



## BMVBS-Online-Publikation, Nr. 18/2013

### Arbeitshilfe für die Entwicklung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen – Beispiele für die Praxis

#### Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin  
Prof. Dr. János Brenner

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im  
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)  
Mathias Metzmacher

Bearbeitung

empirica ag, Zweigniederlassung Bonn  
Timo Heyn, Katrin Wilbert

Architektur- und Planungsgesellschaft mbH, Kassel  
Michael Bergholter, Markus Staedt

Konsultation Deutscher Städtetag  
Dezernat für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr

Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

Zitierhinweise

BMVBS (Hrsg.): Arbeitshilfe für die Entwicklung von innerstädtischen  
Hauptverkehrsstraßen – Beispiele für die Praxis.  
BMVBS-Online-Publikation 18/2013.

Die vom Auftragnehmer vertretene Auffassung ist nicht unbedingt mit der  
des Herausgebers identisch.

ISSN 1869-9324

© BMVBS November 2013

Ein Projekt des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau  
(ExWoSt)“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)  
betreut vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt  
für Bauwesen und Raumordnung (BBR).

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>		<b>1</b>
<b>1. Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen als städtebaulicher und immobilienwirtschaftlicher Handlungsraum – eine Einführung</b>		<b>3</b>
1.1 Anlässe und Ziele für eine strategisch-konzeptionelle Auseinandersetzung mit innerstädtischen HVS		4
1.2 Rahmenbedingungen für die Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen		6
1.3 Herausforderungen, Problemlagen und Handlungsfelder für kommunale und private Aktivitäten zur Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen im Überblick		8
<b>2. Gesamtstädtische Strategien</b>		<b>13</b>
2.1 Beobachtung und Bewertung		13
2.2 Einbettung in integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte		25
2.3 Kommunikationsmanagement		26
<b>3. Projektbezogene Maßnahmen</b>		<b>28</b>
3.1 Aktivierung und Beratung von Eigentümern und weiteren Akteuren		28
3.2 Baukulturelle Sensibilisierung		32
3.3 Profilierungs- und Imagemaßnahmen		35
3.4 Aufwertungen im öffentlichen Raum		39
3.5 Maßnahmen im Bereich Verkehr, Gesundheit und Umweltqualität		42
3.6 Nutzung von Finanzierungsinstrumenten und Förderangeboten für Maßnahmen an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen		45
<b>4. Rahmendaten und Steckbriefe zu den Praxisbeispielen</b>		<b>47</b>
4.1 Saarbrücken		47
4.2 Leipzig		50
4.3 Halle (Saale)		52
4.4 London		53
4.5 Ulm		55
4.6 Kassel		56
4.7 Eberswalde		57
4.8 Köln		59
4.9 Freiburg		60

## Vorwort

Die „innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen“ (nachfolgend: HVS) werden im Zusammenhang mit dem Stadtumbau in der kommunalen Praxis zunehmend als eigenständiger Handlungsraum wahrgenommen. Mit der ExWoSt-Studie „Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen – Visitenkarte und Problemzone für die Wohnungsmarkt- und Stadtentwicklung“ hat das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zwischen Anfang 2011 und Ende 2012 u.a. anhand von fünf Fallstudien innovative Strategien an HVS erprobt. Im Rahmen einer bundesweiten Erhebung wurde die Relevanz der städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Problemlagen an HVS geprüft und mit Fachexperten diskutiert.

Im Sinne dieser Studie sind innerstädtische HVS **Straßenzüge mit hohem Verkehrsaufkommen und städtebaulicher Bedeutung mit einer weitgehend geschlossenen Bebauung und überwiegender Wohnfunktion** (Arbeitsdefinition).

Eines der Ziele der Studie war auch, eine handlungsorientierte Arbeitshilfe für die kommunale Praxis zu entwickeln. Vor dem Hintergrund einer deutlich erhöhten Sensibilität für diese Thematik liefert die Arbeitshilfe in übersichtlicher Form Hinweise zum strategischen Umgang mit innerstädtischen HVS und stellt zudem gute projektbezogene Beispiele aus dem In- und europäischen Ausland vor. Als Zielgruppe der Arbeitshilfe sind hauptsächlich kommunale Praktiker und Akteure aus der Wissenschaft angesprochen. Die vorliegende Arbeitshilfe basiert auf den Erfahrungen aus der ExWoSt-Studie wie auch auf ergänzend recherchierten Beispielen. Mit eingeflossen sind darüber hinaus Hinweise auf konkrete Beispiele und methodische Vorgehensweisen in der Praxis durch den Deutschen Städtetag.

Im Mittelpunkt der Arbeitshilfe stehen die Möglichkeiten der Kommunen, auf verschiedenen Handlungsebenen und für verschiedene Anlässe die **städtebauliche und immobilienwirtschaftliche Situation** an HVS zu erfassen, zu bewerten und zu verbessern. Dies wird häufig im Zusammenhang mit verkehrlichen Planungen, einem Umbau von Straßen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation oder bei einem umfangreichen Umbau des gesamten Straßenraums erfolgen. Diese Arbeitshilfe möchte aber auch gezielt dazu ermuntern, sich gerade dann konzeptionell-strategisch und aktiv mit den HVS zu beschäftigen, wenn keine umfangreichen Investitionen in den Straßenraum möglich sind oder wenn verkehrliche/verkehrsplanerische Maßnahmen nicht im Vordergrund stehen.

Schließlich soll im Rahmen dieser Arbeitshilfe darauf hingewiesen werden, wo bereits in der Praxis auch bei eher schwierigen städtebaulichen Verhältnissen und ungünstigen immobilienwirtschaftlichen Rahmenbedingungen es gelungen

ist, mit konkreten Projekten positive Anstöße zu vermitteln und Folgeinvestitionen anzuregen.

In diesem Sinne liefert die Arbeitshilfe folgende Informationen:

- Dokumentation von Einflussfaktoren und Herausforderungen an HVS (Kap. 1)
- Dokumentation von gesamtstädtischen Strategien im Umgang mit HVS (Kap. 2)
- Dokumentation von projektbezogenen Maßnahmen an HVS (Kap. 3)

Sowohl die gesamtstädtischen Strategien als auch die verschiedenen projektbezogenen Maßnahmen an HVS werden an Praxisbeispielen in den Kapiteln 2 und 3 verdeutlicht. Kapitel 4 liefert darüber hinaus für die einzelnen Praxisbeispiele entsprechende Rahmendaten wie z.B. Verkehrsbelastungen, beteiligte Akteure oder Finanzierungsformen in Steckbriefform.

## 1. Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen als städtebaulicher und immobilienwirtschaftlicher Handlungsraum

Der Handlungsraum „innerstädtische Hauptverkehrsstraßen“ wird seit längerem unter dem Blickwinkel verkehrlicher und städtebaulicher Planungen mit unterschiedlichen Konzepten in Wissenschaft und Praxis behandelt. Wichtig erscheint, nun auch die immobilienwirtschaftlichen Dimensionen dieses Handlungsraums mit in den Blick zu nehmen. Wie bedeutsam die Einbeziehung der immobilienwirtschaftlichen Perspektive und der städtebaulichen Situation sind, zeigen die offensichtlichen massiven Leerstände und städtebaulichen Probleme nicht nur in den neuen Ländern, sondern häufig auch in den alten Ländern.

Generell ist davon auszugehen, dass die Gebäude und Bereiche entlang der innerstädtischen HVS mit einem hohen Verkehrsaufkommen und damit verbundenen Emissionen besonders betroffen sind. Zunächst unabhängig von der allgemeinen wirtschaftlichen und demografischen Situation sind viele dieser innerstädtischen HVS für das städtebauliche Gerüst der Städte und mit ihrer Identität stiftenden Gebäude(-ensembles), spezifischen Eingangssituationen oder Torbögen für Quartiere und die Gesamtstadt von zentraler Bedeutung. Städtebaulich problematische Entwicklungen, eingeschränkte Lebens- und Aufenthaltsqualität, soziale Entmischung und funktionale Schwächen finden sich an diesen Straßen auch in den Wachstumsstädten mit hohen Preisen oder in den konsolidierten Teilbereichen der großen Städte. Auch hier ist im Interesse der städtebaulichen Aufwertung und der Lebensqualität der Bewohner entsprechendes Handeln erforderlich. Dabei kann in diesen Städten vor dem Hintergrund einer stabilen Nachfrage auf entsprechende Potenziale (z.B. im Einzelhandel) aufgebaut werden, wenn mit verschiedenen Ansätzen eine städtebauliche Aufwertung und Umgestaltung der Straßenräume vorgenommen wird oder wenn die Eigentümer in ihre Immobilien investieren. Verschiedene gelungene Beispiele der städtebaulichen Integration solcher HVS zeigen dies deutlich auf und viele Hauptstraßen funktionieren unter günstigen Rahmenbedingungen auch „einfach so“, ohne steuernde Eingriffe.

Gerade in den schrumpfenden Städten mit rückläufiger Nachfrage gehören die innerstädtischen HVS aber mit zu den wichtigsten Problemzonen der Stadtentwicklung. In vielen Städten der neuen Länder, zunehmend auch in den alten Ländern sind massive Leerstände zu beobachten, die ganze Straßenabschnitte betreffen. Vielfach ist das gesamte Erscheinungsbild bereits als desolat zu bezeichnen und oftmals gibt es derzeit für viele Gebäude und Läden keinerlei Nachfrage mehr. In einigen Fällen hat dies bereits zu mehr oder weniger aufsehenerregenden Abrissen auch von stadtbildprägenden Altbauten geführt und damit die städtebauliche Situation insgesamt und die der angrenzenden Quartiere noch weiter gefährdet. Diese Einzelbeispiele einer schleichenden Stadtauflösung zeigen, welche Folgen drohen, wenn das vermeintliche „Leitbild“ der perforierten Stadt Realität werden würde und

wenn keine Trendwende eingeleitet werden kann. In anderen Fällen sind zwar die Raumkanten und die städtebaulichen Strukturen noch weitgehend erhalten, fehlende Nutzung und fehlende Perspektiven stellen aber einen erheblichen Missstand dar, der sich langfristig zerstörerisch auswirken würde.

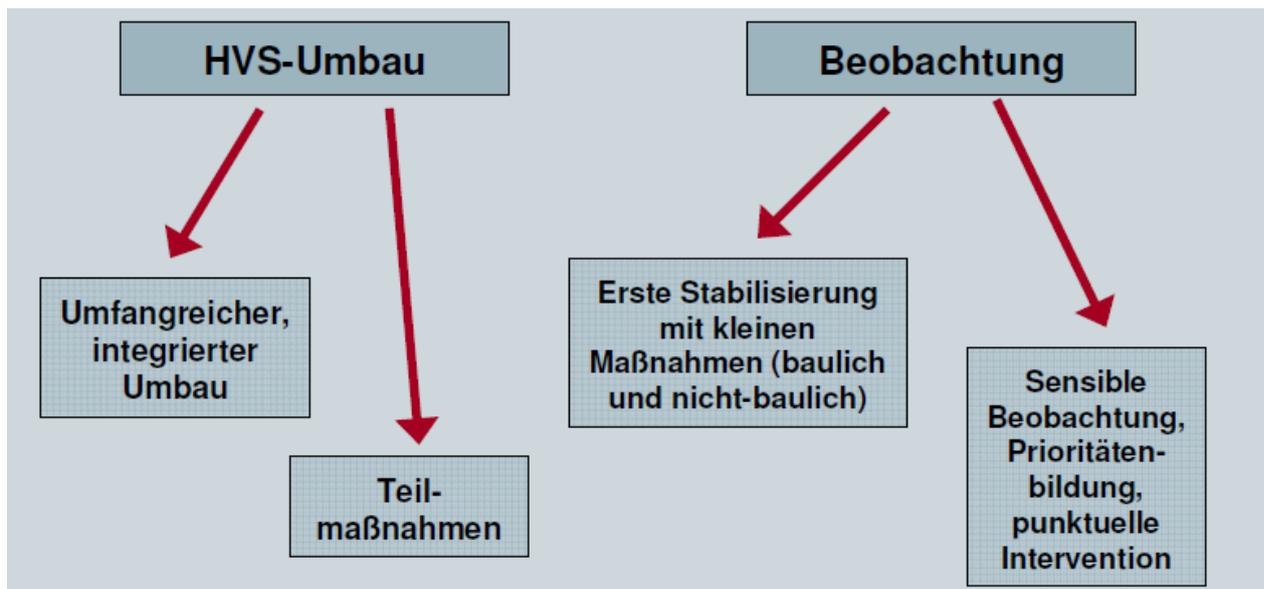
Unter der Leitfrage „Wie kann auch unter schwierigen immobilienwirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine Stabilisierung der städtebaulichen und wohnungswirtschaftlichen Situation erreicht werden?“ setzt sich das Projekt aber nicht nur mit den Problemen, sondern auch verschiedenen Lösungsansätzen auf Basis der Praxisbeispiele, die in Kapitel 3 und 4 dargestellt sind, auseinander.

### **1.1 Anlässe und Ziele für eine strategisch-konzeptionelle Auseinandersetzung mit innerstädtischen HVS**

Anlässe und Ziele für eine strategisch-konzeptionelle Auseinandersetzung mit innerstädtischen HVS in der Stadtentwicklung gibt es viele. Hierzu gehören im Sinne dieser Arbeitshilfe vor allem Aktivitäten, die auf eine Stabilisierung von städtebaulich und immobilienwirtschaftlich schwierigen Situationen abzielen. Darüber hinaus sind in der kommunalen Praxis vor allem auch die verkehrlichen Aspekte sowie die Bewältigung von Umweltaforderungen (Lärm, Feinstaub etc.) von besonderer Bedeutung.

Es ist allerdings davon auszugehen, dass in vielen HVS-Standorten trotz erkannter Interventionsbedarfe keine umfassenden Planungs- und Umgestaltungsprozesse umgesetzt werden können, weil hierfür keine Finanzierung vorhanden ist oder die Umsetzung erst mittel- oder auch langfristig möglich wird. In beiden Fällen können kleinteilige Maßnahmen mit vergleichsweise geringem Finanzierungsbedarf umgesetzt werden, um erste Verbesserungen zu erreichen (z.B. Aufbringung von Schutzstreifen im Straßenraum zur Erhöhung der Verkehrssicherheit). Niederschwellige Maßnahmen können helfen spätere größere Maßnahmen vorzubereiten oder das Engagement von privaten Eigentümern zu stärken. Als temporäre Projekte können sie die Eignung oder Akzeptanz späterer langfristiger Umsetzungen ausloten. Neben umfangreichen Umbaumaßnahmen an HVS sollten Möglichkeiten im Bestand ohne umfangreiche bauliche Maßnahmen nicht vernachlässigt werden (vgl. Abbildung 1).

**Abbildung 1: Möglichkeiten der Umgestaltung von immobilienwirtschaftlich bedeutsamen HVS**



Quelle: Mathias Metzmacher, BBSR empirica / ANP

### **Umfangreiche bauliche Umgestaltung von HVS**

Die städtebauliche Praxis zeigt, dass es vielfältige Bemühungen zu einer Neugestaltung von HVS als integrierte Standorte für Wohnen, Gewerbe und Handel gibt und die Aufenthalts- und Wohnqualität für Anwohner und Nutzer, insbesondere auch für Fußgänger und Radfahrer als neue Qualität wahrgenommen wird. Städtebaulich integrierte, umgestaltete HVS sind Ausdruck eines Paradigmenwechsels von der „autogerechten“ zur „nachhaltigen europäischen“ Stadt der Leipzig Charta. Zahlreiche gute Beispiele, von denen einige auch in dieser Arbeitshilfe benannt werden, sind bereits umgesetzt. Viele sind davon im Rahmen von Stadterneuerungsmaßnahmen umgesetzt worden, und wurden mit Mitteln der Städtebauförderung in verschiedenen Programmen bzw. im Zug von GFVG-Fördermaßnahmen gefördert.

### **Stabilisierung und punktuelle Intervention an HVS**

Wichtig erscheint, neben diesen intensiven und bereits vielfältig dokumentierten Fällen der Umgestaltung von HVS auch Aktivitäten im Bestand in den Blick zu nehmen, auch wenn zunächst keine umfangreichen baulichen Maßnahmen zur Neugestaltung von Verkehrsanlagen und öffentlichem Raum vorgesehen sind. Dies ist alleine schon deshalb notwendig, weil die finanziellen Ressourcen vielerorts nicht ausreichen werden, um mit großen Umgestaltungsmaßnahmen die wesentlichen Probleme anzugehen.

Weiterhin ist zu empfehlen, sich stärker als bislang um die originären städtebaulich-baukulturellen und immobilienwirtschaftlichen Problemlagen und deren Ursachen an den HVS zu kümmern. Hier bauen sich langsam aber stetig ausgehend von gravierenden immobilienwirtschaftliche Problemen und

Wertverlusten städtebauliche Erosionserscheinungen auf. Sie sollten frühzeitig beobachtet und angegangen werden. Nicht alle Probleme lassen sich lösen. Aber es gibt Hinweise und mittlerweile auch realisierte Beispiele dafür, dass es auch unter schwierigen Rahmenbedingungen möglich sein kann, die Situation mit verschiedenen Aktivitäten zumindest zu stabilisieren. Dies gilt für schwierige Immobilienmärkte sowie für erhebliche städtebauliche Problemlagen und ist auch an HVS mit sehr hoher Belastung möglich.

Aber nicht überall, vor allem in den wachsenden Städten der prosperierenden Regionen, drohen zwangsläufig massive immobilienwirtschaftliche Probleme und Funktionsverluste, so dass man sich hier auf die Aufgaben der Neuordnung von Verkehrsanlagen und die Aufwertung des öffentlichen Raumes beschränken kann.

In dieser Arbeitshilfe finden sich daher Hinweise und Beispiele sowohl für die integrierte Umgestaltung von HVS zu modernen und attraktiven Stadträumen, als auch zu den kleinteiligen Projekten zur Stabilisierung der städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Situation.

## **1.2 Rahmenbedingungen für die Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen**

Auf Basis unterschiedlicher empirischer Grundlagen lassen sich mehrere charakteristische Einflussfaktoren, die das Gefährdungspotential für die immobilienwirtschaftliche und städtebauliche Situation an HVS beeinflussen, benennen:

- Wohnungsmarktsituation: Eine stabile Wohnnutzung an HVS in schrumpfenden Wohnungsmärkten ist stärker gefährdet als in wachsenden Wohnungsmärkten. Die Stadtgröße hat dabei kaum Einfluss auf das Gefährdungspotential. Sowohl in großen Städten mit hohen Verkehrsbelastungen als auch in kleinen Städten mit weniger starken Verkehrsbelastungen treten vergleichbare räumliche Problemsituationen auf.
- Innerstädtische Wohnlagen: Die Qualität der innerstädtischen Wohnlagen beeinflusst das Gefährdungspotential an HVS erheblich. Gravierende Probleme bis zu Leerständen häufen sich vor allem an HVS in schwachen Wohnlagen der Städte. Auch in attraktiven Quartieren sind Preisabschläge an den HVS zu beobachten, allerdings sorgt die Wohnlage hier noch für eine Nachfrage.
- Bauliche Entstehungsphasen und städtebauliche Struktur: Sowohl von ihrer Grundanlage her, als auch beeinflusst von der zurückliegenden städtebaulichen Entwicklung, bestehen entsprechend günstige oder eher ungünstige Ausgangsvoraussetzungen. HVS mit einer heterogenen, eher

einfachen Bebauung, mit bereits aufgebrochenen Raumkanten oder ungünstigen Straßenraumquerschnitten sind im Wettbewerb mit anderen HVS eher von immobilienwirtschaftlichen Problemen betroffen und sind wesentlich schwieriger in verkehrlicher und städtebaulicher Hinsicht aufzuwerten. Städtebaulich geschlossene und am Wohnungsmarkt eher nachgefragte Gebäude wie unter anderem hochwertige Gründerzeitquartiere stehen hier vergleichsweise besser da. Aber auch die schwierigen HVS haben – dies zeigen eindrucksvoll mehrere Fallstudien – erhebliche Aufwertungs- und Nachfragepotenziale. Im Kontrast dazu haben auch scheinbar intakte Stadträume an HVS mit erheblichen Erosionserscheinungen zu kämpfen, die vielleicht auf den ersten Blick noch nicht so deutlich wahrzunehmen sind.

- Engagement und Handlungsfähigkeit von Eigentümern: Das Gefährdungspotential an HVS wird insbesondere durch die Struktur des Gebäudebestandes und die Situation sowie das Verhalten der Eigentümer beeinflusst. Bei rückläufiger Nachfrage und sinkendem Mietniveau wächst die Neigung zu sparsamen Bewirtschaftungsstrategien. Viele Eigentümer sind in schwachen Märkten auch überfordert zu entscheiden, welche Investitionen noch sinnvoll sind und warten ab. Die daraus folgenden sichtbaren Investitionsschwächen werden zum Hemmnis für Investitionstätigkeiten weiterer Nachbareigentümer. In der Summe sinken die Zukunftschancen dieser HVS. Engagierte Eigentümer, die auch an belasteten HVS in ihre Immobilie investieren bilden wichtige Ankerobjekte und stärken die immobilienwirtschaftliche und städtebauliche Situation an HVS.
- Verkehrsbelastung: Auch die Verkehrsbelastung gefährdet die städtebauliche und immobilienwirtschaftliche Situation an HVS. Allerdings werden ähnlich hohe Verkehrsbelastungen unterschiedlich belastend wahrgenommen. Angemessene Geschwindigkeiten, Straßenraumgestaltungen oder Freiraumangebote kompensieren teilweise die Auswirkungen der Verkehrsbelastungen und können für mehr Verkehrssicherheit sorgen. So können auch geringe Verkehrsbelastungen störender als hohe Verkehrsbelastungen je nach Gestaltung der HVS wahrgenommen werden.

### **1.3 Herausforderungen, Problemlagen und Handlungsfelder für kommunale und private Aktivitäten zur Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen im Überblick**

Das derzeit in der kommunalen Praxis relevante Spektrum an Problemlagen und Aufgaben an HVS kann man im Überblick mit folgenden Stichworten beschreiben:

#### **(1) Mobilität und Verkehr**

- Gefahrensituationen für alle Verkehrsteilnehmer
- Überdimensionierte Straßenräume

#### **(2) Gesundheit und Umweltqualität**

- Lärm- und Feinstaubbelastung

#### **(3) Städtebau und Baukultur**

- Mangelnde Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Fehlende Raumkanten
- Heterogene Bebauung mit negativer Ausstrahlung
- Ungeordnete Brachflächen
- Fehlende oder nicht in Wert gesetzte städtebauliche Potenziale im öffentlichen Raum und in der Bebauung
- Gefährdung und Verlust baukulturell bedeutsamer Bausubstanz

#### **(4) Immobilienwirtschaftliche Situation**

- Sanierungsstau, ungepflegte Erscheinung der Gebäude mit negativer Ausstrahlung
- Wohnungsleerstände
- Funktionsverluste durch Gewerbe- und Ladenleerstände
- Handlungsunfähige Eigentümer
- Schlechtes Image

#### **(5) Sozialräumliche Segregation**

- Konzentration sozial benachteiligter Haushalte

## **Bestandsaufnahme und Definition von Interventionsräumen und Handlungsfeldern**

Zu Beginn ist es ratsam und lohnend, sich zunächst in einem umfassenden gesamtstädtischen Sinne mit HVS auseinanderzusetzen. Dabei sind dann in einem weiteren Schritt nicht immer alle Ebenen und Handlungsfelder gleichzeitig relevant und entsprechende Aktivitäten überall aus Kapazitätsgründen auch umsetzbar.

Die komplexen Problemlagen und vielfältigen Herausforderungen an HVS erfordern in der kommunalen Praxis sowohl auf strategisch-konzeptioneller Ebene (gesamtstädtische Ebene) als auch bei der Umsetzung von Maßnahmen (Projektebene) das Ineinandergreifen verschiedener Handlungsfelder und damit ressortübergreifende Abstimmungen. Die Herausforderungen an HVS stellen sich demnach auf unterschiedlichen Handlungs- bzw. Maßstabsebenen (vgl. Abbildung 2).

**Abbildung 2: Herausforderungen und Strategien an HVS**

Herausforderungen	Gesamtstädtische Strategien (Kap. 2)			Projektbezogene Maßnahmen (Kap. 3)										
	Beobachtung und Bewertung	Einbettung in integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte	Kommunikationsmanagement innerhalb Verwaltung und weiteren Stakeholdern	Aktivierung und Einbindung von Eigentümern und Bewohnern	Beratung von Eigentümern	Vernetzung zentraler Akteure	Baukulturelle Sensibilisierung	Profilierungs- und Imagemaßnahmen	Maßnahmen im öffentlichen Raum		Verkehrliche Maßnahmen			
									Anpassung Stadtmöblierung	Rückbau Straßendimensionierung	Geschwindigkeitsreduzierung	Passive Lärmschutzmaßnahmen	Um- und Neubau von Straßenbahn-/ Stadtbahnstrecken und -Anlagen	Shared-space
Mangelnde Aufenthaltsqualität im Straßenraum														
Gefahrensituationen für alle Verkehrsteilnehmer														
Überdimensionierte Straßenräume														
Lärm- und Feinstaubbelastung														

Sanierungsstau														
Fehlende Raumkanten														
Heterogene Bebauung mit negativer Ausstrahlung														
Ungeordnete Brachflächen														
Fehlende oder nicht in Wert gesetzte städtebauliche Potenziale im öffentlichen Raum und in der Bebauung														
Gefährdung und Verlust baukulturell bedeutsamer Bausubstanz														
Wohnungs-leerstände														
Funktions-verluste durch Gewerbe- und Ladenleerstände														
Handlungsunfähige Eigentümer														

Schlechtes Image	Orange	Orange	Orange	Blau	Blau	Orange	Orange	Orange	Orange	Blau	Blau	Blau	Blau	Blau
Konzentration sozial-benachteiligter Haushalte	Orange	Orange	Orange	Blau	Blau	Blau	Blau	Orange	Blau	Blau	Blau	Blau	Blau	Blau

Die orange markierten Felder zeigen, welche gesamtstädtischen Strategien oder projektbezogenen Maßnahmen sich für die Bewältigung der einzelnen Herausforderungen an HVS eignen.

Quelle: Eigene Darstellung  
**empirica**

## 2. Gesamtstädtische Strategien

### 2.1 Beobachtung und Bewertung

Die gegenwärtige Ressourcenknappheit der Kommunalverwaltungen, die sich absehbar eher verstärken dürfte, erfordert die Entwicklung präziser Beobachtungs- und Analyseinstrumente, um den Einsatz knapper Ressourcen gezielt auf die Standorte und Interventionen mit höchster Wirkung zu lenken und Interventionsstandorte zu priorisieren. Gleichzeitig wird die Beobachtung zu einer erforderlichen Erfolgskontrolle für Interventionen.

Für die Analyse und fortwährende Beobachtung der Situation der HVS sind folgende Daten hilfreich:

- Verkehrs- und Umweltdaten (z.B. Verkehrsmengen, Emissionsbelastungen)
- Städtebauliche und baukulturelle Merkmale (z.B. Erfassung stadtbildprägender Gebäude oder bedeutender Raumkanten)
- Immobilienwirtschaftliche Daten (z.B. Leerstände, Preisbeobachtung, äußerlich sichtbare Bewirtschaftungsmängel, Investitionsabsichten von Eigentümern)
- Sozialstrukturelle Auffälligkeiten (z.B. Bevölkerungszusammensetzung)

Neben der Auswertung kleinräumiger kommunalstatistischer Daten sollten nach Möglichkeit auch eigene Begehungen und Erhebungen herangezogen werden. Auf Basis dieser kleinräumigen Daten werden gesamtstädtische Indikatoren und Bewertungsgrundlagen erarbeitet. Sichtbar werden relative Unterschiede zu anderen Stadtbereichen, so dass kleinräumige Handlungsbedarfe sowohl mit Blick auf planerische Konzepte abgeleitet als auch gegenüber der Politik kommuniziert werden können. Ein Monitoring von HVS kann eine strategische Komponente im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung sein (u.a. als Antwort auf die Fragen: Wo müssen und wo wollen wir handeln? Welches sind die zentralen Themen?) und auch die Verständigung über die verschiedenen Teilräume und Themen insbesondere zwischen verschiedenen Akteuren in der Verwaltung und weiteren Akteuren fördern.

Der Detaillierungsgrad einer Bestandsaufnahme sollte den Aufwand in Relation zum Nutzen setzen. Wesentlich ist dabei eine vergleichende Bestandsaufnahme der relevanten HVS-Bereiche. Beim Monitoring geht es darum, die Handlungsbedarfe zu erfassen und einzuschätzen. Bei der

anschließenden Priorisierung geht es dann um eine Bewertung der Handlungsbedarfe und die Festlegung von Schwerpunkten.

Daher sollte bei allen thematischen Beobachtungsebenen die Beantwortung der Frage im Vordergrund stehen, welche Informationstiefe ist mindestens erforderlich und auch unter Bedingungen knapper Ressourcen leistbar, um innerhalb des Stadtgebietes HVS-Bereiche miteinander vergleichen zu können. Zudem sollte die Fortschreibungsfähigkeit der Beobachtungsgrundlagen gewährleistet sein, um Veränderungen, die z.B. durch Interventionen entstehen, entsprechend beobachten und bewerten zu können.

Die räumliche Ebene der Beobachtung stellen Straßenabschnitte dar. Dies unterscheidet sich sowohl von der klassischen verkehrlichen Beobachtung, welche die Verkehrsachsen mit ihrer verkehrlichen Funktion im Blick hat als auch von der klassischen gebietsbezogenen oder sozialräumlichen Beobachtung (z.B. von Städtebauförderungsgebieten), bei der zusammenhängende Quartiere betrachtet werden. Die Beobachtung der HVS-Bereiche erfordert damit eine eigenständige räumliche Abgrenzung. Beobachtet wird sollte zudem nicht flächendeckend, sondern punktuell in den HVS-Bereichen mit weitgehend geschlossener Bebauung und Wohnnutzungen – d.h. dort, wo sich potenzielle Problembereiche häufen.

Angesichts der vielfältigen räumlichen Beobachtungsaufgaben der Kommunen (u.a. sozialräumliche Beobachtung, Beobachtung von Quartiersentwicklungen, Beobachtung der Verkehrsnetze ...) sollte die Beobachtung der HVS in bereits bestehende Instrumente (wenn vorhanden) eingebunden werden. Z.B. könnte die sozialräumliche Beobachtung um entsprechende HVS-Abgrenzungen ergänzt und mit punktuellen Informationen zu Verkehrsfrequenzen sowie baulichen und immobilienwirtschaftlichen Daten angereichert werden.

### **Saarbrücken: Vergleichende Analyse und Beobachtung von HVS**

Die Stadt Saarbrücken hat eine umfangreiche vergleichende Bestandsanalyse von vier ausgewählten innerstädtischen HVS (Lebacher Straße, Dudweiler Straße, Heuduck-/ Stengelstraße, Mainzer Straße) unter Berücksichtigung verkehrlicher, städtebaulicher, immobilienwirtschaftlicher und demographischer Daten durchgeführt. Diese Bestandsanalyse bildete die Grundlage für die Aufwertung der Mainzer Straße und diente als Informations- und Aktivierungsbasis für interessierte Eigentümer und Bewohner.



Kurzübersicht der Ergebnisse der Bestandsanalyse  
Quelle: Stadt Saarbrücken / büro baubar

### Untersuchung des HVS-Netzes aus verkehrlicher Perspektive

Die Abgrenzung eines „städtebaulich und immobilienwirtschaftlich relevanten HVS-Netzes“ ist ein eigenständiger Prozess, der zu anderen Ergebnissen führt als eine reine verkehrliche Betrachtung. So kann es HVS mit schwieriger Struktur und hoher verkehrlicher Belastung geben, die aber z.B. aufgrund der peripheren Lage nicht vorrangig angegangen werden müssen. Weiterhin kann sich herausstellen, dass auch Straßenräume oder Plätze mit einer im Gesamtbild vergleichsweise geringeren Verkehrsbelastung dennoch eine zentrale städtebauliche Funktion und hohen Handlungsbedarf aufweisen (Beispiel: Leipzig, Georg-Schwarz-Straße).

Auch wenn hier städtebauliche und immobilienwirtschaftliche Gesichtspunkte im Vordergrund stehen, dürfte es in jedem Falle zunächst erforderlich sein, das HVS-Netz im Hinblick auf seine verkehrliche Funktion und vor allem im Hinblick auf die Belastungsquerschnitte zum Ausgangspunkt zu machen.

Konkret sind für die Klassifizierung und Bewertung des innerstädtischen HVS-Netzes unter verkehrlichen Gesichtspunkten und im Hinblick auf Umwelt- und Gesundheitsaspekte folgende Daten sinnvoll:

Daten	Erhebungsmethoden / Quellen / Verfügbarkeit
Straßenklassifizierung	Identifikation der HVS (innerstädtische Straßen, die dem überörtlichen Durchgangsverkehr oder überwiegend dem durchgehenden innerörtlichen Verkehr dienen) Basis: Kommunale Verkehrsplanung
Verkehrsbelastung (Kfz/24h)	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTV-W) Basis: Kommunale Verkehrserhebung
Straßenabmessungen	Querschnitt, Bereiche für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, MIV, ÖPNV) Basis: Begehungen, Messungen
Lärm	Berechnung von Lärmimmissionen, i.d.R. auf Basis von Verkehrsstärke, Verkehrszusammensetzung, Höchstgeschwindigkeiten, Steigung, Straßenoberfläche, Berücksichtigung von Kreuzungen Basis: z.B. Lärmaktionsplan
Feinstaub, Stickstoffdioxid	Luftqualität: Anzahl der Überschreitungen der Grenzwerte für die Tagesmittelwerte bei Feinstaub (PM 10) und Überschreitungen der Stickstoffdioxid-Jahresgrenzwerte Basis: Luftreinhaltepläne
Geschwindigkeit	Erlaubte Höchstgeschwindigkeit

### Untersuchung des HVS-Netzes aus städtebaulicher Perspektive

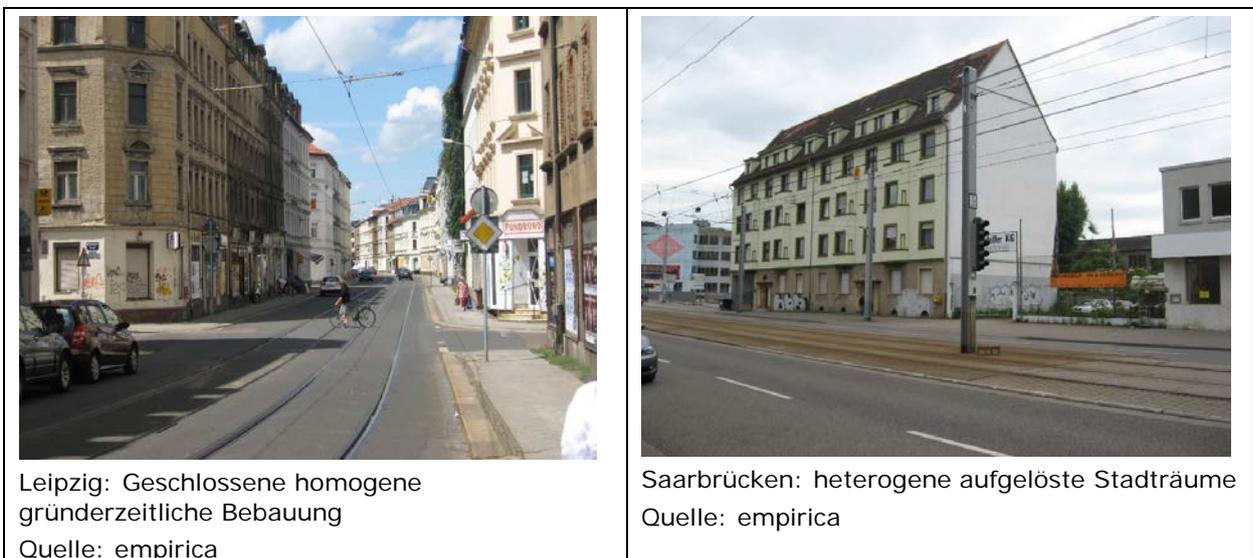
Innerstädtische HVS beeinflussen entscheidend das gesamtstädtische Erscheinungsbild und bilden mit die Visitenkarte der Städte. Dabei sind die städtebaulichen Strukturen an HVS insgesamt so vielfältig, dass ihre städtebauliche Struktur nur im jeweiligen konkreten Zusammenhang der Gesamtstadt und der angrenzenden Quartiere zu erfassen und zu beurteilen ist. Generell gibt es ein breites Spektrum von HVS mit weitgehend geschlossenem und eher homogenem Stadtraum bis hin zu solchen mit deutlich perforierten Stadträumen, deren Ränder aufgelöst sind und die sichtbare funktionale Schwächungen durchlaufen haben. Der überwiegende Anteil der HVS dürfte durch heterogene Stadt- und Straßenräume charakterisiert sein (vgl. Abbildung 3).

Je nach städtebaulicher Ausbildung übernehmen ganz oder teilweise geschlossene Blockränder von HVS eine wichtige Schutzfunktion für die

rückwärtigen Freibereiche und sichern deren Qualität. Aber auch umgekehrt beeinflusst die Qualität der innerstädtischen Wohnlagen („gute“ und „schlechte“ Quartiere) das Gefährdungspotenzial an HVS.

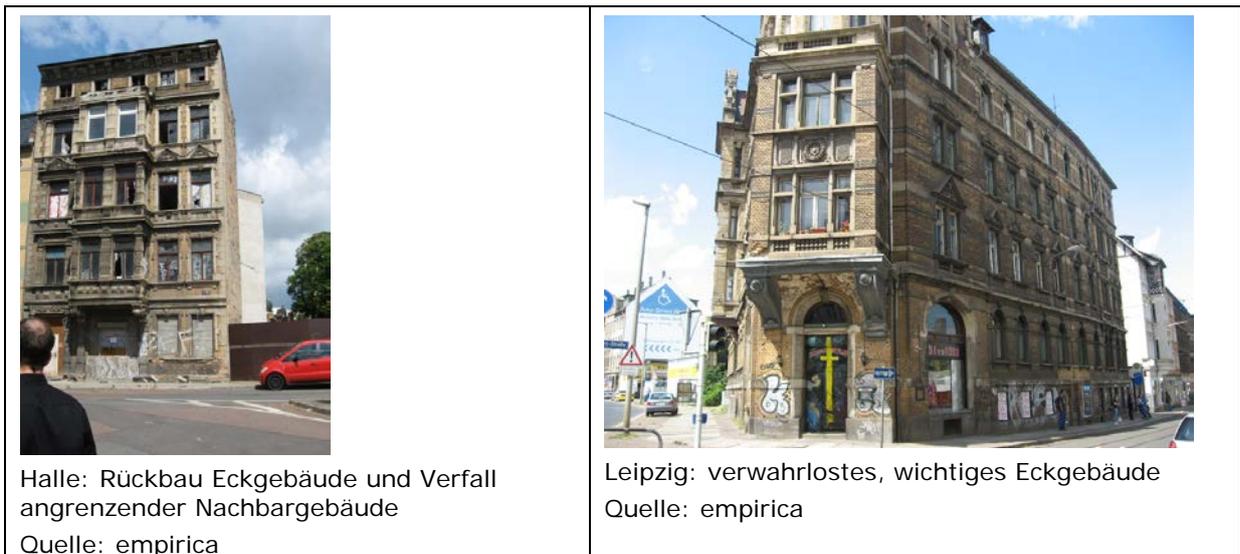
Um hier einen gesamtstädtischen Überblick über die wichtigsten Merkmale der städtebaulichen Situation an den relevanten HVS zu erhalten, empfiehlt es sich, einige zentrale Erhebungsmerkmale zu definieren und anhand dieser eine einheitliche Erfassung der wesentlichen strukturbildenden Elemente, der städtebaulichen Potenziale und Problemlagen umzusetzen („Screening“). Man erhält auf diese Weise auch mit (vergleichsweise) beschränkten Mitteln einen Überblick, der gemeinsam mit anderen Kriterien bei der Identifikation von Interventionsschwerpunkten in der Gesamtstadt helfen kann.

**Abbildung 3: Städtebauliche Strukturen an HVS**



Die verkehrlichen, immobilienwirtschaftlichen oder sozialräumlichen Probleme an HVS spiegeln sich immer häufiger auch in der städtebaulichen Struktur wieder. Verwaiste Gebäude bis hin zu fehlenden Raumkanten durch Abrisse von (z.T. auch stadtbildprägenden) Gebäuden beeinträchtigen die städtebauliche Struktur an HVS (vgl. Abbildung 4).

**Abbildung 4: Städtebauliche Defizite an HVS**



Zur Analyse der städtebaulichen Struktur bieten sich nachfolgende Merkmale an:

Daten/ Merkmale	Erhebungsmethoden / Quellen / Verfügbarkeit
Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume	Begehung und Fotodokumentation (u.a. Stadtmobiliar, Materialien, Begrünung ...)
Raumbildung / Straßenprofile	Städtebauliche Bemessung: Seitenraum (unbefahrene Flächen) – Straße (befahrene Flächen) – Seitenraum (unbefahrene Flächen): 3:4:3 Geschossigkeit, Querschnitt
Platzbildende und strukturbildende Elemente	Begehung und Fotodokumentation
Aufbrüche von Raumkanten durch Abrisse	Begehung und Fotodokumentation
Wechselnde und unmaßstäbliche Bebauung	Begehung und Fotodokumentation
Anzahl stadtbildprägender Gebäude	Begehung und Fotodokumentation (z.B. Denkmalgeschützte Gebäude, Ensembles, besondere Eck- oder Platzsituationen)
Fehlende Raumkanten durch Baulücken / Brachen	Begehung und Fotodokumentation
Anzahl und Zustand verwahrloster Gebäude	Begehung und Fotodokumentation In solchen Fällen sind Informationen zu den Eigentümern und deren Handlungsfähigkeit unerlässlich (vgl. Kap. 3.1)

Eine Abgrenzung der städtebaulichen Betrachtung von HVS zu den verkehrlichen, immobilienwirtschaftlichen oder sozialräumlichen Themen ist nur bedingt möglich. Gerade im Themenbereich Städtebau gibt es viele Schnittmengen mit den weiteren Themenbereichen. Aus diesem Grund muss das Themenfeld Städtebau (und Baukultur) immer integriert betrachtet und behandelt werden.

Viele Kommunen haben daher noch Probleme bei der Steuerung und Umsetzung städtebaulicher Projekte. Bislang fehlen vor allem normative Vorgaben und Qualitätsmerkmale, die verbindlich den Umgang mit belasteten HVS-Abschnitten regeln und auf welche sich eine Kommune bei ihrem alltäglichen Handeln berufen kann. Dies gilt in gleicher Weise für die Einführung verlässlicher Qualitätsmerkmale in der Stadtraumgestaltung und Systeme zu deren Sicherung.

Die kommunalen Erfahrungen im Rahmen der Studie zeigen, dass es nicht immer sinnvoll ist, an den HVS mit den stärksten Defiziten zu beginnen, sondern dass erfolgreiche Projekte häufig dort ansetzen, wo die Wahrscheinlichkeit eines positiven Projektverlaufs mit entsprechenden Synergien am höchsten ist.

### **Untersuchung des HVS-Netzes aus immobilienwirtschaftlicher Perspektive**

Die deutschlandweiten Analysen von kleinräumigen Angebotspreisinformationen verdeutlichen die immobilienwirtschaftliche Benachteiligung der HVS-Standorte. Die Analysen zeigen auch die Differenzierung der innerstädtischen HVS-Standorte, die in einem hohen Maß von den Lagequalitäten der jeweiligen Quartiere, in denen die HVS-Standorte liegen, abhängig sind.

Ersichtlich wird auch, dass die absoluten und relativen Preisabschläge in „guten“ innerstädtischen Lagen relativ und absolut höher ausfallen und in lokalen Wohnungsmärkten mit rückläufiger demografischer Nachfrage sowie den schwachen innerstädtischen Lagen geringer sind. Anders ausgedrückt, sinkt die relative immobilienwirtschaftliche Benachteiligung der HVS-Standorte (gegenüber dem umliegenden Quartier) mit der Benachteiligung ihrer innerstädtischen Lage.

Dennoch sind auch in den schwachen Lagen rückläufiger Märkte in den gegenwärtigen Wohnungsangeboten bis zu einem immobilienwirtschaftlichen Grenzbereich entsprechend kleinere Abschläge beobachtbar. In dem immobilienwirtschaftlichen Grenzbereich, in dem die marktgängigen Ertragswerte die Schwelle einer rentierlichen Bewirtschaftung der Immobilien erreichen, ist die Beobachtung anhand von Preisen nur noch schwer und

unterhalb der Schwelle nicht mehr möglich. Diese Schwelle kann nicht pauschal identifiziert werden, da sie nicht nur von der Vermarktbarkeit (Vermarktungsfähigkeit der Objekt- und Lagequalitäten aus Sicht der Nachfrage), sondern auch durch das Bewirtschaftungsverhalten sowie den individuellen finanziellen und steuerlichen Bedingungen der Eigentümer abhängig ist.

Trotzdem ist die Erfassung dieses immobilienwirtschaftlichen Grenzbereichs ein entscheidendes Beobachtungskriterium. Anders als in den 1990er Jahren in ostdeutschen Städten ein rapider Umbruch mit hohen Leerstandszahlen z.B. an HVS-Standorten entstand, erfolgen die gegenwärtig beobachtbaren „Erosionsprozesse“ an den HVS eher schleichend. Rückzüge aus der Investitionstätigkeit einzelner Objekte breiten sich aus. Hier besteht auch die Gefahr von gegenseitigen Ansteckungseffekten, wenn die Standortperspektiven der Eigentümer z.B. negativer eingeschätzt werden, als dies an objektiven Daten „ablesbar“ wäre.

Wenn dann tatsächlich mehrere Wohngebäude aus der Nutzung gefallen sind, ein HVS-Standort die „Schwelle“ überschritten hat, wird eine Umkehr schwieriger und aufwändiger. Die ExWoSt-Fallstudien in Halle und Leipzig zeigen, dass auch hier erfolgreiche Strategien möglich sind. Sie zeigen jedoch auch, dass diese aufwändig und kleinteilig sowie sehr kommunikationsintensiv sind.

Die höchste Priorität der immobilienwirtschaftlichen Beobachtung sollte daher sein, Indikatoren für „immobilienwirtschaftliche Erosionsprozesse“ sehr frühzeitig zu erkennen. Wenn Risiken sichtbar werden, können gegenseitige Ansteckungseffekte bei Investitionszurückhaltungen und „Abwärtsspiralen“ der HVS-Bereiche noch verhindert werden. Breiten sich Erosionsprozesse aus, entstehen neben den immobilienwirtschaftlichen Verlusten weitere sprunghafte Folgewirkungen. Dazu zählen z.B. der Verlust von Wohnnutzungen in gut erschlossenen zentralen Lagen, die Gefahr stadtbildgliedernde Raumkanten zu verlieren und Funktionsverluste für umliegende Quartiere.

Den Handlungsbedarf zu beobachten und immobilienwirtschaftliche Risiken zu identifizieren nimmt mit der lokalen Entspannung der Märkte zu. Aber auch langfristig präventive Maßnahmen zur künftigen Vermeidung von Erosionen in HVS-Standorte setzen in wachsenden Märkten eine differenzierte Beobachtung und Priorisierung voraus.

Neben der Preisbeobachtung (Entwicklung der Mieten und Kaufpreise im städtischen Vergleich) sollten Leerstandsentwicklungen (z.B. mit Unterscheidung marktaktiver und struktureller Leerstände) aber auch Investitionstätigkeiten systematisch beobachtet werden.

Auch die Entwicklung von Eigentumsverhältnissen und Bewirtschaftungsperspektiven, z.B. durch Auswertung von Grundbuchdaten und vor allem Befragungen von Eigentümern wären ein wünschenswerter Bestandteil der Beobachtung.

**Folgende Informationen könnten in einer Eigentümerbefragung erhoben werden:**

- Name und Wohnort des Eigentümers, ggf. abweichende Adresse der Immobilie im Quartier
- Anzahl Wohn- und/oder Gewerbeeinheiten in der Immobilie, davon Leerstände
- Zustand der Immobilie (z.B. Ruine, sanierungsbedürftig, guter Zustand), Denkmalschutz
- Abfrage von Handlungsbedarfen im Quartier (z.B. Sauberkeit, Sicherheit, soziales Umfeld, Baulücken, Schrottimmobilien, Verkehrsbelastung, Stellplätze, öffentliche Freiräume, Image ...)
- Abfrage von Handlungsbedarfen am Gebäude (z.B. altersgerechter Umbau, energetische Sanierung, allgemeine Modernisierung, Gestaltung von Außenanlagen ...)
- Zukünftige Handlungsabsichten der Eigentümer (z.B. Objekt vererben, verkaufen oder schrittweise sanieren, Sanierung als Gesamtmaßnahme, Leerstände reduzieren, Objekt (teilweise) abreißen, keine Maßnahmen / Veränderungen geplant)
- Unterstützungsbedarfe der Eigentümer hinsichtlich deren Handlungsabsichten (z.B. Beratung zu Finanzierung/Förderung, Recht, Steuern, Energie, Altersgerechter Umbau, allgemeine Modernisierung, Verkauf, Bewertung der Immobilie ...)
- Interesse an einer aktiven (oder auch finanziellen) Mitwirkung

Daten	Erhebungsmethoden / Quellen / Verfügbarkeit
Preise	Angebotspreisbeobachtung (Miete und Kauf) durch Marktdatenbanken; Transaktionspreisbeobachtung (Kauf) durch Gutachterausschussdaten
Leerstände	Kommunale Erhebungen (z.B. durch Auswertungen in Kooperation mit Versorgern, durch Befragungen von Eigentümern)
Gebäudezustand/ Investitionstätigkeiten	Kommunale Erhebungen (z.B. durch sichtbare Erfassung auf Basis von Begehungen, durch Befragungen von Eigentümern)
Nutzungen	Kommunale Erhebungen (Begehungen und Erfassungen)
Eigentümerstruktur und Eigentümerinteressen/ - bedarfe	Kommunale Erhebungen (z.B. Auswertungen der Grundbücher, Befragungen von Eigentümern)

### Untersuchung des HVS-Netzes aus sozialräumlicher Perspektive

Als häufig vergleichsweise preiswerte Wohnstandorte mit Standortnachteilen sind die Wohngebäude entlang der HVS für einkommensschwächere Wohnungsnachfrager attraktiv. Die innerstädtischen Differenzierungen der Wohnungslagen erfolgen somit besonders kleinräumig in belasteten Standorten, z.B. in Nachbarschaft zu emittierenden Betrieben oder Verkehrsachsen mit einfachen Wohnungsbeständen. Sofern nur eine kleinteilige Differenzierung ohne negative Auswirkungen erfolgt ist nicht von einer sozialräumlichen Belastung auszugehen. Eine allgemeingültige Schwelle zur Belastung kann nicht definiert werden, sondern muss jeweils kommunal bewertet werden.

Schwierig und aufwändig ist die statistische Beobachtung auf sehr kleinräumiger Ebene von Straßenabschnitten (wegen berechtigten Interesses der Betroffenen am Schutz ihrer Daten scheidet diese Methode oft von vornherein aus). Alternativ sollte eine klassische sozialräumliche Beobachtung auf der Ebene entweder eigens gebildeter Sozialräume (die allen inhaltlichen und praktischen Kriterien genügen) oder aber der häufig praktizierten administrativen/ statistischen Einheiten (statistisches Gebiet mit mehreren Baublöcken) erfolgen. Problematische Entmischungen einzelner sozialer Gruppen (z.B. überdurchschnittlicher hoher Anteil an Familien im SGB-II-Bezug) deuten auf höhere kleinräumige Anforderungen hin. In diesen Gebieten sollten die besonders problematischen Standorte qualitativ

beobachtet werden, z.B. einfache Bestände entlang von HVS. In der Praxis beobachtbar sind in solchen Standorten z.B. Fälle von Vermietungen an Haushalte, die neu zugewandert sind und geringe Alternativen haben (aktuell z.B. Familien zugewanderter Minderheiten aus Südosteuropa), die in überbelegten Wohnungen und den Eigentümern bei geringen Bewirtschaftungskosten kurz- bis mittelfristig hohe Erträge ermöglichen. Hier entstehen sehr kleinräumig soziale Unterstützungsbedarfe durch Jugend- oder Sozialämter. Diese Entwicklungen sind i.d.R. nicht oder nur schwer statistisch sichtbar zu machen, sondern erfordern Erfahrungen vor Ort (z.B. von Sozialpädagogen, die vor Ort tätig sind).

Mit der Überlagerung der statistischen Beobachtung von Quartieren (Sozialräumen) und der qualitativen Einschätzungen kleinteiliger HVS-Standorte werden soziale Handlungsbedarfe systematisch sichtbar gemacht.

### **Gesamtstädtisches Screening und Detailbetrachtung ausgewählter HVS**

Die differenzierte Beobachtung aller genannten Merkmale der HVS wird in der kommunalen Praxis nicht flächendeckend für alle HVS möglich sein. Um dennoch systematische Vergleiche zu ermöglichen, sollte ein Mindestkatalog an Indikatoren beobachtet werden, um vergleichende Bewertungen zu ermöglichen. Die HVS, die in dem gesamtstädtischen Screening als Standorte mit den höchsten Handlungsbedarfen identifiziert werden, sollten in einem zweiten Schritt detaillierte beobachtet werden.

Als Mindestkatalog für ein stadtweites Screening sollten folgende Indikatoren berücksichtigt werden:

- Verkehrsbelastung (Kfz/24h)
- Lärmemissionen
- Fehlende Raumkanten (durch Abrisse, Baulücken, Brachen)
- Verwaarloste Immobilien
- Leerstände
- Quartierskontext der HVS-Standorte (sozial, baulich, immobilienwirtschaftlich)

## **Bestimmung von räumlichen und sachlichen Handlungsschwerpunkten (Prioritätensetzung)**

Die Sichtbarmachung unterschiedlicher Problembereiche erfordert eine vergleichende Beobachtung, z.B. Verkehrsbelastung oder Lärmbelastung im Vergleich aller HVS-Standorte sowie im Vergleich zu durchschnittlichen innerstädtischen Standorten. Um verschiedene Themenbereiche miteinander in Beziehung zu setzen, sollten diese entweder verbal-argumentativ bewertet oder statistisch quantitativ (sowie nach Bedeutung gewichtet) nebeneinandergestellt werden.

Neben der Identifikation der Problemstandorte sollten künftig auch die negativen Ausstrahlungseffekte der Problemräume erfasst und bewertet werden (z.B. anhand von Kenndaten, die im Rahmen von Forschungsprojekten zu entwickeln sind). Die Quantifizierung bzw. Bewertung negativer Ausstrahlungseffekte ist letztlich aus Sicht der Stadtentwicklungspolitik der entscheidende Bewertungsmaßstab für Handlungsbedarfe und einzusetzende Ressourcen. Da bisher keine fertigen Modelle bestehen, die in der kommunalen Praxis anwendbar sind, können vorläufig qualitative Bewertungen von Ausstrahlungseffekten als erster Ansatzpunkt dienen. Ein wesentliches Merkmal der negativen Ausstrahlungseffekte ist deren sprunghafter Anstieg, wenn die Schwelle immobilienwirtschaftlicher Rentabilität unterschritten wird und Wohngebäude aus der Wohnnutzung fallen.

Nachdem die thematischen Beobachtungsbereiche dargestellt und miteinander in Beziehung gesetzt werden (Gewichtung), zeigt sich eine Rangfolge (Handlungsdruck) der HVS-Standortbereiche. Dabei sollten Einschätzungen zu Ausstrahlungseffekten mit berücksichtigt werden. Diese Rangfolge liefert vergleichende Hinweise auf die Interventionsbedarfe der einzelnen HVS-Standorte. Die Erfahrungen der Fallstudienstädte zeigen, dass nicht allein die Intensität des Handlungsbedarfs (Interventionsbedarfs) entscheidend für die Priorisierung ist, sondern auch Aspekte wie Aufwertungschancen und Anknüpfungspunkte in den HVS-Standortbereichen. Dazu zählen insbesondere die Eigentümer und deren Handlungsbereitschaft, die entscheidend sind, um erfolgreiche Strategien umzusetzen.

Mit der kombinierten Betrachtung von Interventionsbedarfen und Realisierungschancen ergibt sich schließlich die Priorisierung von Interventionsbereichen der HVS. Die Vorgehensweise sollte aufgrund der qualitativ bewertenden Aspekte auch die politische Handlungsebene einbeziehen.

## 2.2 Einbettung in integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte

Die Einbettung der Ergebnisse einer solchen systematischen gesamtstädtischen Betrachtung in städtebauliche Entwicklungskonzepte und hier speziell auch in kleinräumige Entwicklungskonzepte stellt eine wesentliche Grundlage für integrierte Ansätze dar. Um einer systematischen gesamtstädtischen Betrachtung gerecht zu werden, setzt ein teilräumliches Entwicklungskonzept idealerweise eine Priorisierung verschiedener vergleichbarer Handlungsräume in einer Stadt voraus. Im Ergebnis dieser Priorisierung erfolgt die Identifizierung des entsprechenden Interventionsgebietes, für das ein integriertes Entwicklungskonzept erarbeitet werden soll. Beispielsweise werden viele wichtige HVS in den Kernbereichen der Stadt- und Ortsteilzentren in den Programmgebieten der Förderprogramme „Soziale Stadt – Investitionen für das Quartier“, „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ oder in den Stadtumbauprogrammen aufgewertet und hierzu integrierte Entwicklungskonzepte erarbeitet. Im Rahmen dieser Konzepte können z.B. die Investitionen in den Straßenraum ebenso vorbereitet werden wie die Aktivierung der Bewohner und der Eigentümer und die Investitionen in den Gebäudebestand. Hier sind u.a. Fassadenprogramme, energetische Sanierungen von Gebäuden oder auch größere Maßnahmen an einzelnen Gebäuden verbreitet sowie Aktivitäten gegen den Leerstand von Ladenlokalen. Wirkungsvolle integrierte Gesamtstrategien sind also insbesondere in der Städtebauförderung im Zusammenhang mit HVS vielfach bereits umgesetzt.

### **Leipzig: Priorisierung von HVS im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungskonzepten**

Die Stadt Leipzig hat in ihrem integrierten Stadtentwicklungskonzept (SEKo) 2009 verschiedene HVS mit städtebaulicher Bedeutung unter dem Begriff „Magistralen“ als Bereiche mit Handlungsbedarf definiert. Als Handlungsansatz wird im SEKo ein integrierter Ansatz vorgeschlagen, da in den meisten Magistralen eine Problemkonstellation aus städtebaulichen, wohnungswirtschaftlichen, verkehrlichen und funktionalen Defiziten vorliegt. Mehrere Magistralen sind im SEKo als Bereiche mit Handlungspriorität festgelegt. Für zwei der HVS, die Georg-Schumann-Straße und die Georg-Schwarz-Straße, sind seitens der Stadt eigene Förderkulissen beantragt und Gebietsentwicklungsbeschlüsse gefasst worden. Für beide Straßen wurden parallel zum SEKo gemeinsam mit relevanten Akteuren Grobkonzepte erarbeitet und ein Magistralenentwicklungsprozess gestartet. Diese Konzepte enthalten eine Bestandsaufnahme, eine Bewertung der Stärken und Schwächen nach verschiedenen Problembereichen und Maßnahmen zur Revitalisierung und Beseitigung der Defizite.

## 2.3 Kommunikationsmanagement

Eine wesentliche Aufgabe einer integrierten Steuerung von HVS-Entwicklungen ist das Kommunikationsmanagement. Dazu zählen z.B. die fachübergreifende und politische sowie öffentliche Vermittlung integrierter Aufgaben, Ziele und Strategien, die Beteiligung an Prozessen sowie die Aktivierung von Akteuren. Mit Blick auf die veränderten Einflussfaktoren und Trends ist davon auszugehen, dass gerade die Kommunikationsaufgaben zugenommen haben, bzw. zunehmen werden und gegenüber den einzelfachlichen Planungs- und Verwaltungsaufgaben wichtiger und als Erfolgsfaktoren entscheidender werden. Diese veränderten Schwerpunkte kommunaler Aufgaben sind nicht spezifische HVS bezogene Aufgaben, aber an den HVS werden diese veränderten Aufgaben besonders deutlich, da hier die unterschiedlichen Nutzungsansprüche stark aufeinanderprallen. An HVS sind damit in vielen Fällen Nutzungskonflikte zwangsläufig „vorprogrammiert“.

In der kommunalen Praxis ist eine Kluft erkennbar zwischen den anspruchsvoller werdenden Steuerungsanforderungen, gerade bei HVS-Entwicklungen und den Verwaltungskapazitäten, diesen Aufgaben gerecht zu werden. Es liegt auf der Hand, dass kommunale Verwaltungen als zentrale Steuerungsinstanzen für veränderte bzw. intensiviertere Aufgaben auch Unterstützung brauchen. Allerdings geht es nicht ausschließlich um finanzielle Ressourcen (darunter auch Personalkapazitäten für diese Aufgaben), sondern auch um inhaltliche Unterstützungen, z.B. durch Instrumente oder Orientierungshilfen.

Bei integrierten Prozessen ist es wichtig, keine Fachsicht zu sehr dominieren zu lassen. Daher ist es sinnvoll, den Zielfindungsprozess gemeinsam mit unterschiedlichen Fachressorts als auch unter Einbindung der verschiedenen Akteure vor Ort zu gestalten. Die Qualifikationsanforderungen der planenden Mitarbeiter verschieben sich demnach stärker in Richtung Management von Kommunikationsprozessen.

Die Prozessgeschwindigkeit muss den individuellen Veränderungsmöglichkeiten vor Ort (z.B. den Entscheidungsgeschwindigkeiten der jeweiligen Fachressorts) und den Arbeitsgeschwindigkeiten der unterschiedlichen Akteure angepasst werden. Engpässe bilden einerseits knappe zeitliche Ressourcen der Verwaltungsmitarbeiter (i.d.R. handelt es sich bei solchen Prozessen um Zusatzaufgaben) und andererseits die begrenzten Zeitbudgets der privaten Akteure vor Ort. Auch bei den übrigen Beteiligten ist die Mitarbeit am Prozess kein Kerngeschäft, sondern eine Zusatzbelastung, die nicht in beliebiger Intensität abgefordert werden kann. Dies erfordert neben einem entsprechenden Management die nachhaltige Bereitstellung von personellen Ressourcen in der Verwaltung oder aber auch durch extern beauftragte Zusatzkräfte, die vor Ort agieren.

Für die Aktivierung von privaten Engagements an HVS sind ein neues Verständnis in der Kommune und auch neue Strukturen in der Stadtverwaltung notwendig. Leipzig hat mit Workshop-Reihen, in denen nach einer Startphase kontinuierlich feste Personen mitarbeiten, gute Erfahrungen gemacht.

Ein integrierter Prozess sollte erst dann gestartet werden, wenn auch finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen, um Veränderungen anzustoßen bzw. zu planen. Ansonsten besteht die Gefahr, das geweckte Engagement frustriert zu ersticken. Finanzielle Ressourcen können dabei auch Mittel und Kapazitäten für niederschwellige Maßnahmen sein.

Kommunen sollten gemeinsam mit den Akteuren an HVS nach Lösungen für die Realisierung von Projekten suchen. Hierzu zählen auch ein flexibles Handeln von Stadtverwaltungen und die schnelle Umsetzung von unkomplizierten Lösungen (z.B. Verkürzung von Antragsverfahren, schnellere Auskünfte, Einhalten von Zusagen). Es hat sich ebenfalls besonders hilfreich erweisen, wenn es einen festen Ansprechpartner für alle Akteure an einer HVS gibt. Dies kann ein Mitarbeiter der Verwaltung sein, aber auch wie in Halle (Eigentümmoderator, siehe Kap. 3.1) oder Leipzig (Magistralenmanagement, siehe Kap. 3.1) eine eigens dafür beauftragte Person.

### **Halle (Saale): Aufbau von übergeordneten Akteursnetzwerken**

Ein zentraler Erfolgsfaktor zur Aufwertung von HVS in Halle besteht im Aufbau von übergeordneten Akteursnetzwerken. Für deren Aufbau ist eine intensive Öffentlichkeits- und Imagearbeit notwendig. Hierzu wurde ein Büro – besetzt mit Akteuren vor Ort – engagiert, die zahlreiche Veranstaltungen, Events und Veranstaltungsreihen sowie Bürgerbefragungen durchführen. Als Wiedererkennungsmerkmal wurde eine eigene Corporate Identity für das Projektgebiet entwickelt. Auch die lokale und regionale Presse wurde eingebunden, die mehrfach über Aktionen an der HVS berichteten. Durch die Öffentlichkeitsarbeit können auch weitere Akteure vor Ort aktiviert und einbezogen werden. Dies ist ein entscheidender Aspekt beim Aufbau von übergeordneten Akteursnetzwerken. Diese übergeordneten Kommunikationsstrukturen lenken die Aufmerksamkeit auf das Quartier, so dass auch neue Investoren angesprochen werden können.

### **3. Projektbezogene Maßnahmen**

#### **3.1 Aktivierung und Beratung von Eigentümern und weiteren Akteuren**

Die komplexen Lösungsanforderungen an HVS erfordern Beteiligungsverfahren und -prozesse, die systematisch die unterschiedlichen von den Planungen betroffenen Zielgruppen (Bewohner, Gewerbetreibende, Eigentümer) erreichen und zugleich die Interessensgruppen (z.B. Fahrrad-Lobby) und Öffentlichkeit (Medien) bedienen.

Während die größte Aufmerksamkeit bisheriger HVS-Kommunikationsprozesse auf Bewohnern, Gewerbetreibenden und Besuchern liegt, wird die systematische Einbindung von Eigentümern zukünftig voraussichtlich stärker ins Blickfeld geraten. Knappere Ressourcen für verkehrliche und gestalterische öffentliche Investitionen werden an diesen Standorten auch koordinierte adäquate/ synchrone Investitionen der Eigentümer erfordern. Zu erwarten ist, dass die Komplexität integrierter Planungen durch die Einbeziehung privater Investitionsvorhaben zunehmen wird. Damit verändert sich auch die Herangehensweise der kommunalen Verwaltungen. Neben den planenden Aufgaben werden auch stärker koordinierende und aktivierende Aufgaben zur Praxis zählen.

Erfahrungen der Studie zeigen beispielsweise, dass kleinere, vergleichsweise niedrigschwellige Aktivitäten an HVS, die auf einer Aktivierung der privaten Eigentümer und der Nutzung vorhandener (bürgerschaftlicher) Potentiale basieren, bereits zu einer ersten Stabilisierung der städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Situation beitragen können (z.B. Halle oder Leipzig). Dies gilt insbesondere auch dort, wo (vorläufig) noch keine umfangreichen Gesamtumbauten der HVS möglich sind. Solche Ansätze sind daher an vielen Standorten empfehlenswert.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme zu privaten Immobilieneigentümern, Gewerbetreibenden und Bewohnern. Private Immobilieneigentümer spielen hierbei die bedeutendste Rolle, da sie für eine Aufwertung der Immobilien entlang von HVS unerlässlich sind. Besonders bewährt haben sich in der Praxis Einzelgespräche mit Eigentümern, d.h. ein aktives Zugehen auf Eigentümer beispielsweise per Telefon oder „Klinkenputzen“ (vgl. hierzu auch Erfahrungen aus den beiden ExWoSt-Forschungsfeldern „ESG im Stadtumbau“ und „Kooperation im Quartier“). Für die Ansprache von Immobilieneigentümern ist es ebenfalls sinnvoll sich die Unterstützung von lokalen Akteuren, wie z.B. des örtlichen Haus & Grund-Vereins zu sichern. Haus & Grund genießt das Vertrauen vieler Eigentümer und steht bereits mit vielen Eigentümern in regelmäßigem Kontakt.

**Weiterführende Informationen:**

Leitfaden Eigentümerstandortgemeinschaften – Empfehlungen zur Gründung und Begleitung von Eigentümerstandortgemeinschaften. BMVBS (Hrsg.): Sonderveröffentlichung, Berlin 2011. Kostenfrei zu beziehen bei: [forschung.wohnen@bbr.bund.de](mailto:forschung.wohnen@bbr.bund.de), Stichwort: ESG Leitfaden oder als Download unter:

[www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2011/DL\\_LeitfadenESG.pdf](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2011/DL_LeitfadenESG.pdf)

Gemeinsam für das Quartier – Eigentümerstandortgemeinschaften. ESF von der Initiierung bis zur Verstetigung. BMVBS (Hrsg.): Sonderveröffentlichung, Berlin 2012. Kostenfrei zu beziehen bei: [forschung.wohnen@bbr.bund.de](mailto:forschung.wohnen@bbr.bund.de), Stichwort: ESG Sonderpublikation oder als Download unter: [www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2012/DL\\_GemeinsamQuartierESG.pdf](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2012/DL_GemeinsamQuartierESG.pdf)

Newsletter zum Forschungsfeld „Kooperation im Quartier“. Interessenten schreiben bitte eine kurze E-Mail mit Betreff „KIQ-Newsletter“ an: [wilbert@empirica-institut.de](mailto:wilbert@empirica-institut.de)

Die Erfahrungen aus den fünf Fallstudienkommunen zeigen, dass auch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit (u.a. Presseartikel, Flyer, Veranstaltungen), Imagemaßnahmen (u.a. Entwicklung einer Corporate Identity) und Befragungen Akteure an HVS aktivieren können.

**Halle (Saale): Eigentümermoderator**

In Halle steht die Aktivierung von Eigentümern im Vordergrund. Dies erfolgt durch einen beauftragten Eigentümermoderator, der zuerst alle vorliegenden Eigentümerinformationen analysiert, anschließend persönliche Gespräche mit den Eigentümern führt, um darauf aufbauend individuelle Konzepte zu erarbeiten. Durch den Eigentümermoderator wurden erstmals alle Eigentümer von problematischen Immobilien an HVS angesprochen. Der Ansatz basiert auf einer starken Fokussierung auf die jeweilige Immobilie. So hat der Eigentümermoderator beispielsweise verschiedene Szenarien für den Umgang mit besonders schwierigen Immobilien am nördlichen Ende der Paracelsusstraße erarbeitet. Mithilfe dieser Entwurfsideen wurden neue Investoren gesucht und diese bei der Entwicklung von Nutzungskonzepten unterstützt. Anfragen und Kontaktierungen potentieller Investoren werden beim Eigentümermoderator konzentriert. Eine hohe Medienresonanz fördert den direkten Kontakt der Interessenten zum Eigentümermoderator.

### **Leipzig: Magistralenmanagement**

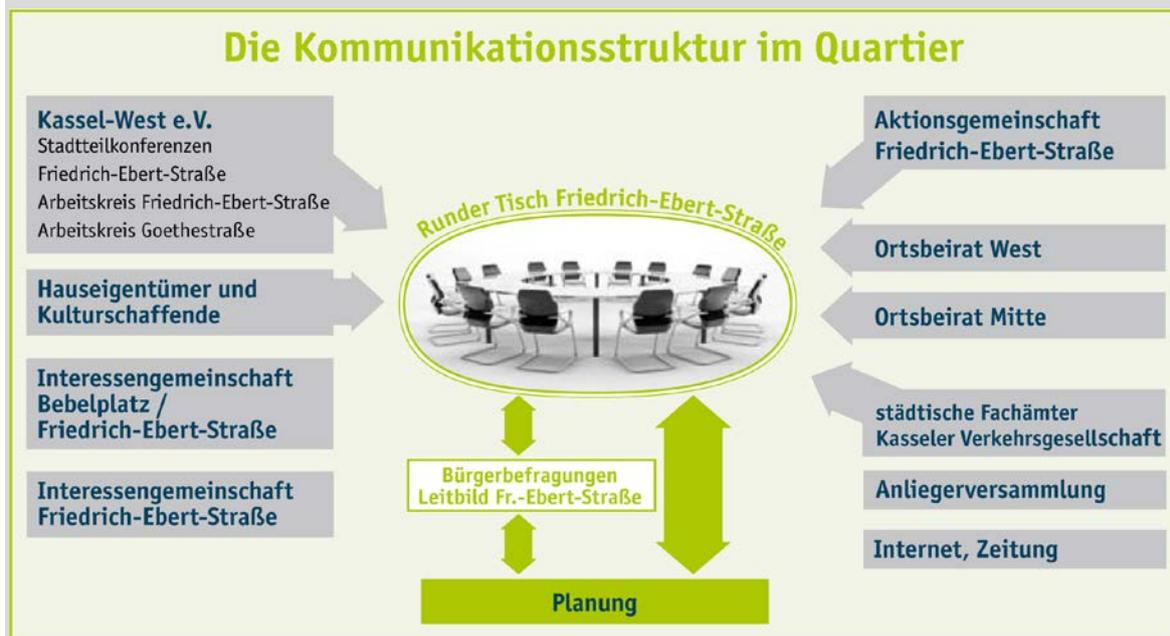
Die Stadt Leipzig hat für die Georg-Schwarz-Straße ein Magistralenmanagement als ein zentrales Instrument der Revitalisierungsstrategie und zur Leerstandsbekämpfung eingerichtet. Seit Juni 2011 agiert dieses als vermittelnde Instanz zwischen Verwaltung, Akteuren und Bewohnern. Die Hauptaufgabe des Magistralenmanagements besteht in der Netzwerkarbeit und dem Kommunikationsaufbau zwischen Akteuren und auch potentiellen Investoren. Das beauftragte Team setzt sich aus Akteuren vor Ort (u.a. Vertreter aus Stadtteil- und Bürgervereinen) und externen Experten zusammen. Wesentlicher Effekt dieser neuen Art des Magistralenmanagements ist die sofortige Einbindung des Vor-Ort-Vorhandenen Know-hows. Die Umsetzung des Magistralenmanagements erfolgt in einer strukturierten, aber flexiblen Zusammenarbeit mit dem Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung. Die Finanzierung erfolgt über Mittel der Städtebauförderung aus dem Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren.

### **Leipzig: Strategisches Gebäudemanagement**

Um passende Käufer für Immobilien an der Georg-Schwarz-Straße zu finden, hat die Stadt Leipzig eine AG Gebäude eingerichtet, die sowohl die Rahmenbedingungen der Immobilien (u.a. Investitionsaufwand, potentielle Nutzer, Wertermittlung) als auch potentielle Käufer recherchiert. Die AG Gebäude, bestehend aus drei Ämtern der Stadtverwaltung (Amt für Bauordnung und Denkmalpflege (ABD), Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung (ASW), Stadtplanungsamt (SPA)) sowie Vertretern von HausHalten e.V. und dem Magistralenmanagement, baut sukzessive eine Gebäudedatenbank mit Informationen zum baulichen Handlungsbedarf sowie der Handlungsfähigkeit und -bereitschaft der Eigentümer in der Georg-Schwarz-Straße auf. Die AG tauscht sich regelmäßig zu aktuellen Informationen zu gefährdeten Gebäuden aus (u.a. Kaufangebote, Eigentümerwechsel, Bauanträge, Versteigerungstermine). Die Ergebnisse werden in einer „Handlungsmatrix“ mit einer Gegenüberstellung von Handlungsbedarfen und Handlungsmöglichkeiten aufbereitet. Für die Gebäude mit Handlungsbedarf übernimmt ein Vertreter der AG Gebäude eine „Hauspatenschaft“. Diese beinhaltet eine gezielte Aktivierung und Unterstützung der Eigentümer (z.B. Beratung zum Ausbauhaus, zur Hüllenförderung oder über den Verfügungsfonds). Die AG Gebäude versteht sich damit auch als neues Instrument im Hinblick auf baukulturelle Aspekte.

### Kassel: Umfangreiches Aktivierungs- und Beteiligungskonzept

Seit 2009 läuft in Kassel die Planung zum Umbau der Friedrich-Ebert-Straße. Diese innerstädtische Handels- und Dienstleistungsstraße muss vielen unterschiedlichen Ansprüchen genügen, nicht zuletzt auch den zwischenzeitlich vernachlässigten Anforderungen an ein qualitativvolles Wohnumfeld. Um neben den Anwohnern auch die Gewerbetreibenden in den Prozess der Planung einer modernen Stadtstraße einbinden zu können, wurden die bekannten Instrumentarien der Beteiligung ergänzt. Innerhalb dieser erfolgen parallel zur Projektplanung abgestimmte Kommunikationsschritte wie Befragungen, Planungsgespräche, Planspiele, Aktionen im Straßenraum, Runde Tische, Stadtteilkonferenzen, Anliegerversammlungen und Workshops mit einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Projektzeitung, Veröffentlichungen im Internet). Zudem wurde in Kassel zur Begleitung und Information der Betroffenen ein Stadtteilbüro eingerichtet, welches die Kommunikation mit den beteiligten Planungsinstanzen aufrechterhält.



Kommunikationsstruktur innerhalb des Quartiers

Quelle: Stadt Kassel

### 3.2 Baukulturelle Sensibilisierung

Die Bedeutung der HVS wächst zunehmend auch aus baukultureller Perspektive. Aus der Perspektive der Baukultur geht es darum, die höchst unterschiedlichen funktionalen, baulichen und gestalterischen Ansprüche an HVS zusammen zu betrachten, zu bewerten und in eine Planung umzusetzen bzw. diese zu realisieren. Das Ziel muss darin bestehen, die baulich-räumlichen Auswirkungen der unterschiedlichen Ansprüche aufzuzeigen und Widersprüche gegeneinander abzuwägen und zu verhandeln.

Zu den baukulturell und städtebaulich bedeutsamen Strukturen zählen maßstäbliche und ablesbare Straßen- und Platzräume sowie Bau- und Nutzungsstrukturen, angemessene Proportionen des gesamten öffentlichen Raumes, erkennbare Raumkanten, Tor- und Ecksituationen, städtebauliche Dominanten und ortsbildprägende Gebäude, Freiraumstrukturen sowie geschichtliche Erkennbarkeit.

Eine Strategie mit einem umfassenden baukulturellen Verständnis berücksichtigt nicht nur die städtebaulich bedeutsamen Strukturen, sondern grundsätzlich die HVS als Gesamtheit: Straße ist Stadtraum und damit Lebensraum und integraler Teil der Baukultur. Baukultur beinhaltet alle Elemente, angefangen von der Straße über die Gebäude und Freiräume bis zum einzelnen Detail und beinhaltet auch Stadt- und Verkehrstechnik. Neben der gesamten gebauten Umwelt zählt auch die Prozesskultur zum baukulturellen Verständnis. Zentrale Bausteine baukultureller Prozesse sind das kommunizieren über die gebaute und geplante Umwelt und der Blick für das Ganze im Unterschied zu sektoralen und fachtechnischen Betrachtungsweisen.

Die Berücksichtigung baukultureller Aspekte erfolgt demnach auf verschiedenen Ebenen:

Ebene	Methode / Ansätze
<b>Zielfindungsebene</b>	
Auswahl der umzusetzenden Projekte auf gesamtstädtischer Ebene	Politische Setzung auf der Basis bereits bestehender Konsense mit überwiegender Akzeptanz in der Politik und der Bürgerschaft
	Definition von Analyse- und Bewertungsverfahren auf der Basis einer verfügbaren leicht fortschreibbaren gesamtstädtischen Datenbasis

<b>Beteiligungsebene</b>	
<b>Sensibilisierung:</b> Zugang und Verständnis zur baukulturellen Fragestellung erhöhen	Best-Practice, Ausstellungen, Stadtspaziergänge, Vorträge, Bürgerwerkstätten, Diskussionsforen, Durchführung von Aktionen und punktuellen Maßnahmen, Beratungsangebote, Definition von Leitbildern und baukultureller örtlicher Standards, Installierung von Beiräten
<b>Partizipation:</b> Ergänzung formeller Bürgerbeteiligungsverfahren durch Stärkung und Ausbau informeller Verfahren	Zukunftskonferenzen, Bürgerbeiräte, Runde Tische
<b>Aktivierungsebene</b>	
Mitwirkungsbereitschaft privater Akteure erhöhen und Kooperationen erleichtern	Eigentümmoderatoren, Mieterbeiräte, Eigentümerstandortgemeinschaften (ESG), BID's (Business Improvement District)
<b>Qualitätssicherungsebene</b>	
Sicherung von vorgesehenen Standards und Qualitäten	Projektmanagement, interne und externe Zwischenkontrollen und Freigaben, Mischung von informellen und formellen Instrumenten, Sensibilisierung, Beraten und Unterstützung durch Rechtsinstrumente (Bebauungsplan, Satzungen)

Aber auch die „klassischen“, hoheitlichen Instrumente der Stadtbildpflege können, wenn auch nur in begrenztem Umfang, weiterhelfen, baukulturelle Aspekte zu berücksichtigen. So ist es z.B. wichtig, die Bauaufsichtsbehörden dafür zu sensibilisieren, verunstaltende Eingriffe in die Architektur sowie das Ausufern von Werbeanlagen auch dort zu verhindern, wo „trading down“-Prozesse im Einzelhandel stattfinden. Auch und gerade in kritischen Situationen sollten Zeichen für Qualität gesetzt werden – Zeichen dafür, dass die Stadt die Straße nicht nur nicht aufgegeben hat, sondern im Gegenteil dort einen Handlungsschwerpunkt sieht.

Für die Berücksichtigung des Stadtbildes als Gesamtheit und den Erhalt von stadtbildprägenden und baukulturell bedeutsamen Gebäuden, Freiräumen und Quartieren ist eine Weiterentwicklung der informellen Mitwirkungs- und Aktivierungsverfahren grundlegend. Hier reichen die institutionellen Beteiligungsformen für eine ganzheitliche, baukulturelle Aspekte berücksichtigende Strategie zur Weiterentwicklung von HVS nicht aus. Diese steht also noch aus und kann nur mit der Stärkung und dem Ausbau informeller Beteiligungsverfahren erreicht werden. Die Stadt Saarbrücken erprobt im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes „Baukultur in der Praxis“

neue Sensibilisierungs- und Beteiligungsformen wie z.B. in Form von thematischen Spaziergängen oder spezifischen Gestaltungsfibeln.

Die fachübergreifenden Vermittlungs- und Sensibilisierungsaufgaben (z.B. für baukulturelle Belange oder fachliche technische Erfordernisse) der planenden Verwaltung setzt eine stärkere verwaltungsinterne Auseinandersetzung mit Zielsetzungen und Zielkonflikten voraus sowie einheitliche Festlegung von Kriterien und Qualitätsanforderungen. Die Einrichtung von Gestaltungsbeiräten kann solche Zieldiskussionen um Qualitätskriterien unterstützen.

### **Saarbrücken: Berücksichtigung gestalterischer Eigenarten der 1950er Jahre**

Große Teile der Saarbrücker Innenstadt bestehen aus Gebäuden der 1950er und früher 1960er Jahren. In der Eisenbahnstraße – als Visitenkarte und Eingangstor zur Innenstadt – befürchtet die Stadt Saarbrücken eine Gefährdung der typischen 1950er-Jahre Gebäude durch Standardlösungen bei notwendigen Sanierungen. Im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes „Baukultur in der Praxis“ erprobt die Stadt Saarbrücken vor allem neue Formen der Sensibilisierung und Aktivierung der Immobilieneigentümer aber auch der Öffentlichkeit. In thematischen Spaziergängen und öffentlichen Veranstaltungsreihen sollen Eigentümer und weitere Akteure für baukulturelle Besonderheiten sensibilisiert werden. Für Immobilieneigentümer werden spezifische Beratungsleistungen angeboten. Fachexperten erarbeiten praxistaugliche Lösungen für typische Sanierungsaufgaben der 1950er Jahre-Gebäude und bereiten diese in einer „Gestaltungsfibel“ auf. Bestimmte Maßnahmen sollen an einem Musterhaus beispielhaft umgesetzt werden und zur Nachahmung auffordern. Die Sparkasse Saarbrücken unterstützt sanierungs- und modernisierungswillige Eigentümer mit dem neu aufgelegten Kreditprogramm „Die Modernen 50er“.



Gut erhaltenes 50er Jahre Gebäude-Ensemble in der Eisenbahnstraße

Quelle: [www.saarbruecken.de](http://www.saarbruecken.de)

### 3.3 Profilierungs- und Imagemaßnahmen

Ein zentrales Element zur Aufwertung bzw. Stabilisierung von HVS bildet die Profilierung und Imagebildung. Reine planerische Maßnahmen – auch wenn diese in breiter Zusammenarbeit entwickelt und gut kommuniziert sind – werden in den HVS, die bereits in einer schwierigen Ausgangslage sind und eine starke Trendumkehr erfordern, nicht ausreichen. Eine Profilierung und Imagebildung funktioniert aber nur in einer breiten Zusammenarbeit bzw. Beteiligung mit den Akteuren vor Ort.

Ein negatives Standortimage haftet häufig länger als die ursprünglichen Ursachen für die negative Wahrnehmung. Zudem zeigt sich in Bewohnerbefragungen in stigmatisierten Gebieten regelmäßig, dass das Außenimage (Wahrnehmung von außerhalb) deutlich schlechter ist als die Innensicht. Eine Umkehr von einem verfestigten negativen Image braucht oftmals mehr Zeit als die baulichen Projekte und Maßnahmen in Anspruch nehmen, mit denen Problemsituationen oder Missstände beseitigt werden. Aufgrund dieser Erfahrungen ist die Imageverbesserung heute bereits in vielen Strategien als Handlungsfeld von Beginn an eingeplant. Dazu zählt z.B. das Herausarbeiten von baulichen Besonderheiten oder die Schaffung von Landmarken, wie z.B. in der Georg-Schwarz-Straße in Leipzig.

Profilierungsstrategien setzen an mehreren Ebenen an, von verkehrlichen und gestalterisch-planerischen Konzepten über Prozesssteuerung (Einbindung von Akteuren) bis hin zu gezielten Imagemaßnahmen. Dabei stehen Schlüsselprojekte im Vordergrund, die geeignet sind als Identifikationsmerkmale positiv auszustrahlen. Imagewirksame Maßnahmen zeigen in den integrierten Prozessen relativ rasch ihre Wirkung. Dies zeigt sich an den Erfahrungen aus Leipzig (Landmarken-Projekt) und Halle (intensive Öffentlichkeitsarbeit und medienwirksame Beteiligungsprozesse gepaart mit einem eigens für die HVS entwickeltem Corporate Design).

### Leipzig: Landmarkenprojekt

Im Bereich Imageverbesserung und Veränderung der Wahrnehmung der Georg-Schwarz-Straße wurden verschiedene Strategien zur Öffentlichkeitsarbeit angewandt. Während der Erarbeitung des städtebaulichen Entwicklungskonzepts für die Georg-Schwarz-Straße entstand u.a. die Idee der Landmarken als künstlerische Orientierungspunkte. Die Landmarken sind ein Teilprojekt der Gesamtstrategie zur Revitalisierung der Georg-Schwarz-Straße im Rahmen des Städtebauförderprogramms Aktive Stadt- und Ortsteilzentren. Es dient mit seiner Kombination aus Prozess und Umsetzung als Schnittstelle zu weiteren Akteuren und vor allem Eigentümern – eine aktivierende Gelegenheit zur Kontaktaufnahme und Einbindung. Im Rahmen von vier Workshops und einem Infoabend wurde u.a. die Idee von „Aussteckern“ (Leuchtkästen) erarbeitet.



Leuchtkästen („Ausstecker“)

Quelle: Stadt Leipzig (Foto: Louis Volkmann)

Die Ausstecker markieren ansässige Läden oder Vereine, dienen der künstlerischen Gestaltung des Straßenraums und als Orientierungshilfe. Zehn Händler, Ladennutzer und Hauseigentümer beteiligen sich an der Aktion. Im Rahmen eines Gutachterverfahrens wurde das grafische Konzept für die Ausstecker erarbeitet. Parallel erfolgte die Abstimmung mit dem Amt für Bauordnung und Denkmalpflege. Im Anschluss an das ExWoSt-Projekt „HVS“ besteht die Möglichkeit weitere Ausstecker über den Verfügungsfonds im Rahmen des Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren bis 2015 zu fördern.

Je schwieriger die Ausgangslage der Standorte ist, desto erforderlicher ist es, die Profilierung und Imageaufwertung verschiedener Maßnahmen sichtbar zu konzentrieren. Die Vermittlung von Kulturnutzungen (auch als Nutzungen auf Zeit) z.B. in bislang leer gebliebenen oder mindergenutzten Ladenlokalen (Abstimmungsverfahren, Verhandlungen mit Eigentümern z.B. in Leipzig oder Halle) sind ebenfalls Bausteine von Aufwertungs- und Profilierungsstrategien.

Auch Veranstaltungen und temporäre Stilllegung / Umleitung von Verkehren verbunden mit Aktionen im Straßenraum schaffen Möglichkeiten und Anlässe auf weniger sichtbare Standortqualitäten (z.B. Grünbereiche, Plätze) aufmerksam zu machen. Regelmäßige temporäre Sperrungen, Umnutzungen

und Inszenierungen städtischer HVS finden z.B. in Dresden (Projekt Sonnpark) statt.

Bei temporären Stilllegungen können auch Lerneffekte im Vordergrund stehen, die zeigen, wie es aussehen könnte. Dazu zählt z.B. auch eine befristete Rücknahme von Verkehrsflächen, die abgetrennt und kulturell/gastronomisch genutzt wird. Temporäre Sperrungen können dabei auch der experimentelle Einstieg in die permanente Rückeroberung einer mono-funktionalen Verkehrsfläche für Stadtleben sein. Dies wäre vor allem geeignet an HVS deren Straßenraum für vormals höhere Frequenzen ausgerichtet war (wie z.B. Mainzer Straße in Saarbrücken).

### **Saarbrücken: Temporäre Nutzung eines Teils der Mainzer Straße am Nachbarschaftsfest**

Auf dem Nachbarschaftsfest der Mainzer Straße wurde im September 2012 ein Teil des überbreiten Verkehrsraumes abgesperrt. Auf einer Strecke von ca. 200m wurde die Parkplatzfläche (Querparker) für einen Tag zu einer Aktionsfläche umgewandelt. Die neue „Frei“-Fläche stand größtenteils zur freien Verfügung mit dem Ziel der spontanen Inanspruchnahme durch die Anlieger. Die Stadt Saarbrücken gab gemeinsam mit dem Büro baubar an einem Stand den Anliegern Anregungen. Die Aktion hat die Neugier von Besuchern geweckt, wobei die Resonanz der Anlieger hier mitzuwirken bei dieser ersten Aktion noch zurückhaltend war. Die Teilspernung hatte keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, so dass nun innerhalb der Verwaltung eine langfristige Reduzierung der Verkehrsflächen geprüft wird.

Des Weiteren wurden Prototypen für Blumenkisten (Kisten aus Seekieferholz auf Basis einer Europalette 120x80cm) vorgestellt. Das aufgesprühte Logo „Quartier Mainzer Straße“ erhöhte die Wiedererkennbarkeit und Identifikation mit dem Quartier. Diese „Mitmachmöbel“ sollen zum Engagement im öffentlichen Raum anregen („urbanes Gärtnern“). Auf dem Fest konnten mehrere Interessenten für Patenschaften gefunden werden. Die Idee der Mitmachmöbel wird mit der IG Quartier Mainzer Straße in gemeinsamen Stammtischen weiterentwickelt.



Temporäre Nutzung der Mainzer Straße auf dem Nachbarschaftsfest 2012  
 Quelle: Stadt Saarbrücken

Bei Veranstaltungen bzw. temporären Stilllegungen von Bundesfernstraßen ist zu beachten, dass die Nutzung einer Bundesfernstraße für verkehrsfremde Zwecke, die zugleich die temporäre Sperrung der Bundesfernstraße für den fließenden Verkehr bedingt, eine straßenrechtliche Sondernutzung ist und damit grundsätzlich einer Erlaubnis nach § 8 FStrG bedarf (Anmerkung: eine nach § 29 der Straßenverkehrs-Ordnung erforderliche Erlaubnis oder Ausnahmegenehmigung ist dabei vorrangig; ebenso ist eine Sondernutzungserlaubnis entbehrlich, wenn es sich bei den Veranstaltungen um öffentliche Versammlungen oder öffentliche Aufzüge im Sinne des Versammlungsgesetzes handelt, da dann das Versammlungsgesetz als spezielleres Gesetz vorgeht). Sondernutzungen dürfen dabei jedenfalls nicht in einem solchen Maße eingeräumt werden, dass sie die Ausübung des Gemeingebrauchs an den in Betracht kommenden Abschnitten der Verkehrsflächen insgesamt schlechthin unmöglich machen oder dauernd beeinträchtigen, da dies im Ergebnis zu einer (Teil- oder Voll-)Entwidmung führen würde. Dauerhafte Umnutzungen bedürfen ebenfalls einer vorherigen Entwidmung der Bundesfernstraße.

### **London: Schaffung eines Identifikationsraumes „HighStreet“**

Die City of London versuchte im Rahmen der Planung der olympischen Sportstätten für die Sommerspiele 2012 zugleich ein Modellprojekt für den anwohnerorientierten Umbau der städtischen Einfallstraßen zu etablieren. Die besondere Bedeutung liegt in diesem Beispiel in der verstärkten Bemühung, Anwohner und Eigentümer aus allen gesellschaftlichen Milieus zu erreichen, die entlang der High Streets leben. Aktionen wie die Sperrung der großen Einfallstraßen zur Ausrichtung von Straßenfesten lenkten zunächst die Aufmerksamkeit auf die Größe und besondere Lage der Straßenräume. Unterstützt durch Flyer- und Plakatierungsmaßnahmen konnten bereits bei ersten Workshops gute Beteiligungsquoten erreicht werden. In Zusammenarbeit mit den Anwohnern wurde eine eigene Marke entwickelt, die innerhalb eines Corporate Designs die Stärken der verschiedenen Quartiere herausstellte und Anwohner animierte, sich eigene Gedanken über einfache Maßnahmen zur Aufwertung ihrer Umgebung zu machen. Basierend auf diesen Ideensammlungen entstanden kleinräumige Sanierungspläne, die in der Marke „HighStreet 2012“ zusammengefasst und abgestimmt wurden. Bei der Umsetzung vieler dieser Maßnahmen konnten Anwohner und Eigentümer in Eigeninitiative mit in die Arbeiten eingebunden werden.

### **3.4 Aufwertungen im öffentlichen Raum**

Die Wahrnehmung und Qualität von HVS-Standorten wird wesentlich beeinflusst durch die Aufenthaltsbereiche auf Fußwegen bzw. verkehrlichen Nebenflächen (Stellflächen/ Zwischenbereiche) oder Plätzen, die nicht vom motorisierten Verkehr genutzt werden. Aufwertungen in diesen Teilräumen des öffentlichen Raums tragen daher in hohem Maße zur Qualitätsentwicklung von HVS bei. In der Praxis gibt es an den HVS häufig ein Nebeneinander von Werbehinweisen (mit Blick auf die frequentierte Fahrbahn), Pollern, technischem Mobiliar, Restnutzungen ehemals angelegter Grünstreifen oder nicht gepflegten Baumscheiben, die zu kleinräumigen Barrieren werden. Verschiedene Beläge oder teilweise unkenntliche Markierungen unterstreichen das räumliche Nebeneinander entlang der HVS, erschweren die Orientierung für Fußgänger bzw. beeinträchtigen ggf. auch die Verkehrssicherheit (z.B. durch unübersichtliche Querungen von Nebenstraßen).

Großmaßstäbliche Umbauten von HVS, z.B. durch Ausweitung der autofreien Bereiche und einer Neubebauung der „neu gewonnenen“ Stadträume wie z.B. in Ulm oder die Neuordnung von HVS in Köln, im Zuge der unterirdischen Führung der Nord-Süd-Stadtbahn verdeutlichen die Potentiale der Qualifizierung im öffentlichen Raum. Allerdings sind nicht immer finanziell aufwändige Umbauvorhaben erforderlich, um den öffentlichen Raum zu qualifizieren. Das Beispiel in Saarbrücken zeigt, wie durch eine kleinteilige „Entrümpelung des öffentlichen Raumes“ eine deutliche Aufwertung und somit

auch Signalwirkung für anliegende Eigentümer geschaffen werden konnte. Kleinteilige Qualifizierungen können auch unabhängig von grundlegenden baulichen Veränderungen der Straßen bzw. Fahrbahnen erfolgen.

### Ulm: Qualifizierung durch Neubauten

Die Altstadt Ulms wurde in den 1950er Jahren von den Rändern her mit großen Erschließungsstraßen für den Kfz-Verkehr neu erschlossen. Diese breiten Trassen haben vor allem im Süden der Altstadt eine Barriere zum angrenzenden Stadtteil Neu-Ulm aufgebaut. Die Stadt Freiburg beschloss bereits in den 1990er Jahren nach mehreren nicht ausführbaren Planungen ein Konzept zur Verkleinerung der Straßenquerschnitte und eine Ausweitung der autofreien Bereiche. Besondere Bedeutung hatte hierbei die Bebauung der ehemaligen Verkehrsflächen mit verschiedenen Neubauten, die öffentliche und kulturelle Nutzungen sowie ein Einkaufszentrum beherbergen. Im abgeschlossenen Projektstadium lässt sich durch die Trennung von Altstadt und Verkehrsstraßen ein deutlicher Gewinn an Aufenthaltsqualität erkennen, während die neuen Nutzungen eine Aufwertung des kulturellen Angebotes darstellen.



Ulm, Neue Straße vor und nach der Aufwertung  
Quelle: Stadt Ulm

### **Köln: Funktion und Gestaltung**

Im Zusammenhang mit dem Bau der Kölner Nord-Süd-Stadtbahn werden einzelne Straßenzüge der Kölner Südstadt gänzlich neu geordnet. Durch die zukünftig unterirdische Führung der Trasse im nördlichen Bereich zur Innenstadt hin entstehen hier große Potenziale auf Flächen, die zuvor von der Stadtbahn belegt wurden. Hier konnte die Vorrangstellung des Kfz-Verkehrs eingeschränkt und eine auf Fuß- und Radwegeverbindungen ausgelegte Gestaltungssprache gefunden werden. Im Gegensatz dazu muss in den südlichen Bereichen eine oberirdische Trassenführung in die heutigen Straßenquerschnitte integriert werden. Trotz der beengten Verhältnisse und der heterogenen Stadtstruktur wird hierbei innerhalb des Planungsprozesses großer Wert auf eine Minimierung der Barrierewirkung der Bahngleise und Fahrspuren gelegt. Dies wird besonders durch die stadtgestalterischen Ansätze wie der Anlage von Boulevards in den Straßenrändern und der Integration vieler Straßenbäume in die Planung gefördert.

### **Saarbrücken: Aufwertung des öffentlichen Raums durch „Entrümpelung“**

Im Rahmen des ExWoSt-Forschungsprojektes „Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen“ wurde ein Teil der Mainzer Straße (Ecke Uhlandstraße) „entrümpelt“. Ideen zur Umgestaltung wurden gemeinsam mit Bewohnern und Eigentümern erarbeitet.

Folgende Maßnahmen wurden durchgeführt: Entfernung von nicht notwendigen Pollern, Pollermodell optimieren, Markierungen entfernen bzw. erneuern, alte Leuchtstandorte, Grünbeete, Baumscheiben, Mobiliarreste entfernen und Beläge in Niveau und Art dem Umfeld anpassen, Optimierung von Standorten für Werbetafeln und Briefkästen, Einbau von Radständern, Neupflanzung von Baumscheiben, Aufstellen von Sitzmöglichkeiten.



Mainzer Straße / Ecke Uhlandstraße (vorher)  
Quelle: Stadt Saarbrücken



Mainzer Straße / Ecke Uhlandstraße (nachher)  
Quelle: Stadt Saarbrücken

Diese Aufräumaktion im öffentlichen Raum wurde als Pilotprojekt mit städtischen Haushaltsmitteln finanziert. Die Umsetzung wurde im April 2012 abgeschlossen.

### 3.5 Maßnahmen im Bereich Verkehr, Gesundheit und Umweltqualität

Kommunen stehen – auch vor dem Hintergrund von strengen Vorgaben der EU – im Bereich Verkehr, Gesundheit und Umweltqualität vor verschiedenen Herausforderungen. Hierzu zählen z.B. die Reduzierung der Feinstaubbelastungen und Stickoxidemissionen, die Verringerung der Lärmbelastung sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Das Spektrum an Maßnahmen für Luftreinhaltung und Lärminderung ist breit (z.B. ordnungsrechtliche Regelungen, Logistikkonzepte). Zu den zentralen Maßnahmen zählt die Einrichtung einer Umweltzone, welche

politisch oftmals schwierig einzuleiten, aber mit relativ überschaubarem finanziellen Aufwand umsetzbar sind.

Weitere Maßnahmen sind Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Einrichtung von Einbahnstraßen, straßenwegerechtlich abgesicherte temporäre und unbegrenzte LKW-Fahrverbote, die Verstetigung des Verkehrs durch eine Neuschaltung von Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“), Straßenrück- und Umbau für fahrradfreundlichere Städte sowie Parkraumbewirtschaftungskonzepte. Ergänzend können Partikelfilter für Dieselfahrzeuge, lärmoptimierter Asphalt sowie die finanzielle Förderung der Nachrüstung alter Fahrzeuge eingesetzt werden. Zukünftig sind einheitliche Datenerhebungsmethoden bei der Erarbeitung von Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen sowie kombinierbare Förderinstrumente nötig, um die Potentiale der bestehenden Maßnahmenansätze auszuschöpfen. Die Kombination dieser Maßnahmen zeigen positive Synergieeffekte in der Entwicklung des Verkehrs in den Städten.

Die Möglichkeiten für Geschwindigkeitsreduzierungen sind vielfältig. Hierzu zählen die Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo 30 nachts oder Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit (jeweils nur anwendbar, soweit die Maßnahme mit der unverändert fortbestehenden verkehrlichen Aufgabe der HVS vereinbar ist).

Um den gestiegenen Anforderungen an städtebauliche und gestalterische Qualitäten an HVS gerecht zu werden, werden z.B. durch integrierte Trassenführungen für MIV und ÖPNV mit Kaphaltestellen bestehende Nutzungskonkurrenzen abgebaut und benötigte Seitenraumflächen für den Fuß- und Radverkehr sowie Wirtschafts- und Verweilflächen realisiert.

Unter den vielfältigen Standortbelastungen der HVS hat die Lärmbelastung oft eine Schlüsselrolle. In der nachfolgenden Tabelle sind kurz- bis langfristig umsetzbare Maßnahmen bzw. Konzepte gegenübergestellt. Kurzfristige Maßnahmen können dabei auch als Wegbereiter für langfristige Maßnahmen genutzt werden, z.B. um kurzfristig Akzeptanz und Handlungsbereitschaft für die Qualifizierung bei Anwohnern und Eigentümern zu erzeugen oder die Aufmerksamkeit der lokalen Öffentlichkeit auf bestimmte belastete HVS zu lenken, um Langfristmaßnahmen entsprechend priorisieren zu können.

<b>Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung</b>		
<b>kurzfristig</b>	<b>mittelfristig</b>	<b>langfristig</b>
Verflüssigung des Verkehrs (Grüne Welle)	Schallschutzwände/ -wälle	Veränderung des Modal Split
Lkw Fahrverbot	Reduzierung der Fahrstreifen	Verschärfung der Emissionsgrenzwerte
Umleitungskonzepte /	Umbau von	Bau von Umgehungsstraßen

Verkehrslenkungskonzepte	Kreuzungen in Kreisverkehre	
Verkehrsberuhigung	Erneuerung der Straßenoberfläche	Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung
Geschwindigkeitsbegrenzung		
Parkraumbewirtschaftung		

**Duisburg: Verbesserung der Gesundheit und Umweltqualität**

Seit 2007 erfolgte auf Basis des Masterplan Innenstadt Duisburg – Integriertes Handlungskonzept die planerische Neuordnung der Verkehrsströme in der Kernstadt. Die Grundlagen für dieses Konzept bilden Lärmschutzmaßnahmen wie Verkehrsberuhigung und die Einführung einer Umweltzone für das Ruhrgebiet. Weiterhin wurden in Teilen der Innenstadt Tempo-30-Zonen eingerichtet, ein Lkw-Durchfahrtsverbot eingeführt, an einzelnen HVS lärmoptimierter Asphalt aufgebracht und der Rückbau vierstreifiger Innenstadtstraßen vorangetrieben.

**Freiburg: Neuorganisation einer Stadtbahntrasse**

Die Freiburger Innenstadt mit ihrem großflächig autofreien Kernbereich ist besonders stark auf ein leistungsfähiges ÖPNV- und Radwegenetz angewiesen. Einen Schwachpunkt in diesem bildete lange Zeit der Bereich der Habsburgerstraße. Dieser wurde bis 2010 grundlegend umgebaut („von Hauskante zu Hauskante“). Die gelungene Integration des Stadtbahnkörpers in die Kfz-Fahrspuren an hierfür günstigen Stellen konnte dabei eine Verbreiterung der Straße verhindern. In verkehrlich besonders belasteten Bereichen ermöglicht die neue Führung auf einer gesonderten, begrünten Trasse ein schnelles Vorankommen der Stadtbahn und gewährleistet damit ihre Leistungsfähigkeit. Die Integration der Haltestellen in den Straßenraum und die sichere Führung des Radverkehrs stellen wichtige Aspekte der Planung dar. Perspektivisch wird zudem eine Verlängerung des Stadtbahnanschlusses in Richtung der Vorstadt umgesetzt.

### **3.6 Nutzung von Finanzierungsinstrumenten und Förderangeboten für Maßnahmen an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen**

HVS-Interventionen integrieren idealerweise verschiedene fachliche Herangehensweisen, von baulichen Maßnahmen im öffentlichen Raum über verkehrliche Maßnahmen bis zu sozialen Maßnahmen und Eigentümeraktivierungsstrategien. Die entsprechenden Finanzmittel sind dagegen häufig noch ressortgebunden (z.B. Straßenbau, Wohnraumförderung, Lärmschutz, soziale Maßnahmen).

Sofern Mittel nicht für integrierte Herangehensweisen gebündelt werden können, sollten Fördermittel aus den Bereichen Verkehr, Städtebau und Wohnungsbau zumindest zeitlich parallel und möglichst synergetisch eingesetzt werden. Die Finanzierungslogiken und zeitlichen Rhythmen folgen jeweils einzelfachlichen Belangen (z.B. die finanzstarke Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen). Dies erschwert die erforderliche Synchronisierung finanzieller Ressourcen für integrierte Prozesse. In der Konsequenz ist eine enge Kooperation der jeweiligen Ämter erforderlich, die in der Praxis noch nicht selbstverständlich sind. In jedem Fall erfordert die integrierte Aufwertung von HVS ein integriertes Finanzierungs- und Fördermanagement. Solche integrierten HVS-Prozesse sind bislang überwiegend „kommunale Sonderaufgaben“, d.h. die Prozesse werden über Fördermittel finanziert. Künftig, gerade bei niederschweligen Herangehensweisen sollten die HVS-Prozesse stärker zu „kommunalen Kernaufgaben“ werden, auch wenn die Praxisbeispiele sehr deutlich zeigen, dass gemessen an dem absehbaren Handlungsdruck, die Ausstattungen der Kommunen bislang für eine erfolgreiche Bewältigung der HVS-Problematik unzureichend sind. Umso wichtiger wird künftig voraussichtlich eine stärkere Fokussierung auf gezielte kleinteilige Maßnahmen, zumal die HVS-Standortentwicklung zunehmend vom privatwirtschaftlichen Engagement der Eigentümer abhängig werden wird.

Kommunen können hierfür gezielt Anreize für ein Engagement setzen. Hierzu zählen vor allem öffentliche Investitionen – gerade auch niederschwellige Maßnahmen - in das Quartier, die Auflage eines kommunalen Hof- und Fassadenprogramms oder der Einsatz eines Verfügungsfonds.

**Leipzig: Einsatz eines Verfügungsfonds an der Georg-Schwarz-Straße**

Im Rahmen der Städtebauförderkulisse Aktive Stadt- und Ortsteilzentren wurde ein Verfügungsfonds eingerichtet. Bürger oder Unternehmen können einen Projektantrag für eine konkrete Investition stellen, die einen Beitrag zur Entwicklung der HVS leistet. Diese Projekte werden dann zu 50% gefördert. Typische Förderfälle sind beispielsweise Zuschüsse zu Ladenausbauten oder Anteilsförderungen von Baumaßnahmen an Gebäuden. Somit können auch niederschwellige Sanierungsmaßnahmen unterstützt werden. An ersten Objekten wurde mit der Sanierung u.a. mit Mitteln aus dem Verfügungsfonds begonnen. Schwerpunktmäßig werden durch den Verfügungsfonds aber leerstehende Ladenlokale wieder neu belebt.

**Eberswalde: Bündelung von Fördermitteln**

Die Eisenbahnstraße steht bereits seit längerem im Fokus der Stadtentwicklung in Eberswalde. Seit 1991 profitiert die Eisenbahnstraße durch Aufwertungen im Rahmen der Städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahme im Stadtzentrum Eberswalde. Seit 2002 wurde das Quartier auch in den Aufwertungsteil des Städtebauförderungsprogramms Stadtumbau Ost aufgenommen. Durch den Einsatz von Stadtumbau- und GVFG-Mitteln sowie der Wohnungsbauförderung konnte der Straßenraum aufgewertet sowie ein Teil der Gebäude entlang der Straße instand gesetzt werden. Hinzu kommen Förderungen von kleinen und mittleren Unternehmen über EFRE Nachhaltige Stadtentwicklung. Aktuell wurden neun Gebäude im Quartier ermittelt, die über das Stadtumbau Ost Teilprogramm Sicherung, Sanierung und Erwerb von Altbauimmobilien zu aktivieren sind.

Die Einrichtung eines Aktionsfonds soll privates Engagement fördern und ermöglicht auch kleine Projekte mit geringem administrativem Aufwand durchzuführen. Aus dem Aktionsfonds werden in sich abgeschlossene investive oder nichtinvestive Maßnahmen (ohne Folgekosten) kurzfristig finanziert. Der Aktionsfonds setzt sich aus den Fördermitteln des ExWoSt-Forschungsfeldes sowie einem Eigenanteil der Stadt Eberswalde zusammen. Langfristig soll dieser Aktionsfonds in einen Verfügungsfonds mit Stadtumbau-Mittel überführt werden, der zur Hälfte aus privaten Mitteln gespeist wird.

## 4. Rahmendaten und Steckbriefe zu den Praxisbeispielen

Nachfolgend sind für alle genannten Praxisbeispiele die wesentlichen Rahmendaten zusammengetragen. Die jeweils in den Kapiteln 2 bis 3 vertieften Projektansätze sind in den Steckbriefen markiert.

### 4.1 Saarbrücken

<b>Saarbrücken (Saarland), 176.000 Einwohner</b> (Fallstudie in der ExWoSt-Studie „HVS“)		
Betrachtete HVS	Mainzer Straße	
Verkehrsbelastungen	3.750 bis 10.900 Kfz/24h (Mainzer Straße) 28.000 Kfz/24h (Paul-Marien-Straße, kreuzt die Mainzer Straße)	
Charakteristische Merkmale	Heterogenes Straßenbild: geschlossene gründerzeitliche Bebauung (teilweise Barock), Richtung Stadtausgang zunehmend Ausfransung der Raumkanten	
Fotos	 <p>Mainzer Straße, Barockbebauung Quelle: empirica</p>	 <p>Mainzer Straße, Sanierungsstau Quelle: empirica</p>
Städtebau-fördergebiet	nein	
Problem-dimensionen	Hohe Verkehrsbelastung an der Kreuzung Paul-Marien-Straße Lärmbelastung von 50-75 dB (A) tags Überdimensionierte Straßenquerschnitte und enge Straßenräume (13m) Konflikte mit Fuß- und Radverkehr (Sicherheit) Wohn- und Gewerbeleerstände, Trading-Down Sanierungsstau Defizite im öffentlichen Raum	
Steuerungs-instrumente	Bislang keine systematische gesamtstädtische Analyse von HVS <b>Vergleichende Analyse von vier HVS</b>	<b>Kap. 3.4</b>

	Aufgreifen des Engagements einer Eigentümerinitiative an der Mainzer Straße	
Maßnahmen / Projekte	Aktivierung und Beratung von Eigentümern (u.a. Bürgerbefragung/-info am Nachbarschaftsfest, persönliche Eigentümergespräche, Bürgerwerkstätten) Lärmgutachten Kategorisierung der Gebäude nach Handlungsbedarf Entrümpelung öffentlicher Raum (Mainzer Straße / Ecke Uhlandstraße) Temporäre Nutzung der Mainzer Straße (Reduzierung der Verkehrsfläche) Erarbeitung eines Rahmenplans	Kap. 3.4 Kap. 3.3
Beteiligte Akteure	Stadt Saarbrücken, Stadtplanungsamt Büro baubar IG Quartier Mainzer Straße	
Finanzierung	Fördermittel aus dem ExWoSt-Forschungsprojekt „HVS“ Die Kosten für die Umgestaltung der Mainzer Straße / Ecke Uhlandstraße belaufen sich auf 24.000€. Finanzierung mit Mitteln aus dem städtischen Haushalt.	
Aktueller Projektstand / Erfolge	Vernetzung wichtiger Eigentümer und Akteure Aufwertung öffentlicher Raum Positive Pressemeldungen Verkauf einer Schlüsselimmobilie (Ferrumhaus) Im Anschluss an das ExWoSt-Projekt wird der Rahmen-/ Maßnahmenplan fortgeschrieben.	
Zeitlicher Rahmen	Start mit Beginn der ExWoSt-Studie Anfang 2011	
Ansprechpartnerin	Eva Steffens Stadtplanungsamt 0681 / 905-4038 <a href="mailto:eva.steffens@saarbruecken.de">eva.steffens@saarbruecken.de</a>	

<b>Saarbrücken (Saarland), 176.000 Einwohner</b> (Modellvorhaben im ExWoSt-Forschungsfeld „Baukultur in der Praxis“)		
Betrachtete HVS	Eisenbahnstraße	
Verkehrsbelastungen		
Charakteristische Merkmale	1950er Jahre Geschäftsstraße Bebauung mit charakteristischen Kolonnaden	

	beidseitig der Straße als typisches Element der 1950er Jahre Architektur	
Fotos	 <p>ExWoSt-Modellvorhaben Eisenbahnstraße Saarbrücken: Sanierung der Geschäftsstraße aus den 1950er-Jahren unter Berücksichtigung ihrer gestalterischen Eigenarten Quelle: Lars-Christian Uhlig</p>	 <p>Kolonnaden der Geschäftsstraße Quelle: Lars-Christian Uhlig</p>
Städtebau-fördergebiet	nein	
Problem-dimensionen	Hoher Sanierungsbedarf Standardlösungen bei der Sanierung / Modernisierung gefährden die besonderen gestalterischen Qualitäten der prägenden 1950er Jahre	
Steuerungs-instrumente	Bislang keine systematische gesamtstädtische Analyse von HVS	
Maßnahmen / Projekte	<p>Erarbeitung von praxistauglichen Lösungen für Sanierungs- und Modernisierungsaufgaben der prägenden Bausubstanz der 1950er Jahre (Aufbereitung in einem Handbuch „Gestaltungsfibel“)</p> <p>Beispielhafte Umsetzung an einem Musterhaus</p> <p>Sensibilisierung und Aktivierung der Immobilieneigentümer (u.a. thematische Spaziergänge, öffentliche Veranstaltungen, Beratungsangebote)</p> <p>Eigenes Kreditprogramm „Die Modernen 50er“ der Sparkasse Saarbrücken aufgelegt</p>	Kap. 3.2
Beteiligte Akteure	Stadt Saarbrücken, Stadtplanungsamt Kooperationspartner: u.a. Sparkasse Saarbrücken, Verbraucherzentrale, Saar-Lor-Lux Umwelt Zentrum, Institut für Zukunfts Energie Systeme	
Finanzierung	Mittel aus dem ExWoSt-Forschungsfeld „Baukultur in der Praxis“ Kreditprogramm „Die Modernen 50er“	
Aktueller Projektstand /	Durchführung mehrerer Veranstaltungen Weitere Projekte noch in der Erarbeitung	

Erfolge		
Zeitlicher Rahmen	Laufzeit ExWoSt-Forschungsfeld: 2012-2014	
Ansprechpartnerin	Stadt Saarbrücken, Stadtplanungsamt Heidrun Stern / Jan Landschreiber 0681 / 905-4129   -4183 <a href="mailto:heidrun.stern@saarbruecken.de">heidrun.stern@saarbruecken.de</a> / <a href="mailto:jan.landschreiber@saarbruecken.de">jan.landschreiber@saarbruecken.de</a>	

## 4.2 Leipzig

<b>Leipzig (Sachsen), 535.000 Einwohner</b> (Fallstudie in der ExWoSt-Studie „HVS“)		
Betrachtete HVS	Georg-Schwarz-Straße	
Verkehrsbelastungen	2.900 (südl. Bereich) bis 15.000 (nördl. Bereich) Kfz/24h	
Charakteristische Merkmale	Gründerzeitliche Bebauung (hoher Anteil denkmalgeschützter Objekte) Geschlossenes Straßenbild Abschnittsweise Tempo 30-Zone	
Fotos	 <p>Georg-Schwarz-Straße Quelle: empirica</p>	 <p>Georg-Schwarz-Straße, leerstehende Ladenlokale Quelle: empirica</p>
Städtebaufördergebiet	Stadtumbau Ost und Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (SOP)	
Problemdimensionen	Leerstände (bis 40%) Enger Straßenquerschnitt (Minimum 13m) inkl. Straßenbahn Lärmbelastung von 70-80 dB (A) tags (u.a. Straßenbahn) Schlechtes Image Wohnimmobilien ohne handlungsfähige Akteure (Eigentümer, Investoren), Schrottimobilien Sanierungstau, Verfall von Raumkanten und	

	Baustrukturen	
Steuerungsinstrumente	<p>Analyse und Prioritätensetzung von HVS im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzepts (SEKo)</p> <p>Erarbeitung von Grobkonzepten für zwei HVS</p>	Kap. 2.2
Maßnahmen / Projekte	<p>Erarbeitung eines integrierten Verkehrskonzepts</p> <p>Umbaumaßnahmen im Verkehrsbereich (u.a. neue Markierungen, Attraktivierung ÖPNV-Haltestellen)</p> <p>Förderung von gebäudebezogenen Aufwertungsmaßnahmen</p> <p>Einsatz eines Verfügungsfonds</p> <p>Einsatz eines Magistralenmanagements</p> <p>Imageaufwertung (Landmarkenprojekt)</p> <p>Strategisches Gebäudemanagement (AG Gebäude)</p> <p>Unterstützung von Immobilientransaktionen (Zwangsversteigerung)</p>	<p>Kap. 3.6</p> <p>Kap. 3.1</p> <p>Kap. 3.3</p> <p>Kap. 3.1</p>
Beteiligte Akteure	<p>Stadt Leipzig: Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung, Amt für Bauordnung und Denkmalpflege und Stadtplanungsamt</p> <p>Büro Spiel.Raum.Planung</p> <p>Magistralenmanagement (setzt sich mit Akteuren vor Ort zusammen)</p> <p>Haushalten e.V.</p>	
Finanzierung	<p>Finanzierung des Landmarkenprojekts mit Fördermitteln aus dem ExWoSt-Forschungsprojekt „HVS“</p> <p>Städtebauförderung</p>	
Aktueller Projektstand / Erfolge	<p>Umsetzung des Projekts „Landmarken“: 10 Ladennutzer/Eigentümer beteiligen sich</p> <p>Veränderte Wahrnehmung/ Imageaufwertung</p> <p>Ansiedlung von Pionieren / Wiederbelebung zahlreicher Ladenlokale</p> <p>Sanierung / Sicherung zahlreicher Gebäude</p>	
Zeitlicher Rahmen	<p>Analyse von HVS im Rahmen des SEHo 2009</p> <p>Start des Landmarkenprojektes mit Beginn der ExWoSt-Studie Anfang 2011, Umsetzung 2012</p>	
Ansprechpartner	<p>Stefan Geiss</p> <p>Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung</p> <p>0341 / 123-5441</p> <p><a href="mailto:stefan.geiss@leipzig.de">stefan.geiss@leipzig.de</a></p>	

### 4.3 Halle (Saale)

<b>Halle (Sachsen-Anhalt), 233.000 Einwohner</b> (Fallstudie in der ExWoSt-Studie „HVS“)		
Betrachtete HVS	Paracelsusstraße / Steintor / Große Steinstraße	
Verkehrsbelastungen	12.000 (Große Steinstraße) bis 58.000 (Paracelsusstraße) Kfz/24h	
Charakteristische Merkmale	Gründerzeitliche Bebauung mit geschlossenem Straßenbild auf der einen Seite und große räumlich nicht gefasste Verkehrsflächen auf der anderen Seite	
Fotos	 <p>Leerstehende Gebäude stadteinwärts Paracelsusstraße (Neuer Investor: Zirkus) Quelle: Stadt Halle (Saale)</p>	 <p>Baulücke an Ecke und weiterer Verfall von angrenzenden Gebäuden Quelle: empirica</p>
Städtebau-fördergebiet	Stadtumbau Ost	
Problem-dimensionen	Wohnimmobilien ohne handlungsfähige Akteure (Eigentümer, Investoren) bzw. mangelnde Kommunikation Leerstände (bis 40%) Sanierungsstau, Verfall von Raumkanten und Baustrukturen Lärmbelastung von 65-80 dB (A) tags	
Steuerungs-instrumente	Bislang keine systematische gesamtstädtische Analyse von HVS HVS-Problematik aber bereits seit längerem in der politischen Diskussion	
Maßnahmen / Projekte	Übertragung des quartiersbezogenen Altbaumanagements („Glauchauer Modell“) auf HVS: - <b>Aktivierung von Eigentümern (über einen Eigentümermoderator)</b>	<b>Kap. 3.1</b>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einsatz von Sicherungsmitteln</li> <li>- Öffentlichkeits- und Imagearbeit</li> <li>- <b>Aufbau von übergeordneten Akteursnetzwerken</b></li> </ul>	<b>Kap. 2.3</b>
Beteiligte Akteure	Stadt Halle, Fachbereich Stadtentwicklung und –planung, Eigentümermoderator, Die Urbanskis Agentur für kreative Stadtentwicklung	
Finanzierung	Fördermittel aus dem ExWoSt-Forschungsprojekt „HVS“ und Stadtumbau Ost	
Aktueller Projektstand / Erfolge	Hohe Präsenz in den Medien: Aufbruchstimmung, Verbesserung Image Neuer Investor für prägnanten Kopfbau Paracelsusstraße / Wielandstraße 17 Umsetzung von Zwischennutzungen (z.B. Zirkus auf Rossplatz, Medienkunst-Festival) Etablierung neuer Nutzungen (Cafe kaju, Freisitz)	
Zeitlicher Rahmen	Start mit Beginn der ExWoSt-Studie Anfang 2011, noch laufend	
Ansprechpartner	Michael Kettel Fachbereich Stadtentwicklung und –planung 0345 / 221-4881 <a href="mailto:michael.kettel@halle.de">michael.kettel@halle.de</a>	

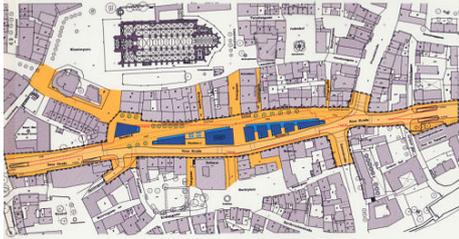
#### 4.4 London

<b>London (Vereinigtes Königreich), 8.200.000 Einwohner</b>		
Betrachtete HVS	M11 zwischen Aldgate und Stratford	
Verkehrsbelastungen	je nach Abschnitt bis zu 20.000 Kfz/24h	
Charakteristische Merkmale	Vielfältige soziale Milieus entlang High Street Heterogene Bebauungsstruktur mit Relikten aus Zeitschichten seit dem 16. Jahrhundert, teilweise in schlechtem baulichen Zustand Durchmischung mit brachgefallenen Industrieflächen, die umgenutzt werden High Street als Grundelement der Londoner Stadtstruktur	

<p>Fotos</p>	 <p>Gebäude vor der Sanierung Quelle: <a href="http://www.highstreet2012.com/projects/area-initiatives/aldgate">www.highstreet2012.com/projects/area-initiatives/aldgate</a></p>	 <p>Gebäudeensemble nach der Sanierung Quelle: <a href="http://www.highstreet2012.com/projects/area-initiatives/aldgate">www.highstreet2012.com/projects/area-initiatives/aldgate</a></p>
<p>Problem- dimensionen</p>	<p>Hohe Verkehrsbelastung Monofunktionale Straßengestaltung Verwahrlosung und Trading-Down-Effekte in der Randbebauung (Sanierungsstau)</p>	
<p>Steuerungs- instrumente</p>	<p><b>Aufgreifen der Highstreet als Identifikationsraum im Londoner Stadtgefüge</b> <b>Koordinations- und Öffentlichkeitsarbeit zur Aktivierung der Eigentümer und Anwohner</b></p>	<p><b>Kap. 3.3</b></p>
<p>Maßnahmen / Projekte</p>	<p>Einteilung der High Street nach charakteristischen Abschnitten: Markenbildung / Corporate Design Aktivierung und Sensibilisierung der Bürger und Immobilieneigentümer innerhalb ihrer Quartiere (z.B. Straßenfeste, Planungswerkstätten, Stadtteilsafaris, temporäre Sperrungen)</p>	
<p>Beteiligte Akteure</p>	<p>City of London, English Heritage, Transport for London</p>	
<p>Finanzierung</p>	<p>Sanierung denkmalwerter Substanz durch den englischen Kulturerbe-Fonds „English Heritage“ gefördert Verkehrliche Projekte durch Kombination mit ÖPNV-Maßnahmen förderfähig Koordinationsbüro finanziert durch die City of London Je nach Projekt Zusammenspiel von öffentlichen und privaten Investitionen</p>	
<p>Aktueller Projektstand / Erfolge</p>	<p>Schaffung von Plattformen zur Kommunikation der unterschiedlichen Akteure Viele durch die Bevölkerung mitinitiierte Qualifizierungsprojekte in Umsetzung oder bereits fertiggestellt (z.B. Stadtteilparks, archäologische Erlebniszonen) Sanierung zahlreicher historischer Gebäude Veranstaltungsreihen auch über die Olympischen Spiele hinaus lenken Aufmerksamkeit auf die</p>	

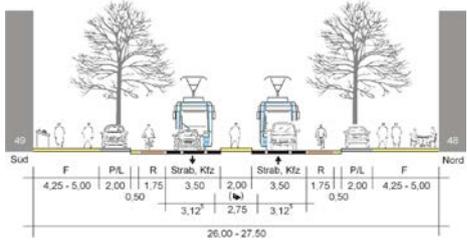
	betroffenen Stadtteile	
Zeitlicher Rahmen	Planung ab 2009, Umsetzung ab 2010, laufend	
Ansprechpartner	Greater London Authority, Anchorage House +44 20 73645009, info@highstreet2012.com	

#### 4.5 Ulm

<b>Ulm (Baden-Württemberg), 120.000 Einwohner</b>		
<b>Betrachtete HVS</b>	<b>Neue Straße</b>	
Verkehrsbelastungen	Vor Umbau: 22.000 Kfz/24h, heute: ca. 13.000 Kfz/24h	
Charakteristische Merkmale	Lage am Rand der Altstadt Geprägt durch Einschnitt einer breiten Stadtstraße	
Fotos	 <p>Lageplan Bebauung Neue Straße Quelle: Internetauftritt Stadt Ulm</p>  <p>Neubebauung an der Neuen Straße Quelle: Internetauftritt Stadt Ulm</p>	
Städtebau-fördergebiet	nein	
Problem-dimensionen	Überdimensionierter Straßenquerschnitt Deutliche Barriere zwischen Altstadt und Neu-Ulm Negative Auswirkungen in den Altstadtraum hinein	
Steuerungs-instrumente	Bürgerentscheid von 1990 Verkehrsentwicklungsplan von 1995 Bürgerworkshops und Gutachterverfahren	
Maßnahmen / Projekte	Anpassung der Straßenquerschnitte Multifunktionaler Mittelstreifen von ca. 2m Breite: Querungshilfe, unmarkierter Linksabbiegestreifen, Vorbeifahrmöglichkeit an haltenden Fahrzeugen Tempo-30-Zone Vermarktung und Bebauung neu gewonnener Grundstücke als städtebauliche Lärmschutzmaßnahme mit öffentlichen Nutzungen	Kap. 3.4
Beteiligte Akteure	Stadt Ulm und private Investoren, verschiedene	

	Architekten und Planungsbüros	
Finanzierung	Mit den Erlösen aus der Vermarktung der innerstädtisch neu entstandenen Grundstücksflächen konnten die Maßnahmen im öffentlichen Raum und der Straßenumbau finanziert werden.	
Aktueller Projektstand / Erfolge	Vollständig umgesetzt Gute Akzeptanz der neuen Gebäude mit öffentlichen Nutzungen und positive Auswirkungen der Anpassung des Straßenverlaufs	
Zeitlicher Rahmen	Wettbewerb 1998, Umsetzung bis 2008	
Ansprechpartner	Stadt Ulm, Abteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht 0731 / 161 6100	

#### 4.6 Kassel

Kassel (Hessen), 200.000 Einwohner		
Betrachtete HVS	Friedrich-Ebert-Straße/ Goethestraße/ Germaniastraße	
Verkehrsbelastungen	bis 16.000 Kfz/24h	
Charakteristische Merkmale	Rückgrat und Verbindung zwischen westlichen Stadtteilen und Innenstadt Heterogene Bebauungsstruktur verschiedener Bauepochen: innerstädtisch vorwiegend Gebäude aus den 1950/60er Jahren, stadtauswärts wird die Bebauung gemischter	
Fotos	 <p>Visualisierung Umbau Friedrich-Ebert-Straße Quelle: Erläuterungsbericht von SHP Ingenieure zum Umbau Friedrich-Ebert-Straße/ Goethestraße für die Stadt Kassel</p>	 <p>Planung Regelquerschnitt Friedrich-Ebert-Straße Ost Quelle: Stadt Kassel</p>
Städtebau-fördergebiet	Aktive Stadt- und Ortsteilzentren	
Problem-dimensionen	Dominanz des Kfz-Verkehrs Mangelnde Aufenthaltsqualität	

	Zunehmende Leerstandsproblematik	
Steuerungsinstrumente	Runder Tisch der Ortsbeiräte zur Bürgerbeteiligung Kernbereichsmanagement	
Maßnahmen / Projekte	Neuordnung der Verkehrsarten (u.a. gemischte Verkehrsführungen von MIV und Straßenbahn) Aufwertung der Randbereiche mit Einrichtung von Boulevards (großzügig dimensionierte Fußwege und Vorbereiche für Läden) Wohnumfeldaufwertung Leerstandsmanagement und Marketingkonzeption <b>Aktivierung von Eigentümern, Anwohnern und Gewerbetreibenden</b>	Kap. 3.1
Beteiligte Akteure	Stadt Kassel, Ortsbeiräte, Kernbereichsmanagement Friedrich-Ebert-Straße, Stadtteilverein Kassel-West, Kasseler Verkehrsgesellschaft	
Finanzierung	Fördermittel aus dem Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren Straßenumbau gefördert durch Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	
Aktueller Projektstand / Erfolge	Umbau Goethestraße annähernd abgeschlossen, positive Auswirkungen auf angrenzende Immobilien bereits ablesbar (erste Sanierungen) Beginn Leitungsarbeiten Friedrich-Ebert-Straße	
Zeitlicher Rahmen	Planung ab 2006, Umsetzung 2010 bis voraussichtlich 2015	
Ansprechpartner	Stadt Kassel, Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz Carlo Frohnappel 0561 / 787 6113 carlo.frohnappel@kassel.de	

#### 4.7 Eberswalde

<b>Eberswalde (Brandenburg), 40.500 Einwohner</b> (Modellvorhaben im ExWoSt-Forschungsfeld „Kooperation konkret“)		
Betrachtete HVS	Eisenbahnstraße (Bundesstraße B167)	
Verkehrsbelastungen	Zwischen 11.920 und 16.950 Kfz/24h (Stand 2006)	
Charakteristische Merkmale	Verbindungsstraße zwischen Bahnhof und Innenstadt Überwiegend geschlossene Bebauung, offene Strukturen lediglich vom Bahnhof bis zur Grabowstraße	

	<p>Dichte urbane 3- bis 4-geschossige gründerzeitliche Bebauung mit Gewerbe im Erdgeschoss, hoher Anteil denkmalgeschützter Bausubstanz</p> <p>Dominierende Verkehrsanlagen</p> <p>Teile der Eisenbahnstraße wurden bereits aufgewertet und Gebäude saniert (Mittel aus Stadtumbau Ost, GVFG und Wohnraumförderung)</p>	
Fotos	 <p>Eisenbahnstraße 20, Quelle: Stadt Eberswalde</p> <p>Eisenbahnstraße 99 (Baudenkmal), Quelle: Stadt Eberswalde</p>	
Städtebau-fördergebiet	<p>Seit 1991 Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahme (Sanierungsgebiet Stadtzentrum Eberswalde)</p> <p>Seit 2002 Stadtumbau Ost</p> <p>EFRE Nachhaltige Stadtentwicklung</p>	
Problem-dimensionen	<p>Hoher Schwerverkehrsanteil (bis zu 10%)</p> <p>hohe Lärmbelastung, zu wenig Querungsmöglichkeiten</p> <p>Sanierungsstau an (stadtbildprägenden) Gebäuden</p> <p>Wohnungsleerstände (rd. 19%)</p> <p>Bedeutungsverlust</p>	
Steuerungs-instrumente	<p>Verkehrliche Planungen: Verkehrsentwicklungsplan 2008, Lärmaktionsplan 2008, Luftreinhalteplan 2006</p> <p>Erarbeitung eines Integriertes Handlungskonzepts mit Schwerpunkt Eisenbahnstraße (2013)</p>	
Maßnahmen / Projekte	<p>Eisenbahnstraßenkoordination (u.a. Aktivierung von Anwohnern, Gewerbetreibenden und Eigentümern)</p> <p><b>Aktionsfonds</b></p> <p>Image- und Öffentlichkeitsarbeit</p>	<p><b>Kap. 3.6</b></p>
Beteiligte Akteure	<p>Stadt Eberswalde, Wirtschafts-Interessenring Eberswalde (WIR) e.V.</p>	
Finanzierung	<p>Städtebauförderung, Wohnungsbauförderung, Infrastrukturförderung, Private Finanzierung</p>	
Aktueller Projektstand / Erfolge	<p>Eisenbahnstraßenkoordination gestartet und Aktionsfonds eingerichtet</p>	

Zeitlicher Rahmen	Laufzeit des ExWoSt-Forschungsfeldes 2011-2013	
Ansprechpartner	Stadt Eberswalde, Baudezernat Anne Fellner 03334 / 64 523 a.fellner@eberswalde.de	

#### 4.8 Köln

Köln (Nordrhein-Westfalen), 1.000.000 Einwohner		
Betrachtete HVS	Bonner Straße	
Verkehrsbelastungen	Zwischen 17.000 (Nord) und 32.000 Kfz/24h (Süd)	
Charakteristische Merkmale	Wichtige Geschäfts- und Wohnstraße Sehr heterogene Bebauungsstruktur, besonders im südlichen Abschnitt	
Fotos	 <p>Nördlicher Bereich am Chlodwigplatz Quelle: Internetauftritt Stadt Köln</p>	 <p>Planung für die südlichen Straßenabschnitte Quelle: Beschlussvorlage des Rates der Stadt Köln</p>
Städtebau-fördergebiet	nein	
Problem-dimensionen	Hohe verkehrliche Belastung Notwendigkeit zur Integration der Veränderungen durch die neue Nord-Süd-Trasse der Stadtbahn Schwierige Stellplatz- und Gestaltungssituation Fehlende Flächen für gewerblich nutzbare Außenflächen (z.B. Außengastronomie)	
Steuerungs-instrumente	Gesamtverkehrskonzept der Stadt Köln Abwägung verschiedener Trassenvarianten	
Maßnahmen / Projekte	Umstrukturierung der Verkehrsströme auf Grundlage des Gesamtverkehrsplanes Integration der Stadtbahnschienen in den Straßenraum Minderung der Barrierewirkung der verschiedenen	Kap. 3.4

	Verkehre durch Verbreiterung der seitlichen Boulevards für Fußgänger Integration einer deutlich größeren Zahl von Straßenbäumen	
Beteiligte Akteure	Stadt Köln, Kölner Verkehrsbetriebe, Kooperation mit ansässigen Einzelhandelsverbänden	
Finanzierung	Straßenumbau durch Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert, zusätzlich Mittel der Stadt	
Aktueller Projektstand / Erfolge	Nördlicher Anschluss zu Chlodwigplatz umgesetzt Südliche Bereiche werden momentan durch Gutachten untersucht	
Zeitlicher Rahmen	Beschlussfassung 2008, Umsetzung anstehend	
Ansprechpartner	Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik 0221 / 221 30295 strassen-verkehrstechnik@stadt-koeln.de	

#### 4.9 Freiburg

Freiburg (Baden-Württemberg), 230.000 Einwohner		
Betrachtete HVS	Habsburgerstraße	
Verkehrsbelastungen	24.000 Kfz/24h	
Charakteristische Merkmale	Einfallstraße zum Stadtzentrum hin Hoher Anteil gewerblicher Nutzungen Wichtige Stadtbahnstrecke	
Fotos	 <p>Haltestelle an der gesondert geführten Trasse Quelle: www.habsburgerstrasse.de</p>	 <p>Übergang zur straßenintegrierten Trasse Quelle: Badische Zeitung</p>
Städtebau-fördergebiet	nein	
Problem-dimensionen	Hoher Sanierungsbedarf bei Stadtbahnschienen und Ver- und Entsorgungsleitungen Mangelhafte Gestaltung des Straßenraumes	

Steuerungs- instrumente	Zusammenarbeit von Stadt, Verkehrsgesellschaft und Versorgungsgesellschaft zur Kostenbündelung Vertretung der Anwohner und Gewerbetreibenden durch neu gegründete Interessensgemeinschaft	
Maßnahmen / Projekte	Neuorganisation der Verkehrsarten Beschleunigung und barrierefreier Ausbau der Stadtbahn Begrünung der getrennt geführten Abschnitte des Bahnkörpers Aufwertung des öffentlichen Raumes	Kap. 3.5
Beteiligte Akteure	Stadt Freiburg, VAG, badenova und Abwasser Freiburg GmbH	
Finanzierung	Umgebaute Straßenabschnitte durch Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) unterstützt, sonstige Erneuerungsbereiche durch städtische Mittel	
Aktueller Projektstand / Erfolge	Vollständig umgesetzt Deutliche Verbesserung des Stadtbahnanschlusses Höhere Aufenthaltsqualität	
Zeitlicher Rahmen	Planung ab 2006, Umsetzung 2008 bis Ende 2010	
Ansprechpartner	Stadt Freiburg Franz Bühler 0761 / 2014530 franz.buehler@stadt.freiburg.de	