


TRANSFORMATION DER INNENSTÄDTE: ZWISCHEN KRISE UND INNOVATION





Die Kernbereiche der Innenstädte und Zentren wurden in den letzten Jahrzehnten stetig als Konsum- und weniger als Lebensraum entwickelt. Wenn Menschen lediglich „Frequenzen“ für den Handel darstellen, geraten Qualitäten wie die Gestaltung der öffentlichen Räume aus dem Blick. Die Coronakrise hat einzelne Funktionsverluste der Innenstädte noch einmal beschleunigt und für alle sichtbar gemacht. Nichtsdestotrotz sollte der Diskurs weniger den Niedergang herbeireden, sondern mehr konkrete Chancen und zukunftsfähige Nutzungen thematisieren.

Dr. Marion Klemme

ist Geographin und leitet das Referat „Stadtentwicklung“ im BBSR.

Aktuell befasst sie sich mit Transformationsprozessen wie Innenstadtentwicklung und neuen Arbeitswelten sowie urbanistischer Zukunftsforschung im Projekt „Stadt von übermorgen“.

marion.klemme@bbr.bund.de

Alte und neue Krisen

Weit vor der Coronapandemie zeigten der Strukturwandel und die Krise des stationären Einzelhandels bereits Spuren in den Innenstädten. Da die aktuelle Krise den Problemdruck allerdings deutlich verschärft hat, steht das Thema Innenstadt mehr denn je im Fokus von Verbänden, Wissenschaft, Ministerien und Medien.

Probleme, die heute wieder intensiv diskutiert werden, waren bereits vor mehr als zehn Jahren Anlass, das Weißbuch Innenstadt aufzulegen (vgl. BMVBS 2011). Der Strukturwandel im Einzelhandel inklusive der Krise der Kauf- und Warenhäuser sowie der zunehmende Verlust inhabergeführter Einzelhandelsgeschäfte wurden ebenso beklagt wie eine rückläufige Flächenproduktivität. Die Konkurrenz durch den digitalen Handel machte dem stationären Einzelhandel bereits damals zu schaffen. Auch dieser Trend hält an: Die Renditen sinken stetig, da Umsatzanteile an den Onlinehandel verloren gehen (vgl. Beitrag Jonas in diesem Heft). Ebenso erzeugt ein verändertes Einkaufs- und Freizeitverhalten weniger Anlässe, die Innenstadt aufzusuchen.

Funktionsverluste zentraler Versorgungsbereiche prägen demnach seit geraumer Zeit die Innenstädte. Es sind aber nicht nur der Strukturwandel und aktuelle Krisen, sondern auch zementierte städtebauliche und verkehrliche Zustände, die die Innenstädte belasten: Die Aufenthaltsqualität lässt vielerorts zu wünschen übrig. Das Leitbild einer am Auto ausgerichteten Stadtentwicklung prägt nicht nur die Mobilität, sondern ebenso den Stadtraum. Lärm- und Feinstaubbelastungen sind in den Zentren besonders hoch und die Verteilung und Gestaltung des öffentlichen Raums entspricht nur selten den Anforderungen an eine attraktive, grüne und klimagerechte Stadt. Insbesondere die Fußgängerzonen haben sich zu monofunktionalen, wenig ästhetisch gestalteten Stadträumen entwickelt. Ihr Erscheinungsbild ist oftmals beliebig, nicht zuletzt durch austauschbare Filialen von Einzelhandels- und Dienstleistungsketten.

Bereits vor der aktuellen Krise wurden Funktionen wie Gewerbe, Bildung oder Wohnen aus vielen Innenstädten verdrängt: Zu teuer waren die Immobilien, zu hoch die Mieten für Nutzungen, die weniger Renditen erwirtschaften als der seinerzeit lukrative Einzelhandel. Nun werden viele dieser Handelsstandorte aufgegeben: Zahlreiche Kaufhäuser schließen, große Filialisten kündigen an, einzelne Standorte nicht weiter zu betreiben. Lassen sich für die leerstehenden Ladenlokale keine Nachnutzungen finden, sind negative Dominoeffekte auf das räumliche Umfeld zu erwarten. Die Attraktivität eines ganzen Standortes leidet und Identifikationsorte verschwinden.

Die Coronapandemie beschleunigt den ohnehin stattfindenden Strukturwandel. Neben dem Einzelhandel sind nun auch Gastronomie, Hotellerie, Tourismus, Kultur-, Sport- und Verkehrsbetriebe und die damit verbundenen Immobilien von der Krise betroffen. Das Institut für deutsche Wirtschaft hat berechnet, dass der deutschen Wirtschaft rund 335 Milliarden € an Wertschöpfung durch die Pandemie verloren gegangen sind (vgl. Bardt 2021). Das hinterlässt tiefe Spuren – auch in den Innenstädten.

Der Krisen nicht genug: Zu den städtebaulichen und wirtschaftlichen Herausforderungen kommen global wirksame Trends wie der Klimawandel, verbunden mit der Notwendigkeit einer Energie- und Mobilitätswende, sowie der überbordende Ressourcenverbrauch unserer Gesellschaft. Starkereignisse und Hitzeperioden wirken aufgrund hoher Versiegelungsanteile und hoher baulicher Dichte in Innenstädten teils besonders gravierend. Klimaschutz und Klimaanpassung sind zentrale Zukunftsthemen, die bei der Weiterentwicklung von Innenstädten zwingend mit zu bedenken sind (vgl. Beitrag Haury/Dosch). Die entstehenden Nutzungskonflikte sind in den Blick zu nehmen und sorgsam abzuwägen: Für die Klimaanpassung ist eine stärkere Durchgrünung wesentlich, für den Klimaschutz hingegen benötigt es eine kompakte Innenstadt, inklusive einer Nachverdichtung freier oder untergenutzter Flächen. Die Erfordernisse der Klimaresilienz sind insbesondere bei Investoren und Architekten sowie politischen Entscheidern noch nicht fest verankert. Kurzfristig schrecken vielfach die Mehrinvestitionen ab. Die langfristigen ökonomischen Vorteile wie Kostensenkung für Gebäudekühlung, Vermeidung von Schadensbeseitigung oder positive Gesundheitseffekte sind oft nicht präsent.



Foto: Marion Klemme

Leerstand in einer 1-a-Lage der Essener Innenstadt

Multi statt mono

Die coronabedingten Lockdowns haben den Blick auf die verwaisten Innenstädte gelenkt. Schlagzeilen wie „Das Sterben der Innenstädte ist in vollem Gange“ (Börsenblatt 2021) oder „Corona-Krise verstärkt Innenstadt-Sterben“ (Norddeutscher Rundfunk 2020) konnte man fast täglich lesen. Aber gilt der Zusammenhang: Stirbt der Handel, stirbt die Innenstadt? Eben nicht. Innenstadt- und Handelsentwicklung werden allzu oft synonym betrachtet. Die reine Einkaufsstraße ist ein Auslaufmodell, doch die Innenstädte selbst bleiben. Sie befinden sich in einem Transformationsprozess, da der Anteil des Handels abnimmt und Platz macht für Neues.

Für eine zukunftsfähige Innenstadtentwicklung ist der Blick zu weiten: Nutzungsmischung, Funktionsvielfalt und hohe Aufenthaltsqualitäten machen die Attraktivität von Innenstädten aus (vgl. Beitrag Renner). Der Handel ist nur ein Teil dieser Vielfalt – und profitiert wiederum von eben dieser. Zukünftig spielen vermehrt Wohnen, Bildung, Gewerbe,

öffentliche Infrastrukturen, Erlebnis- und Kulturangebote, Dienstleistungen, Handwerk, Produktion, Co-Working sowie Einrichtungen für Freizeit und Gesundheit in der Innenstadt eine Rolle. Das ist nicht unbedingt neu; vielmehr ist es eine Rückbesinnung und kreative Weiterentwicklung der altbewährten Marktplatzfunktion mit ihrem bunten, vielfältigen Treiben. Eine vielfältige Nutzungsmischung kann Innenstädte wieder beleben, und zwar über die Ladenöffnungszeiten des Handels hinaus. Die Etablierung neuer Nutzungen hängt allerdings wesentlich davon ab, wie sich die Innenstadtmieten entwickeln und wer sich den Standort leisten kann (vgl. Beitrag Neubrand).

Insbesondere für Klein- und Mittelstädte sind (oder waren) Kaufhäuser wichtige Anker und Frequenzbringer. Werden Filialen geschlossen, folgen weitere Probleme, von Beeinträchtigungen des Erscheinungsbilds über Imageverlust bis hin zu einem rückläufigen Einzelhandelsangebot. Je länger ein sol-



Foto: haeusler/querkraft

In Wien hat IKEA einen urbanen Flagship-Store eröffnet, kombiniert mit weiteren Geschäften, einem hippen Hotel und Gastronomie. Rankpflanzen und Bäume sollen das Mikroklima verbessern (vgl. querkraft 2021)



Foto: Ulf Marek

Mit dem Elmshorner Pop-up-Store für Start-ups und Kreative realisierte das Stadtmarketing Elmshorn einen Laden auf Zeit

ches Gebäude leer steht, desto gravierender wirkt sich das auf den Standort aus. Die gute Nachricht aber lautet: Inzwischen ist für fast alle Warenhausimmobilien, die in der jüngeren Vergangenheit geschlossen haben, eine Nachnutzung gefunden. Ein Abriss war selten (vgl. BBSR 2015). Mixed-Use-Konzepte führen verschiedene Nutzungen zusammen und so zogen in die ehemaligen Kaufhäuser nach Umbau und Umstrukturierung kleinere Einzelhändler, Büros, Gastronomie und Dienstleister ebenso ein wie Museen, Theater, Verwaltung, Volkshochschulen oder Altenheime (vgl. Beitrag Binsfeld). Die Krise der Kaufhäuser begann bereits in den 1980er-Jahren und so können viele Städte heute von erfolgreich realisierten Umnutzungen lernen (vgl. Hangebruch 2020). Derartige Prozesse sind allerdings kein Selbstläufer: Sie sind aufwendig, kostspielig und erfordern einen langen Atem.

Analoge Orte als Gegenstück zur digitalen Alltagswelt

Innenstädte leisten einen Beitrag zur Stärkung der lokalen Identität, in Klein- und Mittelstädten genauso wie in Großstädten. Dazu tragen stadtbildprägende und identitätsstiftende Bauwerke und Plätze ebenso bei wie das baukulturelle Erbe – und vor allem das eigentliche Leben: Echte

Das gilt auch für die Umwandlung von Handels- oder Büroflächen in Wohnraum. Sie bietet eine Chance, neue Wohnformen und Raum für neue Lebensmodelle in zentraler Lage zu verwirklichen. Um die Wohnfunktion in der Innenstadt zu stärken, reicht es allerdings nicht aus, Wohneinheiten zu schaffen. Es bedarf auch eines geeigneten Wohnumfeldes mit Aneignungsräumen, Möglichkeiten zur Nachbarschaftsbildung und entsprechender sozialer Infrastruktur (vgl. Beitrag Ammann).

Und der Handel? Er verschwindet nicht gänzlich, aber seine Bedeutung für die Innenstadt verändert sich. Zukünftig wird er nicht mehr der Magnet sein, der er einmal war. Der Strukturwandel erfordert eine räumliche Konzentration der Handelsflächen auf gute Innenstadtlagen, basierend auf ökonomisch tragfähigen und vielfältigen Einzelhandelsangeboten, die mit Erlebnisvielfalt sowie neuen Servicekonzepten einhergehen. Dazu wird bereits einiges ausprobiert und umgesetzt: Pop-up-Stores, Shop Sharing oder Shared Stores gehen gegen den Leerstand an. Das lässt sich in Kleinstädten wie Elmshorn ebenso beobachten wie in der Metropole Wien.

Die Notwendigkeit zur Erneuerung und Mischung betrifft aber auch die Form, wie Ware angeboten wird: Insgesamt zeichnet sich ab, dass Anbieterinnen und Anbieter, die stationäre Angebote mit digitalen Komponenten und Plattformen verbinden, besser für die Zukunft gerüstet sind. „Was digitalisiert werden kann, wird digitalisiert. Nur wenn der Handel die Radikalität der Veränderungen begreife, könne er wirklich neue Ansätze angehen und die innerstädtische Handelskultur aktiv mitgestalten“ (Christ 2018: 4). Und dennoch: Nachfrage nach einem physischen und haptischen Einkaufserlebnis wird es weiterhin geben, „nur künftig stärker mit digitalen Formaten überlappend und häufig an hybriden, multifunktionalen Orten... Blended Living eben“ (Reiter 2020: 15). Dementsprechend wird die Entwicklung vom Multi- und Cross- zum Omnichannel weiter vorangehen, um den vielfältigen Ansprüchen der Kundschaft gerecht zu werden.

Begegnungen, haptische Erlebnisse, authentische Orte, Atmosphäre, Flair und Ambiente, Sehen und gesehen werden. Damit einher gehen Bedürfnisse, die sich für manche Menschen nur zum Teil, für andere gar nicht digitalisieren lassen.

Dementsprechend sind analoge Antworten auf grundlegende Bedürfnisse des gesellschaftlichen Zusammenlebens zu finden. Reiter (2020: 15) ist diesbezüglich optimistisch: „Je virtueller die Gesellschaft wird, desto mehr steigt die Bedeutung analoger Orte.“ Und eben diese wertvollen Räume sollten uns nicht abhandenkommen. Denn was einmal verloren ist, lässt sich meist nur schwer wiederherstellen. Es gilt, nicht unreflektiert auf Digitalisierung als rein technischen Fortschritt zu setzen, sondern „raumsensitiv“ digitale Vorteile zu nutzen und analoge Lebensräume zu erhalten und weiterzudenken. Es besteht ein Bedarf nach Möglichkeiten zur Aneignung öffentlicher Räume und sozialer Interaktion in der Innenstadt, der aktuell nicht erfüllt wird (vgl. auch Bauer/Riedel/Braun 2021: 18 f.). Die Flucht aus dem digitalen Alltag suchen bereits heute viele Menschen in Formaten wie urbanem Gärtnern, StadtLesen oder Communal Eating (vgl. Christ 2018).

Der Bedarf nach inklusiven, barrierefreien Aufenthalts- und Begegnungsorten sowie beispielbaren Stadträumen ist unbestritten. Ein besonderes Augenmerk ist auf konsumfreie Angebote zu richten, welche die Innenstadt und ihre Angebote nicht nur für Menschen mit Geld vorhalten, sondern für alle öffnen. Aktuell werden auch „Dritte Orte“ als Orte der Begegnung, des Austausches und der Kultur vermehrt diskutiert und bereits realisiert, zum Beispiel in Radevormwald, Dortmund, Steinhagen oder Neubeckum. Für alle zugänglich und nutzbar, sozial inklusiv und größtenteils konsumfrei haben sie das Potenzial, Innenstädte zu bereichern und zu beleben. Sie sollten gut erreichbar, niedrighschwellig und barrierefrei zugänglich und einladend gestaltet sein. Es gilt, den Bestand zu nutzen und bestehende Initiativen kooperativ einzubinden. Bibliotheken, ehemalige Ladenlokale, verwaiste Gaststätten, Kirchen, Bahnhofsräume – sie alle lassen sich als urbanes Wohnzimmer, Freiraum, Bühne oder Plattform für Projekte, Kreativität und Gemeinsinn aktivieren (vgl. Netzwerk Innenstadt NRW 2021).

Die öffentlichen Räume der Innenstadt erfüllen weiterhin auch politische Funktionen. Und dabei sind nicht nur die großen Wahlkampfbühnen oder Repräsentationsveranstaltungen der Regierenden gemeint, sondern auch der Ausdruck politischer, wirtschaftlicher und sozialer Ansprüche der Stadtbevölkerung in Form von Versammlungen oder Demonstrationen. Die Klimastreiks der Fridays-for-Future-Bewegung, die Treffen der sogenannten Querdenker oder jüngst die Antikriegsdemonstrationen, sie alle finden in den Zentren der Städte statt, denn gerade hier ist der öffentliche Raum „Projektionsfläche einer Gesellschaft und Bild politischer und sozialer Änderungen“ (Aesche/Dimmer 2001: 34). Durch die mannigfaltigen Optionen der virtuellen Welt sind politische Kundgebungen zwar nicht mehr an den



Foto: romanple – stock.adobe.com

Das MuseumsQuartier Wien bietet Kunst und Kultur, Cafés und Shops und ist mit seinen Freizeit- und Ruhezeiten ebenso ein Ort der Erholung mitten in der Stadt



Foto: Marion Klemme

Ein Zeichen gegen den Ukraine-Krieg:
Die Kröpcke-Uhr in Hannover ganz in schwarz

physischen Raum gebunden, dennoch ist es für ihre umfassende Wahrnehmung wesentlich, dass sie weiterhin einen Platz im öffentlichen Raum der Stadtzentren haben.

Orientierung finden

Verfolgt man Diskussionen um die Transformation von Innenstädten, so spielt das Leitbild der europäischen Stadt eine große Rolle. Es behält weiterhin seine Gültigkeit, gleichwohl die konkrete Umsetzung vor Ort immer wieder aufs Neue verhandelt werden muss. „Innenstädte sind vielfältig in ihrer Funktion, verschieden in ihrer Dimension, individuell in ihrer Geschichte und speziell in ihrer Eigenart. Pauschalisierungen und Durchschnittswerte verführen zu Fehlschlüssen“ (BMVBS 2011: 15). Das gilt entsprechend auch für die Entwicklung von Zukunftskonzepten. Es gibt keine Blaupause; jede Innenstadt braucht ihre individuellen, lokalspezifischen Lösungswege. Um diese aufzuspüren, sind die Ideen, das Engagement und die Gestaltungskraft zahlreicher Stadtakteure nötig. Dabei kann man von Best-Practice-Sammlungen profitieren, von wissenschaftlichen Studien lernen und Förderprogramme nutzen – und dennoch müssen die Akteure einer jeden Kommune die Aufgaben aktiv anpacken und ihren eigenen Weg gehen.

Für diesen Prozess liefern übergeordnete Strategien und Leitbilder Orientierung, wie beispielsweise die Neue Leipzig-Charta (BBSR 2020) als Leitdokument für eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung, die auf der Grundidee einer integrierten und nachhaltigen Stadtentwicklung fußt. Oder auch die Innenstadtstrategie des Bundes (BMI 2021), die ganz konkret Herausforderungen, Aufgaben und Instrumente für eine multifunktionale, resiliente und kooperative Innenstadtentwicklung benennt. Jüngste Forschungen zur Stadt von übermorgen geben einen strukturierten und umfassenden Überblick über Zukunftstrends, die auch für die Entwicklung der Innenstadt relevant sind. Ein praxistauglicher Werkzeugkasten ermöglicht die Durchführung von lokalen Zukunftsdiskursen, um gemeinsam mit Stadtakteuren verantwortungsvoll Perspektiven für die Innenstadt der Zukunft zu entwickeln (vgl. BBSR 2022).



Foto: Marion Klemme

Anhand der Arbeitsmaterialien aus dem ExWoSt-Projekt „Stadt von übermorgen“ (BBSR 2022) entwickeln lokale Akteure gemeinsam Zukunftsperspektiven für ihre Innenstadt

Für die Innenstadt der Zukunft sind sämtliche Funktionen in den Blick zu nehmen und in ihrer jeweiligen Bedeutung zu analysieren sowie zwingend auch ganzheitlich zu betrachten. So lassen sich Verflechtungen und das Ineinandergreifen – beispielsweise von Wohnen, Versorgung, Verkehr und sozialer Interaktion – für zukünftige Konzepte und Visionen berücksichtigen (vgl. Bauer/Riedel/Braun 2021). Die bestehende Klimakrise erfordert, dass Umweltbelange konsequent mitbedacht werden: Themen wie Ressourceneffizienz, klimaneutrale Bauweisen und nachhaltige Mobilität finden sich bereits in zahlreichen kommunalen Agenden wieder. Die Idee einer kompakten Stadt, einer Stadt der kurzen Wege, greift beispielsweise das Konzept der 15-Minuten-Stadt auf. Hier soll es Bewohnerinnen und Bewohnern möglich sein, innerhalb kürzester Zeit zu Arbeit, Wohnung, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen zu gelangen. Hauptverkehrsträger ist dabei das Fahrrad. So hat es sich auch die Bürgermeisterin von Paris auf die Fahnen geschrieben: Innerstädtische Parkplätze sollen in großem Umfang weichen und durch Grünflächen, Spielplätze und Radwege ersetzt werden. Für die meisten Pariser Straßen wird Tempo 30 eingeführt (vgl. Dettling 2021). Andere Großstädte folgen dem Konzept, darunter Wien, Berlin und Hamburg. Ob diese Idee eine Utopie ist oder zur Stadt der Zukunft führt, bleibt

abzuwarten. Allen Ansätzen ist gemein, zukünftig weniger das Auto als vielmehr den Menschen als Maßstab in den Vordergrund zu stellen (vgl. Gehl 2015). Sie berücksichtigen die Bedürfnisse derjenigen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, um Lebens- und Aufenthaltsqualitäten in Innenstädten zu erhöhen (vgl. Beitrag Schade).



Foto: Christian Müller – stock.adobe.com

Wenig Raum für Fahrradfahrer in einer von Autos dominierten Innenstadt

Was die Transformation erschwert

Um die Monotonie heutiger Fußgängerzonen hinter sich zu lassen und ein individuelles, weniger austauschbares Zentrum zu gestalten, bedarf es Kreativität, Mut und Experimentierfreude. Und dabei wird deutlich: Transformationsprozesse zu gestalten, ist eine enorme kulturelle Herausforderung (vgl. Schneidewind 2018), gerade in Innenstädten. Dafür sind gewohnte Verhaltens- und Handlungsmuster zu hinterfragen. Man muss sich auf Neues und Unbekanntes einlassen. Es geht eben nicht „nur“ um Ressourcen und Kompetenzen, sondern ebenso um Werte, Einstellungen und Haltungen. In deutschen Innenstädten hat sich über Jahre und Jahrzehnte die gesellschaftliche Konsumorientierung räumlich manifestiert. Was kommt danach?

Wenngleich der „Einheitsbrei“ in der City oft beklagt wird, so scheint es schwer zu fallen, ein buntes Miteinander verschiedener, ungleichartiger Nutzungen auszuhalten. Und so stellt sich die Frage, inwiefern ein solches Miteinander in Deutschland mit den planungskulturellen Gepflogenheiten und baurechtlichen Vorgaben tatsächlich einhergehen kann oder überhaupt erwünscht ist. Der Drang, Dinge zu



Foto: Marion Klemme

Die Passerelle in Hannovers Innenstadt: wenig einladend ... und wenig los

ordnen, scheint hierzulande sehr ausgeprägt. Ursula Baus (2021) bringt auf den Punkt, was Transformationsprozesse in Deutschland enorm erschwert: „Allen Wenden (Verkehrs-, Energie-, Bildungswenden und so weiter) steht ein leviathanisches Monster gegenüber: der Regulierungsapparat, der uns eine Überregulierung gigantischen Ausmaßes beschert, uns lähmt und jegliche Systemkritik im Keim zu ersticken droht.“ Die Verfahrenswege sind kompliziert, die Abstimmungsprozesse langwierig: Lange Planungs- und Genehmigungszeiten sowie eine kaum zu überblickende Anzahl an gesetzlichen Vorschriften, Auflagen und Normen verzögern

nicht nur Stadtumbau- und Transformationsprozesse, sie sind auch Kostentreiber.

Schauen wir in andere Metropolen der Welt: Sie zeigen uns, dass die Innenstadt mehr als die Summe ihrer Nutzungen sein und ein teils krautiges Durcheinander verschiedenartiger Nutzungen zu ganz eigenen Qualitäten führen kann. So sind es nicht zwangsläufig konkrete Funktionen und Angebote, die Innenstädte wieder attraktiv machen können, ebenso kann es der Reiz der überraschenden, der nicht vorhersehbaren Erlebnisse des Urbanen sein.

Innenstadt gemeinsam machen

Die Transformation der Innenstadt ist eine Herausforderung für die gesamte Stadtgesellschaft. Sie bedarf der Vernetzung und Mitwirkung verschiedener Akteursgruppen (vgl. Beitrag Willinger). Eine zentrale Rolle nehmen die Bestandshalter ein. Wer eine innerstädtische Immobilie besitzt, wird sich mancherorts entscheiden müssen, ob die Miete gesenkt oder Leerstand akzeptiert werden soll. Einzelne nehmen die beschriebenen Trading-down-Effekte billigend in Kauf, da sich Modernisierungen oder Investitionen in neue Konzepte für sie kurzfristig nicht rechnen. Es gibt aber auch Eigentümerinnen und Eigentümer, denen etwas am Standort liegt und die gesprächsbereit sind. Zentral ist die Frage, wie solche mitwirkungsbereiten Menschen und interessierte Nutzerinnen und Nutzer zueinander finden. Hier sind Kommunikationsprozesse und Vermittlungsarbeit zentral. Ebenso sind Beratungsangebote zu Rechtsfragen und möglichen Träger- oder Geschäftsmodellen gefragt. Nachahmenswerte Beispiele wurden unter anderem durch

den Wettbewerb zum Bundespreis kooperative Stadt identifiziert (BBSR 2021a).

Innenstadtentwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe und gleichzeitig eine zentrale kommunale Gestaltungsaufgabe. „Sie verlangt Leadership der Stadtspitzen, fachliches Know-How und Kreativität der Verwaltung“ (Kühl 2021). Die öffentlichen Akteure sind einerseits gefragt, eine Anstoß- und Vermittlerrolle einzunehmen, mit dem Ziel, viele Ideen, Dynamiken und Ressourcen in die Innenstädte zu bringen. Andererseits bedarf es einer grundlegenden Offenheit gegenüber Ideen aus der lokalen Wirtschaft und der Zivilgesellschaft, um im Sinne des Collaborative Leadership zu wirken und gemeinsame Ergebnisse und Wertschöpfung zu erzielen – auch aus Unterschieden heraus (Rubin 2009). Um Zusammenarbeit und Koproduktion auszuprobieren, gegenseitige Wertschätzung zu lernen und Vertrauen zu entwickeln, sind konkrete Projekte nötig (vgl. Interview Selle).

Den Wandel finanzieren

Die Kosten für den Transformationsprozess sind in den Kommunalhaushalten zu berücksichtigen, damit öffentliche Akteure eine zukunfts- und gemeinwohlorientierte Innenstadtentwicklung personell und fiskalisch mitgestalten können. Das gilt für die Einrichtung von Verfügungsfonds, die Gestaltung einer aktiven Boden- und Liegenschaftspolitik sowie eine aktive Teilhabe am Immobilien- und Grundstücksmarkt. „Wichtige Instrumente sind eine Stärkung des kommunalen Vorkaufsrechts und der kommunalen Bodenverfügbar-

keit. [...] Komplementär zur besseren Flächenverfügbarkeit müssen die Voraussetzungen für die Einrichtung kommunaler Immobilien- und Bodenfonds geschaffen werden. Das ist vor allem eine Frage der Finanzausstattung“ (Kühl 2021). Und diese ist seit jeher knapp bemessen.

Wenn es einer Kommune gelingt, leere Schlüsselimmobilien zu erwerben oder anzumieten, kann sie als Eigentümerin bzw. Mieterin neue Nutzungen an zentralen Standorten

gezielt etablieren. So strebt die Stadt Lübeck an, eine ehemalige Karstadt-Immobilie zu erwerben, um in den Obergeschossen Klassenräume zweier Gymnasien sowie Lernorte der Musikhochschule und in den unteren Etagen Co-Working und Räume für Start-up-Unternehmen und Pop-up-Stores unterzubringen (Zuschlag 2021). Dieses Mixed-Use-Konzept leistet einen Beitrag zur Stärkung des Innenstadtstandortes.

Kommunen können verschiedene Förderprogramme nutzen, um akute und strukturelle Problemlagen anzugehen und – zumindest punktuell – Aktivitäten auf den Weg zu bringen. Neben der Städtebauförderung von Bund und Ländern zielt auch das Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ darauf ab, die Erarbeitung von innovativen Konzepten und Handlungsstrategien und deren Umsetzung zu fördern (BBSR 2021b). Und im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik werden aktuell 17 Pilotprojekte zur Post-Corona-Stadt gefördert, 8 davon mit Innenstadtbezug: Die Themenvielfalt reicht von strategischen Ansätzen wie einem kuratierten Erdgeschoss-Management in Zentren (Berlin) über die Bildung einer Akademie für kollaborative Stadtentwicklung (Aachen) bis hin zu konkreten Umsetzungsprojekten wie temporären Pop-up-Projekten in Ludwigsburg (BBSR 2021c).



Foto: Mini-Stadtpark Ludwigsburg

Kooperative Projekte wie der Mini-Stadtpark der „Pop-up-Innenstadt“ in Ludwigsburg ermöglichen gemeinsame Experimentier- und Erfahrungsräume im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik

Innenstadt neu denken: jetzt!

Die Stadt – und damit auch die Innenstadt – erfindet sich immer wieder neu. Um Innenstädte zukunftsfähig zu machen, sind zum einen die Chancen der Digitalisierung für den Transformationsprozess zu nutzen, beispielsweise für neue Kommunikations-, Bildungs- oder Handelsformate, für digitale Mobilitätsleitsysteme oder digital unterstützte Logistikkonzepte. Zum anderen ist das analoge Gegenstück zur Digitalwelt zu identifizieren und zu stärken, das innerstädtische Räume einzigartig und erlebenswert macht und Teilhabe ermöglicht. Öffentliche Freiräume sind Orte der Begegnung, des sozialen Zusammenhalts sowie der baukulturellen Identität. Gerade für Menschen, die nur sehr wenig Geld für das tägliche Leben zur Verfügung haben, bedarf es attraktiver, konsumfreier Angebote und Räume in der Innenstadt.

Die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten lässt sich auch dauerhaft verbessern, indem Frei- und Grünflächen konsequent weiterentwickelt und qualifiziert werden. Grünräume leisten zudem einen positiven Beitrag für Gesundheit und Wohlbefinden, dienen Tieren und Pflanzen als Lebensräume und sind zentral für Klimaschutz und -anpassung. Hier sind



Foto: Marion Klemme

Abkühlung an heißen Sommertagen in der Innenstadt von Le Mans, Frankreich

Pocket-Parks als kleine, multicodierte Grünflächen, die auch in Baulücken oder auf ehemaligen Verkehrsflächen in den Bestand integriert werden können, verstärkt mitzudenken. So können kleine grüne Oasen entstehen, die schattige Rückzugsorte an Hitzetagen bieten, die Tieren und Pflanzen als Lebensräume dienen. Weil für immer mehr Menschen die Bedeutung nachhaltiger Lebensweisen, regionaler Produkte und kurzer Wege steigt (ZfK 2020), erleichtert das den Weg hin zu einer durchgrünten, klimafreundlichen Innenstadt. Veränderte Lebensstile und Konsummuster führen zu mehr Nachfrage nach neuen und oftmals auch nachhaltigen Angeboten.

Gleichzeitig prägt Ressourcenknappheit den Umbau der Innenstädte: Baumaterialien sind knapp und werden zusehends teurer. Zirkularität und die Wiederverwertung be-

reits eingesetzter Rohstoffe sind vermehrt anzustreben, um Ressourcen zu schonen und gleichzeitig Abfall zu vermeiden. Die Innenstadt der Zukunft sollte sich am Dreiklang „reduce, reuse, recycle“ orientieren.

Öffentliche und private Akteure einer Kommune sind gefragt, im Rahmen einer integrierten Entwicklung die verschiedenen Herausforderungen zusammen zu denken und für die Zukunft ein eigenes Profil für ihre Innenstadt zu entwickeln. Diese Transformation der Innenstadt ist multifunktional, resilient und kooperativ zu gestalten. In kleinen wie großen Kommunen werden bereits vielversprechende Konzepte, Ideen und Projekte entwickelt und realisiert. Diese Aktivitäten machen Mut! Haben die Innenstädte ihre beste Zeit also noch vor sich?

1

Moringa Hafencity, Frontseite:
Das Wohnhochhaus wird in Hamburg nach dem Prinzip Cradle-to-Cradle geplant und umgesetzt



Quelle: Moringa GmbH

Literatur

- Adam, B.; Klemme M., 2020:** Die Stadt im Krisenmodus. In: BBSR (Hrsg.): Informationen zur Raumentwicklung. 4/2020: 4–15.
- Aesche, J.; Dimmer, C., 2001:** Mythos öffentlicher Raum – wie öffentlich muss der Stadtraum der Zukunft noch sein? Kaiserslautern. Zugriff: https://kluedo.ub.uni-kl.de/frontdoor/deliver/index/docId/1629/file/Aesche-Dimmer_Mythos_oeffentlicher_Raum.pdf [abgerufen am 29.04.2022].
- Bardt, H., 2021:** Lockdown: Bis zu 50 Milliarden Euro Corona-Schäden im ersten Quartal. IW Nachricht 29.02.2021. Zugriff: <https://www.iwkoeln.de/presse/iw-nachrichten/hubertus-bardt-bis-zu-50-milliarden-euro-corona-schaeden-im-ersten-quartal.html> [abgerufen am 15.12.2021].
- Bauer, W.; Riedel, O.; Braun, S., 2021:** elasticity – Experimentelle Innenstädte und öffentliche Räume der Zukunft. Empirische Szenariostudie der Innovationspartnerschaft Innenstadt 2030+ und Future Public Space. Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO), Stuttgart.
- Baus, U., 2021:** Architektur am Ende. In: friends of marlowes, 12.10.2021. Zugriff: <https://www.marlowes.de/architektur-am-ende/> [abgerufen am 21.03.2022].
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2015:** Innovationen für Innenstädte. Nachnutzungen leerstehender Großstrukturen. Bonn.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2017:** Nutzungsmischung und die Bewältigung von Nutzungskonflikten in Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren – Chancen und Hemmnisse. BBSR-Online-Publikation, Nr. 23/2017, Bonn.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2020:** Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Bonn. Zugriff: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Leipzig-Charta/Leipzig-Charta-2007/leipzig-charta-2007_node.html [abgerufen am 14.03.2021].
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2021a:** KOOP.STADT. Bundespreis kooperative Stadt. Instrumente und Praxisbeispiele. Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/koop-stadt-dl.pdf;jsessionid=10825042528624984E4D366F5AE2068F.live21301?__blob=publicationFile&v=3 [abgerufen am 20.03.2022].
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2021b:** Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/ziz/zukunftsfaeahige-innenstaedte-zentren-node.html> [abgerufen am 18.03.2022].
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2021c:** Nationale Stadtentwicklungspolitik. Zugriff: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Projekte/Projektaufruf/Post-Corona-Stadt/post-corona-stadt_node.html [abgerufen am 10.12.2021].
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2022:** Die Stadt von übermorgen. Zukunftsdiskurse und Arbeitsmaterialien. Bonn
- BMI – Bundesministerium des Innern und für Heimat (Hrsg.), 2021:** Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI. Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ. Berlin. Zugriff: <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/innenstadtstrategie.html> [abgerufen am 18.03.2022].
- BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.), 2014:** Kommunale Weißbücher. Zukunft Innenstadt gestalten. Berlin.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), 2011:** Weißbuch Innenstadt. Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden. Berlin/Bonn.
- Börsenblatt, 2021:** „Das Sterben der Innenstädte ist in vollem Gange“ (18.02.2021). Zugriff: <https://www.boersenblatt.net/news/das-sterben-der-innenstaedte-ist-vollem-gange-165659> [abgerufen am 21.03.2022].
- Christ, W., 2018:** Markt und Mitte über die Zukunft der Innenstädte. In: buchreport magazin 9/2018. Zugriff: <https://www.buchreport.de/news/markt-und-mitte-ueber-die-zukunft-der-stadtzentren/> [abgerufen am 03.09.2021].
- Dettling, D., 2021:** Innenstadt: Es lebe die Erlebnisstadt. Zugriff: <https://kommunal.de/innenstadt-erlebnisstadt> [abgerufen am 18.03.2022].
- Gehl, J., 2015:** Städte für Menschen. Berlin.
- Hangebruch, N., 2020:** Neue Perspektiven für alte Warenhäuser. Ein Blick auf die Mittelstädte. In: Forum Stadt 2/2020: 141–154. [abgerufen am 29.12.2021].
- Kühl, C., 2021:** Warum Gemeinwohl- und Gewerbeinteressen zwei Seiten einer Medaille sein können. Zugriff: <https://www.blog-bpoe.com/2021/03/16/kuehl/> [abgerufen am 18.03.2022].
- Netzwerk Innenstadt NRW (Hrsg.), 2021:** Magazin Innenstadt. Thema Dritte Orte. 01/2021. Münster.
- Norddeutscher Rundfunk, 2020:** Corona-Krise verstärkt Innenstadt-Sterben. tagesschau.de (Video), 3.11.2020. Zugriff: <https://www.youtube.com/watch?v=g0JLCK8GfBM> [abgerufen am 05.05.2022].
- Reiter, A., 2020:** Corona und die Zukunft der Innenstadt. In: magazin Innenstadt, 01/2020: 14 f.
- Rubin, H., 2009:** Collaborative Leadership. Developing Effective Partnerships for Communities and Schools. Corwin Press, USA.
- Schneidewind, U., 2018:** Die große Transformation. Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels. Frankfurt am Main.
- querkraft, 2021:** Der gute Nachbar. Urbanes, autofreies IKEA Einrichtungshaus und Hostel mit öffentlicher Dachterrasse. Presseinformation. Wien.
- ZfK – Zeitung für kommunale Wirtschaft, 2020:** Umfrage: Drei von vier Deutschen wollen nachhaltig leben. Zugriff: <https://www.zfk.de/politik/deutschland/umfrage-drei-von-vier-deutschen-wollen-nachhaltig-leben> [abgerufen am 21.03.2022].
- Zuschlag, A., 2021:** Vom Kaufhaus zum Schulhaus. In: taz vom 17.10.2021. Zugriff: <https://taz.de/Innenstadtbelebung-ohne-Konsum/!5805634/> [abgerufen am 11.04.2022].