eine gute ÖPNV-Bedienungsqualität. Wenn das gegeben ist, können auch Sharing-Angebote zur gemeinschaftlichen Autonutzung funktionieren.

Argumentationslinien für umweltgerechte Mobilitätskonzepte herleiten

Es ist anzunehmen, dass die kommunalen Planungsträgerinnen und Planungsträger weitere Unterstützung benötigen, um umweltgerechte Mobilitätskonzepte zielgerichtet entwickeln, politisch legitimieren und umsetzen zu können sowie diese mit der Gesamtstadt zu verzahnen. Insbesondere dürfte ein Angebot hilfreich sein, welches es den Gemeinden ermöglicht, von Erfahrungen anderer zu profitieren.

3.1.8 Integration grüner und sozialer Infrastrukturen in neue Stadtquartiere

In nahezu allen Planungsprozessen für neue Stadtquartiere wird die grüne Infrastruktur berücksichtigt (vgl. Kapitel 2.3.3.3). Dies unterstreicht die hohe Bedeutung für die Entwicklung neuer Stadtquartiere, die von den Planungsträgerinnen und Planungsträgern auch so wahrgenommen wird. Dies betrifft sowohl Grünelemente als Teil der technischen Infrastruktur für den Niederschlagsabfluss und zur Beeinflussung des Mikroklimas, was auf gut die Hälfte der neuen Stadtquartiere zutrifft, als auch die Naherholung und Freizeitgestaltung. Eine Einschätzung zur Qualität der Ausstattung neuer Stadtquartiere mit grünen Infrastrukturen ist auf Basis der durchgeführten Erhebung allerdings nicht möglich.

Mit der Diversifizierung der Nutzungsarten in neuen Stadtquartieren geht auch die Integration sozialer Infrastrukturen einher, die im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Stadtquartiere geplant und realisiert werden (vgl. Kapitel 2.3.3.4). Die infrastrukturelle Ausstattung eines Quartiers muss als mitbestimmend für dessen Entwicklung nach der Realisierung angesehen werden. Zum einen werden Nutzungs- und Bewohnerstrukturen durch derartige Infrastrukturen mitbestimmt, zum anderen beeinflussen beide die innere und äußere Wahrnehmung des Quartiers.

HINWEISE FÜR DIE STADTENTWICKLUNG UND LOKALE PLANUNGSTRÄGERINNEN UND PLANUNGSTRÄGER

Soziale Infrastruktur von Anfang an mitdenken

Die grundsätzlich positiven Entwicklungen bei der Integration sozialer Infrastrukturen in größeren Entwicklungsvorhaben sollten von den Kommunen weiter ausgebaut und systematisiert werden. So hat z. B. das Quartiersmanagement in neuen Stadtquartieren bisher eine geringe Bedeutung, kann aber wichtige Aufgaben übernehmen.

Orientierungswerte für grüne Infrastruktur festlegen

Im Rahmen der Stadtentwicklung erscheint es hilfreich, die Frage von Orientierungswerten in diesem Zusammenhang erneut aufzugreifen, um die Operationalisierung auf der lokalen Ebene zu unterstützen. Die kommunalen Planungsträgerinnen und Planungsträger benötigen beispielsweise Anhaltspunkte, welche grünen Infrastrukturen, in welchem Umfang, in welcher Entfernung zur jeweiligen Wohnung und in welcher Qualität erforderlich sind, insbesondere vor dem Hintergrund lokaler Maßnahmen zur Klimaanpassung, aber auch im Kontext gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse bei hoher städtebaulicher Dichte.

3.2 Fazit: Neue Stadtquartiere im Kontext einer nachhaltigen Stadtentwicklung

Die Stadtentwicklung in Deutschland ist seit vielen Jahren der Nachhaltigkeit und insbesondere der Ressourceneffizienz verpflichtet. Eine zentrale Rolle spielt in diesem Kontext die Ressource Fläche, was sich im Betrachtungszeitraum insbesondere im nationalen 30 Hektar-Ziel für flächensparende Siedlungsentwicklung (Bundesregierung; 2002: 99; Bundesregierung; 2017: 159) sowie in zahlreiche neuen Ansätzen im Planungsrecht, welche auf Innenentwicklung und Flächenwiedernutzung abzielen, manifestiert.

Die vorstehenden Ergebnisse machen deutlich, dass neue Stadtquartiere – u. a. realisiert auf ehemaligen Industrie- und Militärflächen – nicht nur einen wichtigen Beitrag zum Strukturwandel, sondern auch zur flächenbezogenen Ressourceneffizienz leisten. Die Betrachtung der unterschiedlichen Vornutzungen neuer Stadtquartiere im Zeitverlauf legt dabei allerdings auch nahe, dass an manchen Standorten wegen erschöpfter Innenentwicklungsmöglichkeiten eine Außenentwicklung wieder verstärkt erforderlich ist – auch, um den Konflikt zwischen einer restriktiven, flächensparenden Baulandpolitik einerseits und dem Siedlungsdruck mit zusätzlicher Verteuerung von Bauland und Wohnraum andererseits aufzulösen.

Umso wichtiger wird in diesem Zusammenhang die effiziente Nutzung der limitierten Ressource Fläche durch eine hohe, aber angemessene städtebauliche Dichte. Die untersuchten neuen Stadtquartiere zeigen insofern

über die betrachteten Dekaden eine Tendenz zu kleineren Plangebietern und höheren baulichen Dichten. Dies wiederum legt nahe, dass der ausreichenden Quantität, aber auch der Qualität öffentlicher und privater Freiräume für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse eine höhere Bedeutung zukommt. In diesem Zusammenhang wird die Komplexität der Planung und Realisierung neuer Stadtquartiere besonders deutlich, wobei weitere Wechselwirkungen hinzukommen. Beispielsweise zwischen hoher Dichte und den Anforderungen zur Anpassung an den Klimawandel und dem damit einhergehendem Erfordernis Hitzeinseln zu vermeiden und den Oberflächenabfluss bei vermehrten Starkregenereignissen zu steuern.

Einen positiven Beitrag zur Bewältigung dieser mehrdimensionalen und vernetzten Anforderungen kann die im Rahmen der Untersuchung beobachtete Differenzierung der Planungsinstrumente leisten, welche zunehmend eine Kombination von informellen und formellen Instrumenten bei der Planung neuer Stadtquartiere beinhaltet. Gerade die vermehrt eingesetzten unterschiedlichen Wettbewerbs- und Beteiligungselemente bieten eine gute Grundlage für eine hohe städtebauliche Qualität und Innovationen. Der ebenfalls beobachtete sehr weit verbreitete Einsatz der Bebauungsplanung in Kombination mit städtebaulichen Verträgen bietet hierbei eine gute Möglichkeit, Planungsziele auch verbindlich umzusetzen. Parallel dazu bildet das ebenso deutliche Bemühen um kommunalen (Zwischen-) Erwerb der Flächen für neue Stadtquartiere einen weiteren Baustein zu einer ressourcenschonenden und dem Gemeinwohl verpflichteten Bodennutzung. Weitere Beiträge hierzu sind der Einsatz von Städtebaufördermitteln sowie der Einsatz des besonderen Städtebaurechts, wobei die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme bisher eine Sonderrolle für größere Planungsprojekte einnimmt. Dabei können die Planungs- bzw. Entwicklungsziele sowohl über die kommunale oder treuhänderische Durchführung einer solchen Maßnahme erreicht werden als auch über eine Abwendungsvereinbarung, welche sodann private Akteurinnen und Akteure zur Umsetzung verpflichtet.

Von besonderem Interesse – insbesondere zur Erreichung sozialer Ziele wie der Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums u. a. im Rahmen der „Gemeinsamen Wohnraumoffensive von Bund, Ländern und Kommunen“ (BMI; 2018) – sind ferner Entwicklungsmodelle, welche auf Konzeptvergaben und Baugemeinschaften setzen, sowie die Vorgabe von Quoten für den geförderten Wohnungsbau. Die betrachteten neuen Stadtquartiere zeigen hierbei jeweils einen Bedeutungsgewinn solcher Instrumente. Dies deckt sich mit der Beobachtung, dass bei öffentlicher Projektentwicklung neue Stadtquartiere sehr häufig unter dem Leitbild „Soziale Durchmischung / Soziale Vielfalt“ geplant werden. Die Bandbreite solcher Leitbilder vom „Nutzungsgemischten Quartier“, dem „Quartier der kurzen Wege“ über das „Grüne Quartier“ bis hin zum „Energieeffizienten Quartier“ ist insgesamt groß. Dies verdeutlicht nochmals, dass es nicht das eine typische neue Stadtquartier gibt, sondern dass die hier analysierten neuen Stadtquartiere unterschiedliche Funktionen für die jeweiligen Städte und Gemeinden – innerhalb des jeweils mitprägenden regionalen und lokalen Kontexts – übernehmen.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen auch, dass einige leitbildhafte „Idealvorstellungen“ verstärkt umgesetzt werden. So ist gerade in Großstädten und in integrierten Lagen ein Trend vom eher monostrukturierten zum nutzungsgemischten Quartier festzustellen. Andererseits ist die geforderte Verkehrswende – hin zum sogenannten Umweltverbund – bislang noch kein Standard für neue Stadtquartiere. Allerdings zeigen einige Beispiele in herausragender Weise, wie von Anfang an innovative Mobilitätskonzepte in Planung und Umsetzung integriert werden können, wobei neue Stadtquartiere die Rolle von Leuchtturmprojekten bzw. Vorbildern übernehmen können.

Sie können als Reallabore zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 (vgl. BMU; 2019) beitragen, da neue Stadtquartiere in besonderer Weise die Chance bieten, frühzeitig und maßstabsübergreifend – von der Stadtregion über das neue Stadtquartier bis hin zur einzelnen Parzelle – Synergien in den Bereichen regenerative Energiegewinnung, Energieeffizienz und Mobilität zu erzeugen.

Es verwundert ferner nicht, dass in Anbetracht der vorstehend dargestellten Komplexität und vielfachen Wechselwirkungen bei der Planung und Realisierung neuer Stadtquartiere über die betrachteten Dekaden jeweils län-

gere Planungs- und Realisierungszeiten auftraten. Damit verbindet sich allerdings die Hoffnung, dass die resultierende Qualität der neuen Stadtquartiere in den unterschiedlichen Dimensionen eine langfristige und Ressourcen schonende Stadtentwicklung befördert.

Die festgestellten positiven Entwicklungen und die Chancen, welche mit neuen Stadtquartieren einhergehen, folgen aber weder einem Automatismus, noch sind sie bereits ein Standard. Sowohl der Gesetzgeber, welcher den planungsrechtlichen wie fiskalischen Rahmen vorgibt, als auch die Akteurinnen und Akteure in Raumordnung und kommunaler Planung sind hier gefragt, um in gemeinsamer Anstrengung das zu erreichen, was Sir Peter Hall anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Gartenstadt als „Quadratur des Kreises“ beim Streben nach der nachhaltigen Stadt von Morgen bezeichnet hat. Dabei weist er auch auf das Erfordernis hin, aus der Vergangenheit zu lernen – ein Startpunkt hierfür sind die im vorstehenden Kapitel 3.1 formulierten Hinweise.

Zusätzlich gilt es, weitere Erkenntnisse zu gewinnen und Wissenslücken zu schließen, welche diese Forschungsarbeit offenlegen konnten. Der nachfolgende Ausblick in Kapitel 3.3 zeigt dabei insbesondere hierfür relevante offene Forschungsfragen und mögliche Forschungsansätze auf.

3.3 Ausblick und offene Forschungsfragen

Im Rahmen der durchgeführten Studie konnte ein Großteil der eingangs formulierten Forschungsfragen beantwortet werden. Für einige Aspekte war dies nicht oder nur z. T. möglich, da eine Einbeziehung entsprechender Fragen in die Erhebung zu einer Überforderung der Befragten und damit mutmaßlich einer deutlich geringeren Antwortbereitschaft geführt hätte. Gleichzeitig – und das war durchaus beabsichtigt – haben sich in der Analyse neue Fragestellungen ergeben, deren Beantwortung auf Basis der erhobenen Daten nicht möglich war. Aus Sicht der Verfasserinnen und Verfasser erscheint insbesondere die Durchführung vertiefender Fallstudien am Beispiel ausgewählter Quartiere unterschiedlicher Typologien ein vielversprechender Weg zu sein, sich mit einigen der im Folgenden genannten Aspekte auseinander zu setzen.

Ein ganz wesentlicher Befund der Untersuchung besteht darin, dass neue Quartiere teilweise im Außenbereich realisiert werden, um die Nachfrage abzudecken. Dem gegenüber steht das Postulat einer vorrangigen Innenentwicklung. Der darin liegende Konflikt bedarf unserer Ansicht nach einer vertiefenden Betrachtung.

- Welche Flächenpotenziale (v. a. im Innenbereich) stehen aktuell und zukünftig zur Verfügung? Welche Instrumente zur Erfassung und Unterstützung einer Umsetzung existieren oder können als Vorbild dienen (z. B. National Land Use Database in England)?
- Welche Potenziale zur Befriedigung der zukünftigen Wohnungsnachfrage sind mit der Entwicklung neuer Stadtquartiere quantitativ verbunden? Welchen Beitrag hingegen können kleinteilige Entwicklungen kumulativ leisten?

Insgesamt weisen die Ergebnisse dieses Forschungsvorhabens darauf hin, dass der vorhandene instrumentelle und rechtliche Rahmen gut geeignet ist, in der Entwicklung neuer Stadtquartiere unterschiedliche Entwicklungsziele zu verfolgen und in der Planungspraxis konkret umzusetzen. Angesichts der stark angestiegenen Verfahrensdauer wie auch der vergleichsweise geringen Anwendungspraxis einiger Instrumente ergeben sich jedoch weitere Fragen für die Stadtentwicklungspolitik des Bundes:

- Welche Faktoren wirken verlängernd auf die Planungsprozesse insgesamt? Welchen Einfluss haben dabei die formellen Verfahren? Kann der Einsatz der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme einen Beschleunigungseffekt erzielen oder bewirkt er eher das Gegenteil?
- Wie passen die festgestellte, geringe Anwendungspraxis der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und die in der Fachwelt wahrgenommene große Aufmerksamkeit für dieses Instrument zusammen?

- Wie wirkt sich die informelle Beteiligung auf die Prozessdauer aus? Welche qualitativen Effekte zeigen sich in einer vertiefenden Betrachtung?
- Welche Rolle spielen PPP / städtebauliche Verträge zur Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums? Inwieweit kann hier eine effektivere Anwendung gefördert werden? Welche Wege der effektiven und systematischen Kostenbeteiligung Privater empfehlen sich?
- Wie muss das Erbbaurecht ausgestaltet werden, um auch in der Niedrigzinsphase sinnvoll eingesetzt zu werden?
- Welche Möglichkeiten des Zwischenerwerbs bestehen in der Praxis – gerade angesichts enger finanzieller Spielräume der Kommunen?
- Wie kann das Ziel, bezahlbares Wohnen zu ermöglichen, auf Dauer angelegt werden? Welche Instrumente kommen dabei zum Einsatz?

Auch angesichts der Zielkonflikte, die in der zunehmenden städtebaulichen Dichte liegen, ergibt sich nach Sicht der Verfasserinnen und Verfasser weiterer Forschungsbedarf:

- Welche Bedeutung kommt öffentlichen Grünflächen in den immer dichteren Stadtquartieren unterschiedlicher Größe zu? Welche Rolle spielen sie in quantitativer wie in qualitativer Sicht? Inwieweit bestimmt die Vornutzung der Standorte die letztliche Ausstattung mit öffentlichem Grün?
- Wie wird das verbreitete Leitbild des „Grünen Quartiers“ in der praktischen Umsetzung operationalisiert? Beinhaltet es spezifische Festsetzungen im Bebauungsplan etc. zur Sicherung der Umsetzung oder handelt es sich häufig um ein reines Marketing?
- Welche Bedeutung haben Umweltprüfung sowie Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen in diesem Kontext? Lassen sich aktualisierte, allgemeine Festsetzungsvorschläge ableiten und zielführende Umsetzungsinstrumente benennen?

Auch im Kontext des Themas Nutzungsmischung und der Beobachtung eines Trends hin zu stärker gemischten Quartieren wird weiterer Forschungsbedarf gesehen:

- Welche Instrumente können zu einer dauerhaften Sicherung von Nutzungsmischung beitragen?
- Welche Rolle haben Monostrukturen hinsichtlich Nutzungen und Preissegmenten und wie kann man diese überwinden?

Eine vertiefte Auseinandersetzung mit Hemmnissen der Verkehrswende in neuen Stadtquartieren erscheint nach Auswertung der vorliegenden Daten essentiell. Die lokalen räumlichen Strukturen müssen einerseits ihren Beitrag leisten, damit die Verkehrswende stattfindet, und sie müssen sich andererseits gut an neue Rahmenbedingungen anpassen können. Die vorliegende Untersuchung konnte die darin liegende große Problematik neuer Quartiere nur andeuten.

- Warum fällt die Nachhaltigkeitsbilanz neuer Quartiere in Bezug auf Verkehr und Mobilität bisher insgesamt eher negativ aus?
- Wie können in Planung und Umsetzung innovative Mobilitätskonzepte sowie günstige Voraussetzungen für eine Verkehrswende geschaffen werden? Welche Instrumente können dies effektiv sicherstellen?

Literaturverzeichnis

- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2015: Wohnflächennachfrage in Deutschland bis 2030. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/WohnenImmobilien/Wohnungsmarktprognosen/Fachbeitraege/Prognose2030/DatenKartenGrafiken.html;jsessionid=90675FC871609DA9B60994D0992431D5.live21302?nn=1146094> [abgerufen am 06.12.2019].
- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.), 2018: Gemeinsame Wohnraumoffensive von Bund, Ländern und Kommunen. Berlin.
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.), 2019: Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050. Zugriff: https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzprogramm_2030_umsetzung_klimaschutzplan.pdf [abgerufen am 24.05.2020].
- Breuer, Bernd; Schell, Robert, 2012: Neue Stadtquartiere. Bestand und städtebauliche Bedeutung. BBSR-Analysen KOMPAKT 08/2012. Bonn.
- Breuer, Bernd; Schell, Robert, 2007: Neue Stadtquartiere. Bestand und städtebauliche Qualitäten. BBR Online-Publikation 1/2007. Bonn.
- Bundesregierung (Hrsg.), 2002: Perspektiven für Deutschland: Kabinettsbeschluss vom 17.04.2002
- Bundesregierung (Hrsg.), 2016: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Zugriff: https://www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/Nachhaltigkeit-wiederhergestellt/2017-01-11-nachhaltigkeitsstrategie.pdf__blob=publicationFile&v=14 [abgerufen am 16.03.2017].
- Dembski, Sebastian; Sykes, Olivier; Couch, Chris; Desjardins, Xavier; Evers, David; Osterhage, Frank; Siedentop, Stefan; Zimmermann, Karsten, 2019: Reurbanisation and suburbia in Northwest Europe: A comparative perspective on spatial trends and policy approaches. In: Progress in Planning, 04.12.2019.
- Herfert, Günter; Osterhage, Frank, 2012: Wohnen in der Stadt: Gibt es eine Trendwende zur Reurbanisierung? Ein quantitativ-analytischer Ansatz. In: v. Brake, Klaus; Herfert, Günter (Hrsg.): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden.
- Körner-Blätgen, Nadine; Sturm, Gabriele, 2016: Wandel demographischer Strukturen in deutschen Großstädten. BBSR-Analysen KOMPAKT 4/2016. Bonn.
- Siedentop, Stefan, 2008: Die Rückkehr der Städte. Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese. In: IzR 3/2008.
- Simons, Weiden, 2016: Schwarmverhalten, Reurbanisierung und Suburbanisierung. In: IzR 3/2016.
- Temel, Robert, 2019: Baukultur für das Quartier – Prozesskultur durch Konzeptvergabe. Endbericht zum BBSR-Forschungsprojekt. Bonn.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Ländern.....	28
Abbildung 2: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Stadt- und Gemeindetypen.....	29
Abbildung 3: Überlagerung siedlungsstruktureller Kreistypen mit der Lage der neuen Stadtquartiere	30
Abbildung 4: Lagetypen der neuen Stadtquartiere differenziert nach Planungsbeginn	31
Abbildung 5: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach vorherigen Hauptnutzungen der Flächen	32
Abbildung 6: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach vorherigen Hauptnutzungen der Flächen und Gemeindetyp	33
Abbildung 7: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach vorherigen Hauptnutzungen der Flächen und Planungsbeginn	34
Abbildung 8: Planungs- und Baubeginn sowie Fertigstellung der neuen Stadtquartiere.....	35
Abbildung 9: Realisierungsdauer der neuen Stadtquartiere differenziert nach Fertigstellung	36
Abbildung 10: Einsatz unterschiedlicher Instrumente in der Entwicklung neuer Stadtquartiere	38
Abbildung 11: Erreichte Verfahrensstufen bei Anwendung der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme	39
Abbildung 12: Liegenschaftliches Konzept beim Ankauf und der Baulandentwicklung	42
Abbildung 13: Projektträgerinnen und Projektträger.....	44
Abbildung 14: Bauherrinnen und Bauherren.....	45
Abbildung 15: Größenstruktur der neuen Stadtquartiere	46
Abbildung 16: Größenstruktur der neuen Stadtquartiere differenziert nach Planungsbeginn.....	47
Abbildung 17: Anzahl der Wohneinheiten neuer Stadtquartiere.....	47
Abbildung 18: Größenstruktur neuer Stadtquartiere nach Anzahl der Wohneinheiten differenziert nach Planungsbeginn	48
Abbildung 19: Mittlere Dichte neuer Stadtquartiere differenziert nach Gemeindetypen.....	49
Abbildung 20: Größenstruktur neuer Stadtquartiere nach Anzahl der Wohneinheiten differenziert nach Gemeindetypen.....	49
Abbildung 21: Mittlere Dichte der Einwohnerinnen und Einwohner neuer Stadtquartiere differenziert nach Planungsbeginn	50
Abbildung 22: Leitbilder in der Entwicklung neuer Stadtquartiere	51
Abbildung 23: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Nutzungen	53
Abbildung 24: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Nutzungstyp und Planungsbeginn	54
Abbildung 25: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Wohngebäudetypen	56
Abbildung 26: Überwiegend realisierte Wohngebäudetypen in neuen Stadtquartieren nach Planungsbeginn	56
Abbildung 27: Überwiegend realisierte Wohngebäudetypen in neuen Stadtquartieren nach Gemeindetyp	57
Abbildung 28: Überwiegend realisierte Wohngebäudetypen in neuen Stadtquartieren nach Lagetyp.....	57
Abbildung 29: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Preissegmenten der Wohneinheiten	59
Abbildung 30: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Preissegmenten im Zeitverlauf nach Planungsbeginn ..	59
Abbildung 31: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Wohnungsgrößen	60
Abbildung 32: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach besonderen Wohnformen	61
Abbildung 33: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Taktfrequenz und Öffentlichen Verkehrsmitteln	63
Abbildung 34: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Kfz- und Fahrrad-Stellplätzen pro Wohneinheit	64
Abbildung 35: Verteilung der neuen Stadtquartiere nach Anordnung der Kfz-Stellplätze	65
Abbildung 36: Grüne Infrastruktur in neuen Stadtquartieren.....	67
Abbildung 37: Soziale Infrastruktur in neuen Stadtquartieren	68

Anhang

Fragebogen der ersten Erhebungsphase

Kommunalbefragung im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens
Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität



Kommunalbefragung im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens

Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Fokus des ExWoSt-Forschungsvorhabens „Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität“ steht eine **bundesweite Erhebung realisierter und geplanter Stadtquartiere**. Ziel ist ein Erkenntnisgewinn über die Planungs- und Prozessphasen, die qualitativen Merkmale und die Ergebnisse größerer Stadterweiterungen. Die Erhebung wird durchgeführt von der STADTRAUMKONZEPT GmbH zusammen mit WEEBER+PARTNER, Institut für Stadtplanung und Sozialforschung sowie dem ISI, Institut für Stadt und Immobilie an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen. Auftraggeber sind das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sowie das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI).

Der Erhebungsbogen richtet sich an die Planungsverwaltungen aller Kommunen ab 20.000 Einwohner*innen, kleinerer Kommunen in ausgewählten Wachstumsregionen sowie solcher, die mit Standort- und Liegenschaftskonversion befasst sind. Die Befragung wird durch den Deutschen Städtetag sowie den Deutschen Städte- und Gemeindebund unterstützt.

Wir würden uns freuen, wenn sich auch Ihre Kommune an der Erhebung beteiligen würde. Dazu bitten wir Sie, den Erhebungsbogen für jedes infrage kommende Quartier auszufüllen und bis spätestens **Mittwoch, 11. April 2018** an uns zu übermitteln. Die Beantwortung der Fragen wird je Quartier im Durchschnitt etwa 20 Minuten dauern. Unter <https://neue-stadtquartiere.de/befragung> steht auch eine Online-Version des Fragebogens bereit, die eine komfortable Dateneingabe und -übermittlung ermöglicht. Selbstverständlich können Sie die vorliegende PDF-Version aber auch ausgefüllt per Post, E-Mail oder Fax an uns übermitteln.

Die **Teilnahme** an der Erhebung ist selbstverständlich **freiwillig**. Um belastbare Ergebnisse zu erhalten, sind wir aber auf die Teilnahme möglichst vieler Kommunen angewiesen. Die **Auswertung** erfolgt **nicht personenbezogen**. Die Angabe Ihrer Kontaktdaten ist lediglich zur Klärung ggf. bestehender Rückfragen erforderlich.

Bei Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich sehr gerne zur Verfügung. Bitte wenden Sie sich direkt an

Henrik Freudenau oder Sebastian Siebert
STADTRAUMKONZEPT GmbH
Tel. 0231 5323-446
Fax 0231 5323-445
neue-stadtquartiere@stadtraumkonzept.de

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.

Kommunalbefragung im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens
Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

Um die „Neuen Stadtquartiere“ differenziert nach Stadttyp und Lage im Bundesgebiet betrachten zu können, benötigen wir zunächst den Namen Ihrer Kommune.

Bitte nennen Sie uns den Namen Ihrer Kommune und das entsprechende Bundesland:

Name der Kommune: _____

Land: _____

Haben Sie die Basisinformationen zur Anzahl der relevanten Quartiere in Ihrer Kommune bereits zuvor bei der Erfassung eines anderen Quartiers eingegeben?

- ja
[weiter mit Abschnitt 2]
- nein
[weiter mit Abschnitt 1]

1 Basisinformationen

Das ExWoSt-Forschungsvorhaben „Neue Stadtquartiere“ richtet die Aufmerksamkeit auf Quartiere, die

1. seit 1990 realisiert worden sind oder sich aktuell in der Planung oder Entwicklung befinden
2. **und** eine besondere Bedeutung für die gesamtstädtische Entwicklung haben
3. **und** Wohnnutzung beinhalten
4. **und** auf der Grundlage eines städtebaulichen Konzeptes entwickelt worden sind bzw. werden.

Dabei sollen sowohl Vorhaben der Innenentwicklung, u. a. auf Brach- und Konversionsflächen, als auch neue Quartiere als Arrondierung des vorhandenen Siedlungsbereichs oder als Stadterweiterungen im Außenbereich erfasst werden. Unterschiedliche Bauabschnitte eines unter demselben städtebaulichen Konzept entwickelten Quartiers sollen zusammengefasst als ein Vorhaben betrachtet werden.

1.1 Gibt es bzw. planen Sie in Ihrer Kommune „Neue Stadtquartiere“, die allen oben genannten vier Kriterien (Entstehungszeit, gesamtstädtische Bedeutung, Wohnnutzung, städtebauliches Konzept) entsprechen?

- ja
[weiter mit 1.2]
- nein
[weiter mit 3: Da es in Ihrer Kommune keine „Neuen Stadtquartiere“ entsprechend der oben genannten Definition gibt, ist die Befragung damit abgeschlossen. Wir bitten Sie dennoch, Ihre Antwort ggf. zusammen mit Ihren Kontaktdaten an uns zu übermitteln. Vielen Dank!]

1.2 Erfüllen die in Ihrer Kommune realisierten bzw. geplanten „Neuen Stadtquartiere“ mindestens eines der folgenden Größenkriterien?

1. mindestens 10 Hektar Fläche
2. **oder** mindestens 500 Wohneinheiten
3. **oder** mindestens 1.000 Einwohner*innen

- ja
[weiter mit 1.3]
- nein
[weiter mit 1.3a]

Kommunalbefragung im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens
Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

1.3 Wie viele „Neue Stadtquartiere“, die wenigstens eines der genannten Größenkriterien erfüllen (mind. 10 ha oder 500 Wohneinheiten oder 1.000 Einwohner*innen), gibt es in Ihrer Kommune? Bitte geben Sie die Anzahl und die Namen / Bezeichnungen der Quartiere an.

Anzahl „Neue Stadtquartiere“: _____

Namen der Quartiere:

[weiter mit 2]

1.3a Wie viele für die gesamtstädtische Entwicklung bedeutende, seit 1990 realisierte oder aktuell in Planung oder Entwicklung befindliche Wohnbauprojekte unterhalb der oben genannten Größenkriterien gibt es in Ihrer Kommune? Bitte geben Sie die Anzahl und die Namen / Bezeichnungen der Quartiere an.

Anzahl Stadtquartiere: _____

Namen der Quartiere:

[weiter mit 2]

Kommunalbefragung im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens
Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

2 Erhebungsbogen „Neue Stadtquartiere“

Mit den folgenden Fragen möchten wir Sie um Angaben zum Quartier bitten.

Bitte füllen Sie den Erhebungsbogen nach Möglichkeit nacheinander für jedes zuvor von Ihnen angegebene Quartier aus.

2.1 Bitte geben Sie den offiziellen bzw. gängigen Namen des Quartiers an.

Quartiersname: _____

2.2 Bitte geben Sie zur Lagebestimmung eine Adresse im Quartier (ungefähre Quartiersmitte) oder am Quartiersrand (in frühen Entwicklungsstadien) an.

Adresse (Straße und Hausnr.): _____

Postleitzahl: _____

2.3 Wie ist die siedlungsstrukturelle Lage des Quartiers einzuordnen?

- Integrierte Lage
(von bestehender Bebauung bzw. Quartieren umgeben)
- Arrundierte Lage
(an bestehende Siedlungseinheit anknüpfende Stadterweiterung)
- Solitäre Lage
(neuer Stadtteil ohne siedlungsstrukturelle Anknüpfung an den Bestand)

2.4a Bitte geben Sie den aktuellen Umsetzungsstatus für das Quartier an.

- in Planung
- in Realisierung
- fertiggestellt

2.4b Bitte geben Sie das Jahr des Beginns der einzelnen Entwicklungsphasen und/oder der erfolgten bzw. geplanten Fertigstellung an.

Planungsbeginn: _____

Beginn der baulichen Realisierung: _____

Fertigstellung (erfolgt oder geplant): _____

Kommunalbefragung im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens
Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

2.5 Bitte geben Sie für das Quartier die Flächengröße sowie die nach Fertigstellung realisierte bzw. geplante ungefähre Anzahl der Wohneinheiten und Einwohner*innen an.

(Hinweis: keine Angabe = nicht bekannt; 0 = nicht vorhanden)

Flächengröße in Hektar: _____

Anzahl Wohneinheiten: _____

davon Anzahl preis- und belegungsgebundener
Wohneinheiten (Soziale Wohnraumförderung) _____

Anzahl freifinanzierter Miet- und
Eigentumswohnungen _____

Anzahl Eigenheime _____

Anzahl Einwohner*innen: _____

2.6 Bitte geben Sie die vorherige(n) Hauptnutzung(en) der Fläche an. (Mehrfachnennungen möglich)

- Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Freiraum
- Verkehr
- Industrie und Gewerbe
- Militär
- Infrastruktureinrichtungen (Schulen, Krankenhäuser, andere öffentliche Gebäude, Sportplätze etc.)
- Sonstige, und zwar _____

2.7 Bitte geben Sie den Nutzungstyp des neuen Quartiers an.

- Wohnquartier (Wohnnutzung > 90 % Geschossflächenanteil)
- Gemischtes Quartier (Wohnnutzung 30-90 % Geschossflächenanteil)
- Quartier mit untergeordneter Wohnfunktion (Wohnnutzung < 30 % Geschossflächenanteil)
- nicht bekannt (z. B. in sehr frühen Entwicklungsstadien)

Kommunalbefragung im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens
Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

2.8 Bitte geben Sie die in nennenswertem Umfang realisierten bzw. geplanten Nutzungen an.
 (Mehrfachnennungen möglich)

- Wohnen
- Dienstleistungen
- Produktion und Handwerk
- Einzelhandel und Gastronomie
- Bildung und Kultur, soziale Infrastruktur, öffentliche Einrichtungen
- öffentliche Grünflächen und Spiel- und Bewegungsräume
- Verkehr (über normale Straßenverkehrserschließung hinaus, z. B. neuer S-Bahn-Haltepunkt, neue Tram-Trasse, Quartiersgaragen)
- Sonstige, und zwar _____

2.9 Bitte geben Sie die realisierten bzw. geplanten Wohngebäudetypen in ihrer Häufigkeit an.
 (Mehrfachnennungen möglich)

<input type="checkbox"/> nicht bekannt (z. B. in sehr frühen Entwicklungsstadien)				
	überwiegend	teilweise	wenig	keine
Ein- und Zweifamilienhäuser (inkl. Doppel- und Reihenhäuser)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kleinere Mehrfamilienhäuser (3-6 Wohneinheiten, ggf. auch mischgenutzt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
größere Mehrfamilienhäuser (> 6 Wohneinheiten, ggf. auch mischgenutzt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige, und zwar _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kommunalbefragung im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens
Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

2.10 Bitte geben Sie die angewendeten bzw. zur Anwendung vorgesehenen Instrumente an.
(Mehrfachnennungen möglich)

- nicht bekannt (z. B. in sehr frühen Entwicklungsstadien)

Informelle Instrumente

- Städtebaulicher Rahmenplan, Masterplan o. ä.
 Kooperatives Werkstatt- bzw. Planungsverfahren o. ä.
 Sozialraumplanung

Wettbewerbs-Instrumente

- Städtebaulicher Ideenwettbewerb
 Landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb
 Städtebaulicher Realisierungswettbewerb
 Landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb
 Architektenwettbewerb
 Investorenwettbewerb
 Gutachterverfahren

Planungsrechtliche Instrumente

- Bebauungsplan
 Vorhabenbezogener Bebauungsplan
 Städtebaulicher Vertrag / Erschließungsvertrag
 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme
 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme
 Stadtumbau / Soziale Stadt

Liegenschafts- und wohnungspolitische Instrumente

- Zwischenerwerb
 Konzeptvergabe (bei der Vergabe städtischer Flächen)
 Kooperative Baulandmodelle (private Flächen)
 Liegenschaftliche Partizipation
 Erbbaurecht
 Quote für geförderten (sozialen) Wohnungsbau
 Vorgaben für preisgedämpften, frei finanzierten Mietwohnungsbau

- Sonstige, und zwar _____

7

Kommunalbefragung im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens
Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

2.11 Bitte geben Sie die für die Quartiersentwicklung zentralen Leitbilder/-ziele an
(maximal 3 Nennungen)

- nicht bekannt (z. B. in sehr frühen Entwicklungsstadien)
- kein Bestimmtes
- Energieeffizientes Quartier
- Kinderfreundliches Quartier
- Generationengerechtes Quartier
- Nutzungsgemischtes Quartier
- Quartier der kurzen Wege
- Inklusives Quartier
- Grünes Quartier
- Resilientes (dem Klimawandel angepasstes) Quartier
- Autofreies Leben / Wohnen
- Autoreduziertes Quartier
- Soziale Durchmischung / Soziale Vielfalt
- Sonstiges, und zwar _____

2.12 Bitte kategorisieren Sie den Projektentwickler.

- nicht bekannt
- öffentlich (inkl. privatrechtlich organisierter kommunaler oder landeseigener Gesellschaften)
- privat
- Mischform (Öffentlich-private Partnerschaft)

Kommunalbefragung im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens
Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

2.13 Bitte geben Sie den oder die Bauherren an. (Mehrfachnennungen möglich)

- nicht bekannt (z. B. in sehr frühen Entwicklungsstadien)
- Bauträger / Immobilienentwickler
- private Einzelpersonen
- Baugruppen
- Kommune oder kommunales Wohnungsunternehmen
- Wohnungsgenossenschaft
- freie Wohnungsunternehmen
- Bund oder Land
- Organisation ohne Erwerbszweck (nicht auf Gewinnmaximierung ausgerichtet, z. B. Kirche)
- Sonstige, und zwar _____

2.14 Ergänzende Hinweise

Gerne können Sie uns weitere Hinweise (z. B. auf Wettbewerbsauszeichnungen oder Veröffentlichungen) zu dem Quartier geben.

Vielen Dank! Damit sind alle benötigten Angaben für das Quartier erfasst.

[weiter mit 3]

Kommunalbefragung im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens
Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

3 Informationen

[Falls Sie die hier abgefragten Daten bereits zuvor in einem anderen Quartiersfragebogen angegeben haben, brauchen Sie die folgenden Fragen natürlich nicht erneut zu beantworten.]

Möchten Sie über eine evtl. Veröffentlichung der Studie sowie ggf. geplante projektbezogene Veranstaltungen per E-Mail informiert werden?

ja nein

Für eventuelle Rückfragen möchten wir Sie bitten, Ihre Kontaktdaten anzugeben. Die Auswertung Ihrer Angaben erfolgt selbstverständlich nicht personenbezogen und dient ausschließlich zur Durchführung der Forschungsstudie.

Position / Amt: _____

Vor- und Nachname: _____

Telefon: _____

E-Mail: _____

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Sofern Sie noch Anmerkungen zur Studie, weitere Hinweise zum Thema „Neue Stadtquartiere“ oder Fragen haben, können Sie diese gerne hier angeben:

Zur Erfassung eines oder mehrerer weiterer Quartiere bitten wir Sie, den Fragebogen zu speichern bzw. auszudrucken und anschließend erneut auszufüllen. Oder noch einfacher: Nutzen Sie den Online-Fragebogen unter <https://neue-stadtquartiere.de/befragung>.

Vielen Dank!

STADTRAUMKONZEPT GmbH
Henrik Freudenau | Sebastian Siebert
Tel. 0231 5323-446
Fax 0231 5323-445
neue-stadtquartiere@stadtraumkonzept.de

Fragebogen der zweiten Erhebungsphase

ExWoSt-Forschungsvorhaben
NEUE STADTQUARTIERE – KONZEPTE UND GEBAUTE REALITÄT



2. Kommunalbefragung im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhabens
Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität

VERTIEFUNGSBOGEN

Allgemeine Angaben

1. Name der Kommune:
2. Name des neuen Stadtquartiers:
3. Bitte beschreiben Sie die städtebauliche Grundstruktur des Stadtquartiers kurz in zwei bis drei Sätzen. Gerne können Sie uns Luftbilder oder Pläne zur Visualisierung Ihrer Beschreibung zusenden.

Konzepte und Instrumente

4. Haben spezifische gesamtstädtische Entwicklungsstrategien oder Zielvorgaben in Form von Konzepten oder Untersuchungen (z. B. Räumliches Stadtentwicklungskonzept, Wohnraumbedarfsanalyse, Landes- oder Bundesgartenschau) zur Entscheidung über Lage, Größe und Art des genannten neuen Stadtquartiers geführt?

nein ja, und zwar folgende

5. Liegen spezifische kleinräumige, sektorale Konzepte (z. B. Energiekonzept, (E-)Mobilitätskonzept, Klimaanpassungskonzept) der Neuentwicklung des genannten Stadtquartiers zugrunde?

nein ja, und zwar folgende

ExWoSt-Forschungsvorhaben
NEUE STADTQUARTIERE – KONZEPTE UND GEBAUTE REALITÄT

6. Ist die Umsetzung wesentlicher Maßnahmen der in der Antwort zu Frage 5 genannten sektoralen Konzepte durch verbindliche Regelungen mittels städtebaulicher Instrumente gesichert?

nein

ja, und zwar durch:

[Mehrfachnennungen möglich]

Bebauungsplan

Städtebaulicher Vertrag

andere, und zwar:

7. Falls Sie in der ersten Befragung angegeben haben, dass das Instrument der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in dem genannten Stadtquartier zum Einsatz gekommen ist oder der Einsatz geplant ist: Welche Stufen hat das Verfahren durchlaufen bzw. in welcher Stufe befindet es sich?

kein Einsatz geplant bzw. erfolgt

folgende Stufen wurden durchlaufen bzw. erreicht:

[Mehrfachnennungen möglich]

(Vorbereitung) Einleitungsbeschluss

Vorbereitende Untersuchung

kooperativer Grundstückserwerb durch Stadt oder Treuhänder

freihändiger Grunderwerb durch Stadt oder Treuhänder

Entwicklungssatzung

Abwendungsvereinbarungen

Reprivatisierung, Erschließung, Bebauung

Aufhebungssatzung

8. Werden oder wurden zur Entwicklung des o. g. neuen Stadtquartiers Fördermittel des Bundes oder des Landes eingesetzt?

nein

ja, und zwar aus folgenden Programmen:

9. Kommen oder kamen Instrumente zur Sicherung der städtebaulichen und architektonischen Qualität bei der Entwicklung des genannten Quartiers zum Einsatz?

nein

ja, und zwar:

[Mehrfachnennungen möglich]

Gestaltungshandbuch

Gestaltungssatzung

Gestaltungsbeirat

Städtebaulicher Wettbewerb / Architektenwettbewerb

weitere, und zwar:

ExWoSt-Forschungsvorhaben
NEUE STADTQUARTIERE – KONZEPTE UND GEBAUTE REALITÄT

10. Wie sehen das liegenschaftliche Konzept sowie die wesentlichen Instrumente beim Ankauf der Flächen (Grunderwerb) bzw. bei der Baulandentwicklung des genannten neuen Stadtquartiers aus?
[Mehrfachnennungen sind möglich; bitte geben Sie auch den ungefähren Anteil an Flächen an, die in dem jeweiligen Verfahren erworben bzw. entwickelt werden bzw. wurden]

- | | Anteil Fläche in % |
|--|----------------------|
| <input type="checkbox"/> Zwischenerwerb durch die Kommune bzw. eine(n) Entwicklungsträger / -gesellschaft in kommunaler Trägerschaft | <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> Zwischenerwerb durch einen beauftragten externen Entwicklungsträger | <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> Baulandentwicklung auf eigenen oder angekauften und privaten Grundstücken im kooperativen Verfahren (Kooperatives Baulandmodell mit Schaffung von Planungs- / Baurecht) | <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> Private Baulandentwicklung, auch im Investorenmodell (ggf. Ankauf, Erschließung und Bebauung durch Investor, ggf. auch Alleigentümer) | <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> nicht bekannt | |

11. Wurden Instrumente der Umlegung bei der Baulandentwicklung des genannten neuen Stadtquartiers eingesetzt?

- nein ja, und zwar:
- [Mehrfachnennungen möglich]
- Freiwillige, vereinbarte Umlegung
- Amtliche Umlegung
- Erweiterte Umlegung

12. Wie sehen das liegenschaftliche Konzept sowie die wesentlichen Instrumente für den Verkauf bzw. die Vergabe der Grundstücke in kommunaler Hand im genannten neuen Stadtquartier aus?
[Mehrfachnennungen sind möglich; bitte geben Sie auch den ungefähren Anteil an der Gesamtfläche des genannten Stadtquartiers an, die in dem jeweiligen Verfahren vergeben werden bzw. wurden]

- | | Anteil Fläche in % |
|--|----------------------|
| <input type="checkbox"/> Grundstücksvergabe durch Verkauf | <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> Grundstücksvergabe im Erbbaurecht | <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> nicht bekannt | |

13. Gibt oder gab es besondere Prinzipien bei der Baugrundstücksvergabe durch die Kommune?

- nein ja, und zwar: nicht bekannt
- [Mehrfachnennungen möglich]
- Konzeptvergabe (Vergabe primär nach definierten inhaltlichen Kriterien)
- Verlosung
- Vergabe an bestimmte Bevölkerungsgruppe(n)
- Investorenauswahlverfahren (Vergabe nach ökonomischen und inhaltlichen Kriterien)
- andere, und zwar:
-

ExWoSt-Forschungsvorhaben
NEUE STADTQUARTIERE – KONZEPTE UND GEBAUTE REALITÄT

Beteiligung

14. Gibt oder gab es auf einer oder mehreren Ebenen der Planung des genannten neuen Stadtquartiers eine Bürgerbeteiligung über die formellen Anforderungen der Planungsverfahren gemäß BauGB hinaus?

- nein ja, und zwar (welche und wann?):

15. Hat generell die Bürgerbeteiligung den Entwicklungsprozess für das genannte neue Stadtquartier in besonderer Weise positiv oder negativ beeinflusst?

- nein ja, indem:

16. Hat generell die Bürgerbeteiligung die städtebauliche Qualität des genannten neuen Stadtquartiers in besonderer Weise positiv oder negativ beeinflusst?

- nein ja, indem:

Nutzungsmischung

17. Auf welchen räumlichen Ebenen und in welchem Umfang wird oder wurde eine Nutzungsmischung Wohnen mit Gewerbe (Handwerk, Büro, Produktion, Gastronomie, Handel, Dienstleistung) im genannten neuen Stadtquartier realisiert?

	0 %	bis 5 %	> 5 bis 25 %	> 25 %	nicht bekannt
Anteil der Gebäude mit Nutzungsmischung:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anteil der Grundstücke / Parzellen mit Nutzungsmischung:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anteil der Baublöcke mit Nutzungsmischung:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18. Wie hoch liegt der Anteil gewerblicher Nutzungen an der Gesamtgeschossfläche des genannten neuen Stadtquartiers?

- 0 %
 bis 5 %
 > 5 bis 25 %
 > 25 %
 nicht bekannt

ExWoSt-Forschungsvorhaben
 NEUE STADTQUARTIERE – KONZEPTE UND GEBAUTE REALITÄT

Wohnen

19. In welchen Preissegmenten (lokaler Maßstab) liegen mindestens 20 % der errichteten Wohneinheiten im genannten neuen Stadtquartier? [Mehrfachnennungen möglich]

- hoch mittel¹ niedrig² nicht bekannt
-

¹ lokaler Maßstab für bezahlbaren Wohnungsbau ² lokal gültige Bewilligungsmiete geförderter Wohnraum

20. In welchen Wohnungsgrößenklassen liegen mindestens 20 % der errichteten Wohneinheiten im o. g. neuen Stadtquartier? [Mehrfachnennungen möglich]

- bis 59 m² 60 bis 89 m² 90 bis 119 m² 120 m² und mehr nicht bekannt
-

21. Wurden oder werden besondere Wohnformen im genannten neuen Stadtquartier realisiert?

- nein ja, und zwar:
- [Mehrfachnennungen möglich]
- gemeinschaftliche Wohnformen (Baugruppen etc.)
- Pflegewohngemeinschaften
- inklusive Wohnformen
- ambulant betreutes Wohnen
- studentisches Wohnen
- andere, und zwar:

22. Wie gestaltet sich das Verhältnis von privatem Wohneigentum zu Mietwohnungen institutioneller Vermieter (Wohnungsunternehmen, Genossenschaften etc.) im genannten neuen Stadtquartier?

- mehr Wohneigentum als Mietwohnungen
- Verhältnis ungefähr ausgeglichen
- weniger Wohneigentum als Mietwohnungen
- nicht bekannt

ExWoSt-Forschungsvorhaben
 NEUE STADTQUARTIERE – KONZEPTE UND GEBAUTE REALITÄT

Soziale und grüne Infrastrukturen

23. Wurden oder werden soziale Infrastrukturen und/oder sozialraumbezogene Angebote im o. g. neuen Stadtquartier realisiert?

nein

ja, und zwar:

[Mehrfachnennungen möglich]

- Kita
- Grundschule
- weiterführende Schule
- sozialraumbezogene Beratungsangebote
- (Senioren-) Tagespflege
- offenes Begegnungshaus
- Stadtteil-Mensa
- Jugendtreffpunkte (z. B. Jugendzentrum, Jugendwerkstatt)
- Obdach-Einrichtungen
- Quartiersmanagement
- andere, und zwar:

24. Wurden oder werden grüne Infrastrukturen im o. g. neuen Stadtquartier realisiert?

nein

ja, und zwar:

[Mehrfachnennungen möglich]

- Quartierspark
- Grünzug
- Pocket Parks
- Bürgergarten
- Nutzgärten
- Versickerungsflächen
- Wiesen
- Dachbegrünung
- Baumallee
- andere, und zwar:

ExWoSt-Forschungsvorhaben
NEUE STADTQUARTIERE – KONZEPTE UND GEBAUTE REALITÄT

Mobilität

25. Mit welchem Verkehrsträger und Takt ist das genannte neue Stadtquartier zur morgendlichen Hauptverkehrszeit (etwa 6:00 bis 9:00 Uhr) an den ÖPNV angebunden (beste Haltestelle im Quartier oder außerhalb in max. 200 m Entfernung)?

Verkehrsträger	Taktung				
	bis 10 Min.	>10 bis 30 Min.	>30 Min.	nicht vorhanden	nicht bekannt
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tram / Stadt- / U-Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
S-/ Regio-Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

26. Welche Stellplatzschlüssel werden für PKW (pro WE) und Fahrrad (pro m² Wohnfläche) für den Wohnungsbau im genannten neuen Stadtquartier vorgegeben (wenn mind. 10 % der Wohnungen betreffend)?
[Mehrfachnennungen möglich]

Kfz-Stellplätze

- nicht bekannt
- keine Vorgabe
- weniger als 1 Kfz-Stellplatz / WE
- genau 1 Kfz-Stellplatz / WE
- mehr als 1 bis 1,5 Kfz-Stellplätze / WE
- mehr als 1,5 Kfz-Stellplätze / WE

Fahrrad-Stellplätze

- nicht bekannt
- keine Vorgabe
- weniger als 1 Rad-Stellplatz / 30 qm Wohnfläche
- genau 1 Rad-Stellplatz / 30 qm Wohnfläche
- mehr als 1 Rad-Stellplatz / 30 qm Wohnfläche

27. In welcher Art und Körnung werden die Kfz-Stellplätze für den Wohnungsbau im genannten neuen Stadtquartier erstellt (mindestens 10 % der Kfz-Stellplätze betreffend)?
[Mehrfachnennungen möglich]

- nicht bekannt
- gebäudeweise ebenerdig
- gebäudeweise in Tiefgaragen
- blockweise ebenerdig
- blockweise in Tiefgaragen oder Parkhäusern
- Sammelparkhaus / -parkdeck / -tiefgarage für mehrere Häuserblöcke
- ebenerdiger Sammelparkplatz für mehrere Häuserblöcke
- Sonstiges, und zwar:

Allgemeine Anmerkungen und ergänzende Hinweise:

Bitte speichern Sie das PDF-Dokument ab und senden es per E-Mail an den Absender zurück, an den Sie sich bei Bedarf auch gerne mit Ihren Fragen wenden können.
[Falls die Absenderinformation nicht zur Hand ist, können Sie den Fragebogen stattdessen auch an die allgemeine Projektadresse neue-stadtquartiere@stadtraumkonzept.de senden.]

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!