



NATIONALE
STADT
ENTWICKLUNGS
POLITIK

HABITAT III

Nationalbericht Deutschland

Gliederung

Grundlagen der nationalen Stadtentwicklung	7
I. Demografischer Wandel in Städten	9
Urban Demographic Issues and Challenges for a New Urban Agenda (4160 Wörter, inkl. Schaubilder/Bilder)	
1. Städtewachstum und Schrumpfung (540 Wörter)	9
Managing rapid urbanization	
2. Stadt-Land-Beziehungen (540 Wörter)	11
Managing rural-urban linkages	
3. Jugend in der Stadt (540 Wörter)	12
Addressing urban youth needs	
4. Ältere Menschen in der Stadt (540 Wörter)	14
Responding to the needs of the aged	
5. Geschlechtergleichstellung und Stadtentwicklung (540 Wörter)	16
Integrating gender in urban development	
6. Was lernen wir daraus? (730 Wörter)	18
Challenges experienced and lessons learned in these areas	
7. Was bedeutet dies für eine neue Stadtagenda? (730 Wörter)	20
Future challenges and issues in these areas that could be addressed by a New Urban Agenda	

II. Städtebau und Flächennutzungsplanung	23
Land and Urban Planning: Issues and Challenges for a New Urban Agenda (4160 Wörter, inkl. Schaubilder/Bilder)	
8. Nachhaltige Stadtentwicklung und Städtebau (540 Wörter)	23
Ensuring sustainable urban planning and design	
9. Städtisches Bodenmanagement und Zersiedelung (540 Wörter)	24
Improving urban land management, including addressing urban sprawl	
10. Städtische und stadtnahe Nahrungsmittelproduktion (540 Wörter)	26
Enhancing urban and peri-urban food production	
11. Stadtmobilität (540 Wörter)	28
Addressing urban mobility challenges	
12. Neue Governanceansätze (540 Wörter)	29
Improving technical capacity to plan and manage cities	
13. Was lernen wir daraus? (730 Wörter)	30
Challenges experienced and lessons learnt in these areas	
14. Was bedeutet dies für eine neue Stadtagenda? (730 Wörter)	33
Future challenges and issues in these areas that could be addressed by a New Urban Agenda	
III. Verstädterung und Umwelt	36
Environment and Urbanization (3560 Wörter, inkl. Schaubilder / Bilder)	
15. Klimawandel (540 Wörter)	36
Addressing climate change	
16. Schadensbegrenzung bei Katastrophen (540 Wörter)	37
Disaster risk reduction	

17. Reduzierung von Verkehrsstaus (540 Wörter)	39
Reducing traffic congestion	
18. Luftverschmutzung (540 Wörter)	41
Air Pollution	
19. Was lernen wir daraus? (700 Wörter)	42
Challenges experiences and lessons learned in these areas	
20. Was bedeutet dies für eine neue Stadtagenda? (700 Wörter)	45
Future challenges and issues in these areas that could be addressed by a New Urban Agenda	
IV. Politische Steuerung und Kooperation	48
Urban Governance and Legislation (4160 Wörter)	
21. Optimierung des Städtebaurechts (540 Wörter)	48
Improving urban legislation	
22. Dezentralisierung und Stärkung der kommunalen Verwaltung (540 Wörter)	49
Decentralization and strengthening of local authorities	
23. Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung (540 Wörter)	50
Improving participation and human rights in urban development	
24. Sicherheit in der Stadt (540 Wörter)	52
Enhancing urban safety and security	
25. Soziale Teilhabe (540 Wörter)	53
Improving social inclusion and equity	
26. Was lernen wir daraus? (730 Wörter)	54
Challenges experienced and lessons learnt in these areas	
27. Was bedeutet dies für eine neue Stadtagenda? (730 Wörter)	57
Future challenges and issues in these areas that could be addressed by a New Urban Agenda	

V. Stadt und Wirtschaft	60
Urban Economy (4160 Wörter)	
28. Kommunale Finanzen (540 Wörter)	60
Improving municipal / local finance	
29. Investitionen in bezahlbaren Wohnraum und Wohneigentum (540 Wörter)	61
Strengthening and improving access to housing finance	
30. Wirtschaft im Stadtquartier (540 Wörter)	62
Supporting local economic development	
31. Nachhaltige Beschäftigung und Existenzgrundlagen schaffen (540 Wörter)	64
Creating decent jobs and livelihoods	
32. Stadt und Wirtschaft als integraler Bestandteil nationaler Politik (540 Wörter)	65
Integration of the urban economy into national development policy	
33. Was lernen wir daraus? (730 Wörter)	66
34. Was bedeutet dies für eine neue Stadtagenda? (730 Wörter)	68
Future challenges and issues in these areas that could be addressed by a New Urban Agenda	
VI. Wohnraum und Daseinsvorsorge	72
Housing and Basic Services (4800 Wörter)	
35. Aufwertung und Vorbeugung von Armenvierteln (540 Wörter)	74
Slum upgrading and prevention	
36. Zugang zu adäquatem Wohnraum (540 Wörter)	74
Improving access to adequate housing	
37. Trinkwasserversorgung (540 Wörter)	74
Ensuring sustainable access to safe drinking water	

38. Sanitäre Einrichtungen und Abwasserentsorgung (540 Wörter)	74
Ensuring sustainable access to basic sanitation and drainage	
39. Zugang zu sauberer Energie (540 Wörter)	74
Improving access to clean domestic energy	
40. Zugang zu nachhaltigem Verkehr (540 Wörter)	75
Improving access to sustainable means of transport	
41. Was lernen wir daraus? (780 Wörter)	75
Challenges experienced and lessons learnt in these areas	
42. Was bedeutet dies für eine neue Stadtagenda? (780 Wörter)	75
Future challenges and issues and issues in these areas that could be addressed by a New Urban Agenda	
VII. Indikatoren zukunftsorientierter Stadtentwicklung	77
(ca. 360 Wörter)	
i. Anteil der Bevölkerung in Stadtteilen in Armenvierteln	77
ii. Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zu bezahlbarem Wohnraum	77
iii. Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zu Trinkwasser	77
iv. Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zu sanitären Einrichtungen und Anlagen der Abwasserentsorgung	77
v. Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zur Abfallbeseitigung	78
vi. Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zu sauberer Energieversorgung	78
vii. Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zum ÖPNV	78
viii. Grad der Dezentralisierung von Maßnahmen der Stadtentwicklung	78
ix. Anteil derjenigen Stadt-, Kreis-, Länder- und Bundesverwaltungen, die örtliche Wirtschaftsformen unterstützen	79
x. Anteil der Stadt- und Kreisverwaltungen, die Maßnahmen zur Sicherheit im öffentlichen Raum unterstützen	79
xi. Anteil der Stadt- und Kreisverwaltungen, die nachhaltige und resiliente Stadtentwicklung fördern	79
xii. Anteil des nationalen BIP, das in Kommunen erwirtschaftet wird	79
xiii. Weiteres Datenmaterial mit Bezug zum Nationalbericht	80

VIII. Gute Beispiele und politische Leitplanken (ca. 4.240 Wörter)	81
Autoren des Berichts	90
Anlagen des Berichts	91
Anlage 1	91
Memorandum „STÄDTISCHE ENERGIEN – Zukunftsaufgaben der Städte“	
Anlage 2	100
LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt	

Nationalbericht HABITAT III

Grundlagen der nationalen Stadtentwicklung

Deutschland ist ein föderativer Bundesstaat bei dem die drei Ebenen kommunale Ebene, Länderebene und Bundesebene in gesetzlich verankerter, geteilter Verantwortlichkeit zusammenarbeiten. Nach der deutschen Verfassung, dem Grundgesetz, steht die Gesetzgebung grundsätzlich den einzelnen Bundesländern zu. Der Bund darf gesetzgeberisch nur auf den Gebieten tätig werden, die ihm vom Grundgesetz ausdrücklich zugewiesen sind. So verfügt der Bund auf den Gebieten der Raum- und Bodenordnung, des Miet- und Wohngeldrechts und zu Teilen des Steuerrechts über Gesetzgebungskompetenz. Er regelt über das Raumordnungsgesetz Bedingungen, Aufgaben und Leitvorstellungen der Raumordnung. Auf dem Gebiet der Bodenordnung regelt das Baugesetzbuch als Bauplanungsrecht die Leitvorstellungen und planerischen Instrumente. Die Bundesländer sind dazu ermächtigt, hiervon abweichende Regelungen zu treffen.

Die meisten für die HABITAT-Agenda bedeutsamen Handlungsfelder sind kommunale Aufgaben, unterliegen aber gleichzeitig der Bundesgesetzgebung. Die Basis-HABITAT-Ziele wurden bereits in den 1990er Jahren in Gesetzen umgesetzt, und einzelne weitere Bausteine wurden in nachträglichen Änderungsgesetzen verankert. Folgende Ziele stehen im Mittelpunkt: Eine angemessene Unterkunft und Wohnraum für alle, die nachhaltige Stadt- und Siedlungsentwicklung, die Verbesserung der Lebensqualität und die Förderung des Aufbaus von lokal-demokratischen Strukturen.

Nach dem Subsidiaritätsprinzip ziehen Bund und Länder nur die Aufgaben an sich, die von der kommunalen Ebene, d.h. den Städten und Gemeinden, nicht allein geregelt und erledigt werden können. Denn Artikel 28 des Grundgesetzes sichert Städten und Gemeinden das Recht zu, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze eigenverantwortlich mit eigenen Mitteln (teilweise Fiskalzuständigkeit) und unter Beteiligung einer demokratisch gewählten Volksvertretung zu regeln (Kommunale Selbstverwaltung). Die Eigenverantwortlichkeit wird in verschiedenen Hoheitsrechten ausdifferenziert: Personal-, Organisations-, Finanz-, Planungs- und Rechtssetzungshoheit. Dementsprechend regeln die Kommunen durch Aufstellung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen, wie sich die Städte und Dörfer weiter entwickeln sollen – in gegenseitiger Rücksichtnahme zu übergeordneten Planungsebenen (Gegenstromprinzip). Hierbei sollen eine nachhaltige städte- und siedlungsbauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Raum- und Bodennutzung gewährleistet werden.

Zur Erfüllung der vielfältigen vorbereitenden und begleitenden Maßnahmen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung bedienen sich Städte und Gemeinden in Deutschland im Zusammenhang mit der Aufstellung von rechtlich verbindlichen Bebauungsplänen zunehmend sogenannter städtebaulicher Verträge. Diese regeln im Zusammenwirken mit privaten Grundstückseigentümern und Vorhabenträgern die Lastenteilung zwischen den Städten und Gemeinden und den privaten Nutznießern rechtlich verbindlicher städtebaulicher Planungen. Gegenstand dieser städtebaulichen Verträge können alle für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen vorbereitenden und Planungsmaßnahmen sein (auch die Kosten der Planung und Durchführung des Bebauungsplanverfahrens, soweit es nicht den von der Gemeinde durchzuführenden hoheitlichen Teil betrifft und/oder die verkehrliche Erschließung) sowie alle durch die mit der Planung verfolgten Vorhaben hervorgerufenen Folgekosten (z.B. Kindergartenplätze, Schulplätze, Bereitstellung von öffentlichen Grünflächen, Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft). Darüber hinaus räumt das städtebauliche Vertragsrecht den Kommunen die Möglichkeit ein, unter Beachtung

des Grundsatzes der Angemessenheit und dem Erfordernis, dass Leistung und Gegenleistung in einem engen Zusammenhang stehen müssen, die Vorhabenträger an weiter reichenden städtebaulichen und wohnungspolitischen Zielsetzungen zu beteiligen. Dies erfolgt z.B. durch die Bereitstellung von Grundstücksflächen, auf denen sozialer Wohnungsbau errichtet wird, durch bindende Anteile sozialen Wohnungsbaus am gesamten Bauvolumen oder auch durch den Bau von Sozialwohnungen, die die Kommune von den Vorhabenträgern zu vereinbarten Qualitäten und Preisen erwirbt, um den kommunalen Anteil am Wohnungsbestand zu erhöhen.

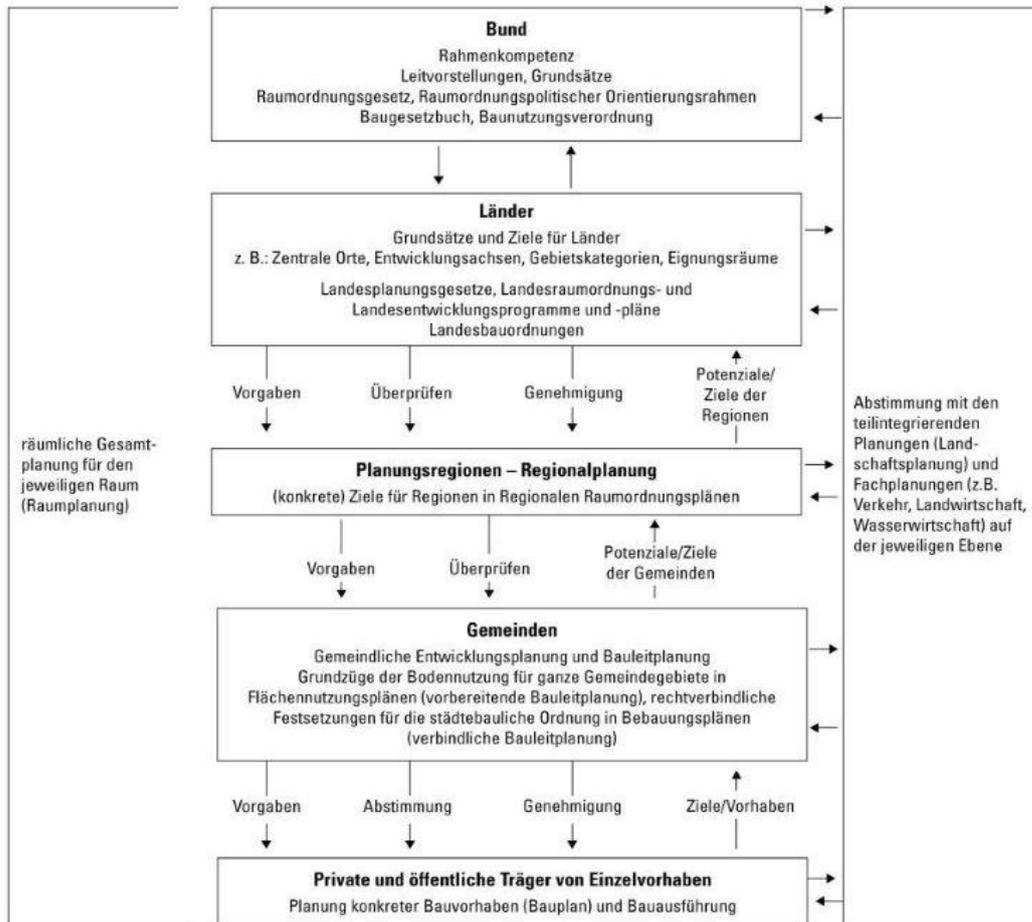
Unter Einhaltung der raumordnerischen Vorgaben von Seiten der Landes- und Regionalplanung sollen Flächennutzungspläne und Bebauungspläne dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.

Eingebettet sind diese Leitvorstellungen u.a. in eine Nationale Stadtentwicklungspolitik. Stadtentwicklung ist trotz klarer verfassungsrechtlicher Aufgabenteilung eine gesamtstaatliche Aufgabe. Denn die Stärken und Schwächen einer Gesellschaft spiegeln sich vor allem in den Städten wider. Eine wirtschaftlich erfolgreiche, eine sozial ausgewogene und ökologisch anspruchsvolle Gesellschaft braucht starke Städte. Daher ist als Ergebnis der deutschen EU-Ratspräsidentschaft im Jahre 2007 die Plattform der Nationalen Stadtentwicklungspolitik geschaffen worden. Diese ist ein Angebot an alle Verantwortlichen aus Politik, Verwaltung, planenden Berufen, Wirtschaft und Wissenschaft, sich zu den Themen Stadt, Zusammenleben in der Stadt, urbane Qualitäten und guter Regierungsführung zu Wort zu melden. Sie will einerseits 'organisierte Stimmen' zusammenbringen. Zum anderen will sie aber auch da zuhören, wo Engagement für Stadt und Gemeinschaft vor Ort stattfindet. Deshalb wendet sie sich auch an zivilgesellschaftliche Gruppen, Gewerkschaften, Kirchen, Sozialverbände und Medien. Alle, die an der Zukunft von Stadt und Region Interesse haben, sind eingeladen. Die Plattform der Nationalen Stadtentwicklungspolitik als Gemeinschaftsprojekt dient zugleich als offenes Gremium, um den gesamtdeutschen Beitrag in den Habitat-III-Prozess zu konsultieren.

Stadt ist ein Prozess ständigen Lernens und Anpassens. Das bestimmt auch die Aktivitäten der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Sie stößt Projekte an, veranstaltet Kongresse, initiiert Werkstätten und sucht nach Beispielen, die die Idee der europäischen Stadt mit Leben erfüllen. Das Ziel ist dabei die nachhaltige, wirtschaftlich leistungsfähige, umwelt- und sozial gerechte, inklusive, kooperative, lebenswerte und zukunftsfähige Stadt. Grundlage für diesen integrierten Politikansatz sind die politischen Dokumente „LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt“ sowie das Memorandum „STÄDTISCHE ENERGIEN – Zukunftsaufgaben der Städte“. Beide Dokumente sind in einem internationalen und offenen Dialogprozess erarbeitet worden.

Über den nationalen Fokus hinaus wird die Bundesregierung auch internationale Stadtentwicklungsprozesse in den verschiedenen Politikfeldern stärker aufgreifen und außenpolitisch gezielt begleiten.

Abb. 1: Planarten und Hierarchie der räumlichen und städtischen Planung in Deutschland



Quelle: Bundestagsdrucksache 13/3679 vom 06.02.2006, S. 13

I. Demografischer Wandel in Städten

Urban Demographic Issues and Challenges for a New Urban Agenda
(4160 Wörter, inkl. Schaubilder/Bilder)

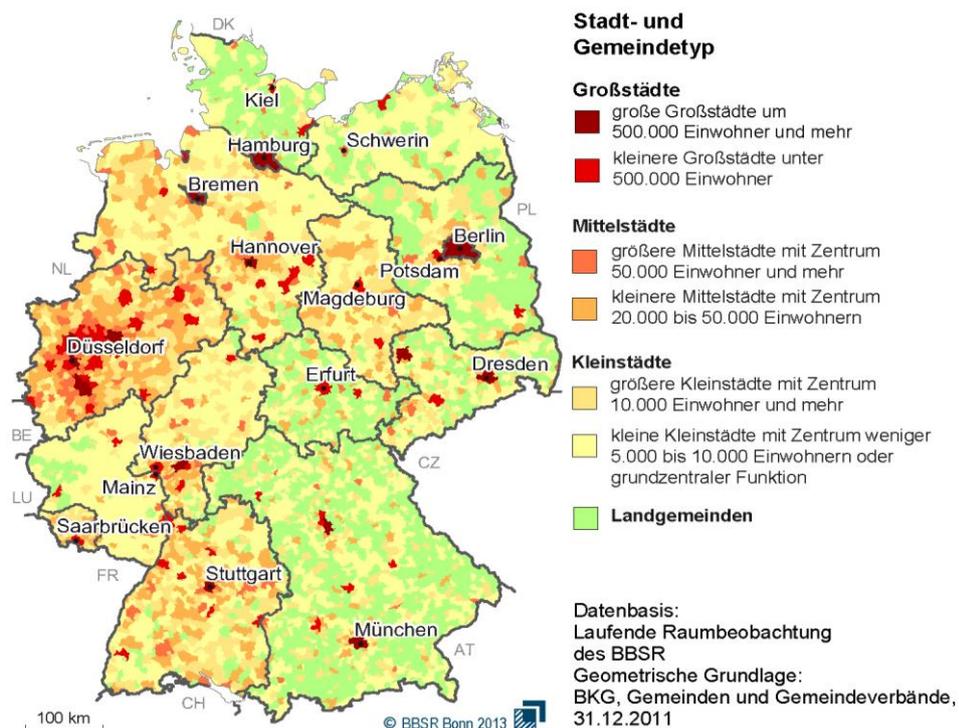
1. Städtewachstum und Schrumpfung (540 Wörter)

Managing rapid urbanization

aktuell: 636 Wörter

Deutschland hat eine polyzentrale Städtelandschaft. Von den derzeit 81 Millionen¹ Einwohnern wohnen rund 90 % in Städten. Die Städte lassen sich in Kleinstädte (5.000 bis 20.000 Einwohner), mittelgroße Städte (20.000 – 100.000 Einwohner) und Großstädte (mindestens 100.000 Einwohner) unterteilen. Etwa 60 % der Einwohner leben in mittelgroßen und großen Städten ab 20.000 Einwohner. Deutschland zählt derzeit 15 Städte mit mehr als 500.000 Einwohnern. Dort leben 17 % der Gesamtbevölkerung.

Abb. 2: Städte- und Gemeindesystem in Deutschland



Die Entwicklung der deutschen Städte ist durch die Gleichzeitigkeit von Wachstum und Schrumpfung gekennzeichnet. Großräumig besteht ein deutlicher Unterschied in der Bevölkerungsentwicklung zwischen dem östlichen und dem westlichen Teil Deutschlands – was u.a. auf die geschichtliche Teilung Deutschlands, die Deindustrialisierung in ostdeutschen Städten nach der Wiedervereinigung und die dadurch bedingte Abwanderung zurückzuführen ist. Der Osten schrumpfte, der Westen wuchs oder blieb stabil. Unter dem Schlagwort des „Demografischen Wandels“ werden inzwischen Städte

¹ Stand: 31.12.2012

und Regionen mit demografisch bedingten Risiken und Problemen auch explizit als Räume mit politischem und planerischem Handlungsbedarf angesprochen. Insbesondere für Fragen der Infrastrukturversorgung und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge ist eine stark schrumpfende Bevölkerungszahl problematisch. Dies gilt vor allem dann, wenn es sich um ländlich dünnbesiedelte und zusätzlich noch ökonomisch schwache Teilräume handelt; daher sind sowohl Diskussionen über die Gewährleistung der Versorgung unter Erhaltung der gegenwärtigen Siedlungsstrukturen als auch über die Absiedelung nicht mehr nachgefragter peripherer Wohnstandorte erforderlich. Diese Konstellation prägt zunehmend weite Teile der räumlichen Bevölkerungsentwicklung im Osten wie im Westen.

Dem steht eine gestiegene Attraktivität vieler Großstädte gegenüber - in Ost- wie in Westdeutschland. Einige dieser Wachstumszentren haben mit Wohnungsknappheit und daher mit stark steigenden Mieten und Wohnungspreisen zu kämpfen. Dort fehlen inzwischen Wohnungen im günstigen Segment, stattdessen nehmen höherpreisige Wohnungsangebote zu. Die Preissteigerungen sind nicht nur auf die erhöhte Nachfrage zurückzuführen. Weitere Ursachen sind (energetische) Modernisierungen, die Sanierung von bestehenden Wohnungen, qualitativ höherwertige Neubauwohnungen und ein gewachsenes Anlegerinteresse.

Wenn die Alteingesessenen die steigenden Mieten nicht bezahlen können, kann es zu Verdrängungs- oder Gentrifizierungseffekten kommen. Gentrifizierung meint eine Aufwertung von Vierteln, die einhergeht mit einem Wechsel der Bewohnerschaft. Oft ändern sich die Eigentümerstrukturen und die Mietpreise steigen. In vielen Städten Deutschlands führt dieser Prozess zu einer Zunahme der unfreiwilligen sozialen Segregation. Die voranschreitende Konzentration von Arbeitslosigkeit und Armut in bestimmten Quartieren stellt eine Herausforderung mit wachsender Bedeutung für städtische Gesellschaften dar. Besonders betroffen sind Individuen und Familien mit Migrationshintergrund. Proteste gegen steigende Mietpreise und Gentrifizierung finden auch in Deutschland unter der Parole „Right to the City“ statt. Sie sind aber lokal beschränkt und nicht wie in anderen Ländern der Welt national organisiert.

Während in dünnbesiedelten Regionen mit dauerhaften Bevölkerungsverlusten die Städte zu Ankerpunkten der wirtschaftlichen Stabilität und Dynamik entwickelt werden sollen, und hier der Bevölkerungszuzug aus dem Umland zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit der Stadt und damit Region beitragen soll, führt der permanente Bevölkerungszuzug in die wirtschaftlich erfolgreichen Großstädte zu einer Nachverdichtung im Gebäudebestand, die die ökologische Qualität von Stadträumen zunehmend einzuschränken droht.

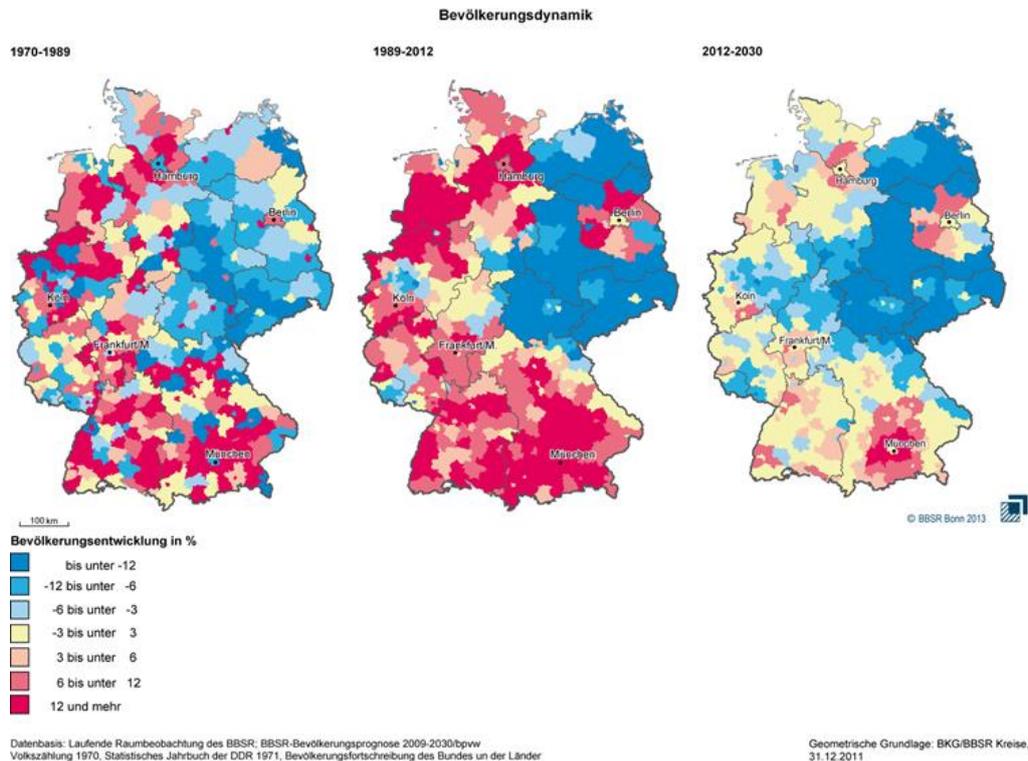
Seit 2010 nimmt die Zuwanderung nach Deutschland wieder stetig zu. Deutschland ist ein Einwanderungsland: Immer mehr Menschen kommen nach Deutschland - laut OECD das zweitbeliebteste Zielland von Migranten weltweit. 2013 gab es die höchste Zuwanderung und den höchsten Wanderungsgewinn seit 1993. Die Zuwanderung ist 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 13 Prozent gestiegen, die Zahl der Fortzüge um 12 Prozent. Insgesamt sind 429.000 Personen mehr nach Deutschland gekommen als fortgezogen. Die Zuwanderung betrifft vor allem die kreisfreien Großstädte, deren Ausländeranteil 2011 bei 12,5% lag². Die Zuwanderung spielt im Hinblick auf den Fachkräftebedarf eine wichtige Rolle. Sie stellt jedoch die Städte vor besondere Integrationsaufgaben mit dem Ziel der Chancengleichheit in den Bereichen Arbeit, Wohnen, Bildung, Sprache, Gesundheit etc. Auch aufgrund von Krieg und Vertreibung stehen die Städte und Gemeinden in Deutschland vor enormen Herausforderungen. Zum einen geht es um die Bereitstellung von Wohnraum, aber vor allem um die soziale Integration dieser Menschen, da mit schnellen Lösungen in den Kriegs- und Vertreibungsgebieten nicht gerechnet werden kann.

Ein Blick in die Zukunft zeigt, dass bis 2030 die Bevölkerungszahlen in Deutschland (trotz Zuwanderung) leicht abnehmen und sich auf einem Niveau um die 79 Millionen bewegen werden. Auch im Westen

² Quelle: Zensus 2011

Deutschlands werden immer mehr Regionen durch eine abnehmende Bevölkerungszahl geprägt sein. Die Anzahl wachsender Städte und Regionen wird zusehends geringer werden. Für die Stadtentwicklungspolitik bedeutet dies, den Anpassungsprozess zwischen Wachstum und Schrumpfung nachhaltig zu steuern und die Lebensqualität in allen Städten und Gemeinden auch in Zeiten knapper finanzieller Mittel jetzt und in der Zukunft zu sichern.

Abb.: 3: Demografischer Wandel in Deutschland



2. **Stadt-Land-Beziehungen** (540 Wörter)

Managing rural-urban linkages

aktuell: 559 Wörter

Deutschland hat keine dominierende Hauptstadtregion: Das Land ist bis auf seinen Nordosten durch ein ausgewogenes Städtesystem geprägt. Entsprechend sind metropolitane Funktionen breit über Deutschland gestreut, was ein wichtiges Potenzial für eine kommunale und regionale Vernetzung darstellt. Ein meist dichtes Straßen- und Schienennetz sowie der gut ausgebaute öffentliche Personennahverkehr sichern Mobilität und Logistik zwischen Stadt und Land. Mit dem forcierten Breitbandausbau wird die digitale Vernetzung gestärkt. Der Wettbewerb um Standorte, Unternehmen und qualifizierte Fachkräfte erfordert dies. Durch die digitale Infrastruktur erwarten private Haushalte, Unternehmen und Kommunen in ländlichen Regionen, ihre Erreichbarkeits- und Versorgungsdefizite abzumildern und ihre Wohn- sowie Wirtschaftsstandorte aufzuwerten. Dies trägt zu gleichwertigen Lebensbedingungen und zur Stabilisierung bei. Ziel ist es, städtische und ländliche Räume funktional, physisch und virtuell besser miteinander zu verbinden und die bereits bestehenden Verflechtungen

besser zu organisieren. Dies unterstützen auch die elf Metropolregionen³ Deutschlands, die in einer globalisierten Welt die regionalen Potenziale großräumig bündeln. Sie bilden Kooperationen und Partnerschaften zwischen Stadt und Land, den urbanen Kernen und den umgebenden Räumen, und zwischen den staatlichen und nichtstaatlichen Partnern aus.

Städtische und ländliche Räume hängen voneinander ab und profitieren gegenseitig. Diese Beziehungen reichen weit über das direkte Stadtumland hinaus. So brauchen ländliche Räume die Städte als Kristallisationspunkte von Arbeitsplätzen und überörtlichen Funktionen der Daseinsvorsorge (z.B. spezialisierte Krankenhäuser, tertiäre Bildungseinrichtungen). Städtische Räume brauchen das Land u.a. für Naherholung, Freizeit, Sport sowie die Versorgung mit Wasser und Lebensmitteln. Stadt-Land-Beziehungen haben seit jeher in Deutschland eine hohe Bedeutung, weil die Standorte regional bedeutsamer Infrastruktureinrichtungen über das zentralörtliche System bereitgestellt werden. Dieses System ist gekennzeichnet durch eine Polyzentralität, in dem zentrale Orte festgeschriebene Versorgungs- und Entwicklungsfunktionen für die Bevölkerung ihres Einzugsbereichs übernehmen. Clusterstrategien vernetzen Unternehmen in der Stadt und auf dem Land, regionale Tourismuskonzepte verbinden die jeweiligen Sehenswürdigkeiten, Abfall- und Abwasserzweckverbände teilen die Kosten für teure Infrastruktur unter mehreren Kommunen auf und die Gestaltung von Stoffkreisläufen bewirkt eine effiziente Ressourcennutzung. In den letzten Jahren sind neben der Naherholung neue Aspekte im Stadt-Land-Kontext hinzugekommen, etwa die zunehmende Nachfrage nach Produkten aus der Region⁴. Die Entwicklung regionaler Vermarktung ist aus ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten wichtig und wird durch staatliche Programme gezielt unterstützt.

Stadt-Land-Beziehungen als spezifische Form der interkommunalen Kooperation haben sich über die Jahre räumlich ausgedehnt, was an den wachsenden Pendeldistanzen der Berufstätigen insbesondere in den dünnbesiedelten und weniger wirtschaftsstarken Regionen in Ostdeutschland abzulesen ist. Gleichzeitig wird bis 2025 prognostiziert, dass die deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen zunehmen. Insofern ist mit steigendem Transportaufkommen und engeren Verflechtungen zwischen Stadt und Land auch in Zukunft zu rechnen.

Die Akteure in den Regionen haben aufgrund der Vielfalt der Beziehungen zwischen Stadt und Land erkannt, dass das Handeln in funktionalen Räumen wichtig ist und dass diese Vernetzungen organisiert und verstetigt werden müssen – auch über Staatsgrenzen hinweg. Dies ist nur erfolgreich, wenn auf die Bedürfnisse sowohl der städtischen als auch der ländlichen Bewohner eingegangen wird. Auf diese Weise können Wachstum und Innovationen gefördert und die Lebensqualität gesteigert werden. Unter dem Motto „Stadt-Land-Partnerschaft“ wurde in Deutschland in den letzten Jahren eine Politik entwickelt, mit der durch kooperative Übernahme von Zukunftsverantwortung Synergien für Wachstum und Innovation in städtischen und ländlichen Teilräumen mobilisiert werden. Wichtig ist, dass diese Stadt-Land-Partnerschaften institutionalisiert sind und über geregelte Entscheidungsstrukturen verfügen. Erfolgsfaktoren für eine solche Politik sind gemeinsame Strategien und konkrete Projekte, aber auch die Einbindung von Akteuren aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Privatwirtschaft und Zivilgesellschaft, damit sich Regionalentwicklung zu einem integrierten Ansatz entwickelt.

³ http://www.deutsche-metropolregionen.org/fileadmin/ikm/IKM-Veroeffentlichungen/IKM_Monitoring2010_lite_n.pdf

⁴ Siehe dazu Kapitel 10

3. **Jugend in der Stadt** (540 Wörter)

Addressing urban youth needs

aktuell: 567 Wörter

Von den 81 Millionen Einwohnern in Deutschland ist rund jeder Vierte unter 25 Jahre alt. Jeder Zehnte ist im Alter zwischen 15 und 24 Jahren. Sukzessiv wird diese Zahl jedoch abnehmen: So wird die Anzahl der unter 20-Jährigen von heute circa 16 Millionen auf etwa 10 Millionen im Jahr 2060 schrumpfen⁵.

Deutschland verfügt über eine flächendeckende Bildungsinfrastruktur von der frühkindlichen Betreuung, über Kindergärten, Schulen bis zu Fachhochschulen und Universitäten. Ab Vollendung des ersten Lebensjahres besteht ab 2013 für Kinder ein Rechtsanspruch auf eine frühkindliche Förderung in einer Tageseinrichtung oder Kindertagespflege. Rechtlich festgelegt ist auch der Anspruch Jugendlicher auf schulische Bildung, Erziehung und individuelle Förderung⁶. Da eine gute Schulbildung das Armutsrisiko senkt und die Grundlage für berufliche Perspektiven bildet, herrscht in Deutschland eine allgemeine neunjährige Schulpflicht ab dem 7. Lebensjahr.

Die Schulbildung in Deutschland hat in den letzten Jahren tiefgreifende Reformprozesse durchlaufen. Die verstärkte Einrichtung von Ganztagschulen soll die Bildungsqualität erhöhen und die Berufstätigkeit von Frauen erleichtern. Schulen öffnen sich zunehmend außerschulischen Partnern. Ziel ist es, Schulbildung, Freizeitaktivitäten und Berufsorientierung zu verbinden⁷.

Die schulpflichtige Bevölkerung hat in den letzten Jahren konstant abgenommen. Vor allem in den westdeutschen Großstädten wurden Schulen geschlossen. Die verbleibenden Schulen müssen dies auffangen und mehr Schüler als zuvor aufnehmen⁸. Gerade in ländlichen Regionen bedeuten weniger Schulen zum Teil deutlich längere Schulwege.

In Deutschland hängen die Entwicklungschancen von Jugendlichen stark vom Bildungs- und Qualifikationsniveau der Eltern sowie dem sozial-räumlichen Umfeld ab. Das heißt, Kinder und Jugendliche aus sozial benachteiligten Milieus und mit Migrationshintergrund haben schlechtere Chancen, schulisch erfolgreich zu sein. Häufig setzt sich das auch in den weiteren Lebensjahren fort. 13,3% der Personen im Alter von 25 bis 64 Jahren mit Migrationshintergrund verfügen über keinen Schulabschluss. Schüler mit Migrationshintergrund besuchen auch seltener ein Gymnasium und erreichen insgesamt einen niedrigeren schulischen Leistungsstand. Soziale Segregation, die Konzentration von Armut und Arbeitslosigkeiten in bestimmten Stadtteilen, und damit einhergehende negative Quartierseffekte verringern die Entwicklungschancen der Jugendlichen und tragen zur Verfestigung von Armutsstrukturen bei.

Über die Kinder- und Jugendhilfe schafft der Bund positive Rahmenbedingungen für die Entwicklung und Erziehung von Kindern und Jugendlichen. Die Kinder- und Jugendhilfe wird zukünftig vor der Aufgabe stehen, ihre Angebote quantitativ an der Bevölkerungsentwicklung zu orientieren und gleichzeitig konzeptionell auf Veränderungen ihrer Zielgruppen zu reagieren. Die Aufgabenstellungen der institutionellen Angebote wie Jugendzentren, Beratungsstellen oder Familienbildungsstätten werden sich diesen Entwicklungen anpassen müssen.

⁵ Quelle: Statistisches Bundesamt

⁶ Dies ist in den Schulgesetzen der einzelnen Länder verankert.

⁷ Sog. Lokale Bildungslandschaften

⁸ Schulen der primären Bildung verfügen durchschnittlich über 170 Schüler, Schulen der sekundären Bildung über 500 Schüler

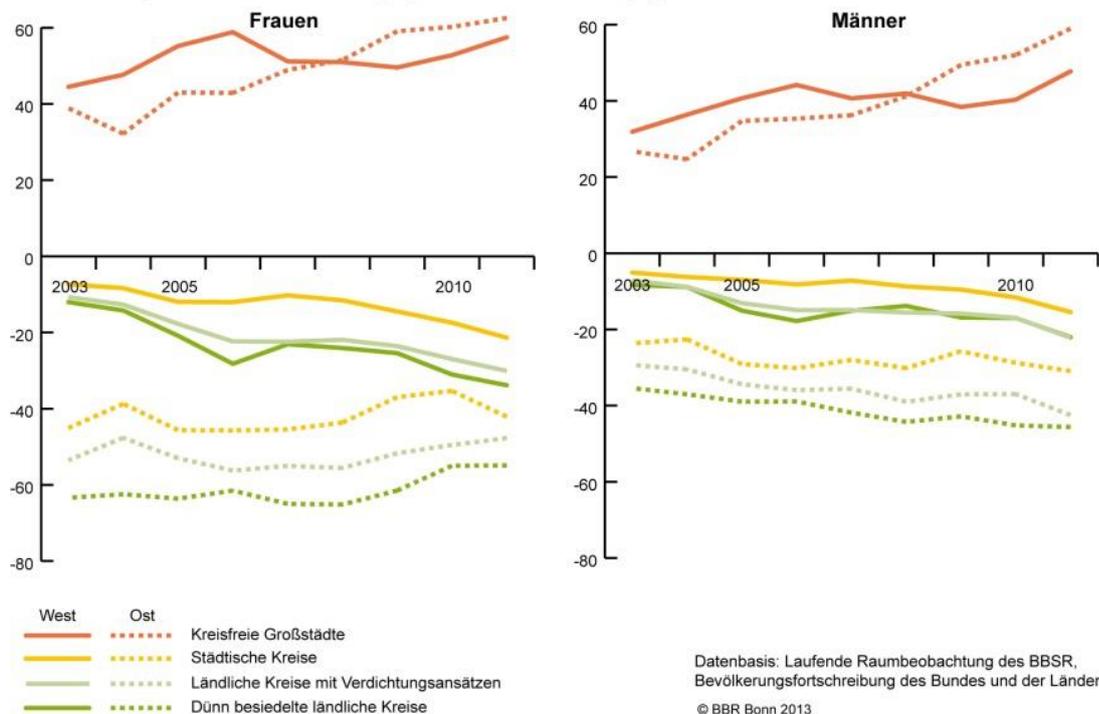
Von allen Personen unter 25 Jahren leben drei von vier in einer Stadt. Jugendliche zeigen ein großes Interesse an Stadthemen und organisieren sich in Jugendclubs, Jugendforen, Jugendbeiräten oder Jugendgemeinderäten. Laut einer Studie verfügen sie über eine große Bereitschaft, sich bürgerschaftlich zu engagieren⁹. Deutsche Städte und Gemeinden gehen in den letzten Jahren sehr kreativ neue Wege der Jugendbeteiligung. Die Mitwirkung Jugendlicher an räumlicher Planung auf unterschiedlichen Maßstabsebenen nimmt zu, bereichert die Stadtentwicklung, setzt Impulse und regt Diskussionen und Ideen an.¹⁰

Die Attraktivität einer Stadt für junge, aufstiegs- und bildungsorientierte Menschen wird zu einem immer wichtiger werdenden Standortfaktor. Die Städte verfügen über das größte Angebot berufsqualifizierender Einrichtungen und an Arbeitsplätzen. Städte bieten ein großes Kultur- und Freizeitprogramm wie Bibliotheken, Theater, Kinos oder Sportstätten. Die Dynamik der Binnenwanderung der jungen Bevölkerung geht daher eindeutig in Richtung Stadt und Großstadt.

Abb. 4: Binnenwanderung der 18- bis unter 25-Jährigen

Saldo der Binnenwanderer der 18- bis unter 25-Jährigen 2003 bis 2011

Binnenwanderungssaldo der 18- bis unter 25-Jährigen je 1 000 Einwohner der Altersgruppe



⁹ Quelle: Engagementbericht 2009 der Bundesregierung

¹⁰ Quelle: Kompass Jugendliche und Stadtentwicklung (BMVBS, 2013)

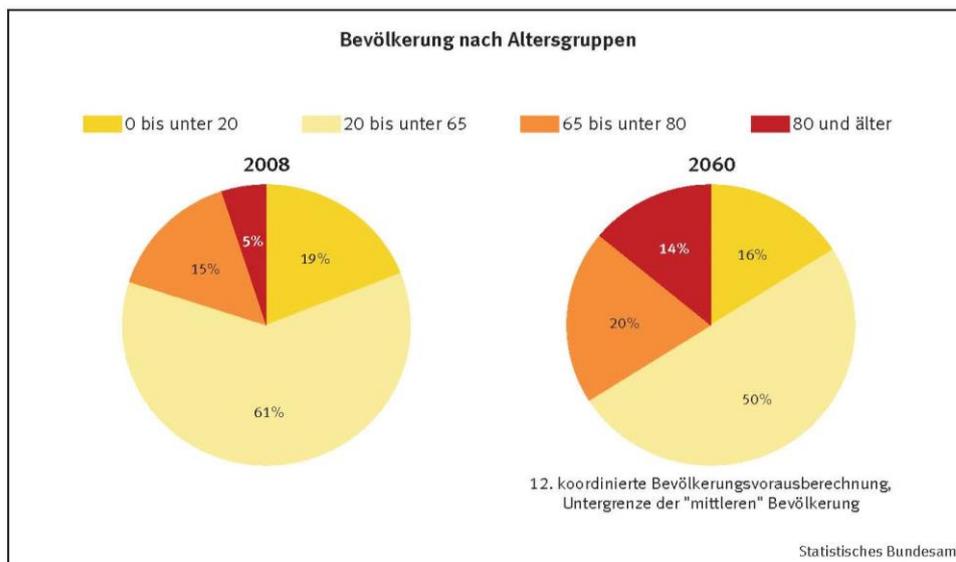
4. Ältere Menschen in der Stadt (540 Wörter)

Responding to the needs of the aged

aktuell: 445 Wörter

Die Menschen in Deutschland werden immer älter, zugleich wächst der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung. Von den 81 Millionen Einwohnern in Deutschland ist derzeit rund jeder Fünfte älter als 65 Jahre und rund jeder Zehnte über 75 Jahre alt. Diese Altersgruppe wird künftig größer. Alterung verändert die Städte und Gemeinden. Sie wird sich auf Arbeits- und Wohnungsmärkte, Mobilität und die Nachfrage nach städtischen Infrastruktureinrichtungen auswirken.

Abb. 5: Bevölkerung nach Altersgruppen



Bei älteren Menschen ändern sich Wirkungsradius und Mobilität, die Anforderungen an das direkte Umfeld und die Nachfrage nach medizinischen Leistungen steigen. Altersgerechte Städte sind somit Städte mit kurzen Wegen, mit einem gut ausgebauten Personennahverkehr, mit sicheren Wegen und Plätzen und mit einem guten Angebot sozialer und medizinischer Infrastruktur.

Ältere Menschen haben den Wunsch, so lange wie möglich selbstständig in der bisherigen Wohnung oder im vertrauten Wohnumfeld zu leben. 93 % der über 65-Jährigen und sogar zwei Drittel der 90-Jährigen wohnen in einer eigenen abgeschlossenen Wohnung. Lediglich ein vergleichsweise geringer Anteil älterer Menschen lebt in Sonderwohnformen wie Alters- oder Pflegeheimen. Allerdings entspricht das aktuelle Wohnungs- und Versorgungsangebot nicht den Anforderungen älterer Menschen. Nur 5,2 % der Senioren wohnen barrierefrei bzw. barrierearm, das entspricht ca. 570.000 Wohnungen. Experten schätzen, dass lediglich 1 bis 2 % des gesamten Wohnungsbestandes in Deutschland altersgerecht ist. Stufen und Schwellen im Eingangsbereich, nicht barrierefreie Zugänge zu Balkonen und Terrassen sowie nicht altersgerechte Bäder sind die größten Probleme für Menschen, die nicht mehr so mobil sind. Neben der Bereitstellung geeigneter Wohnungen müssen auch Straßenräume, die Einrichtungen des Öffentlichen Personennahverkehrs und öffentliche Gebäude barrierefrei ausgebildet werden.

Zugleich stellt die Zunahme der Hitzebelastung in Folge des Klimawandels sowohl tagsüber, wie nachts eine erstzunehmende Belastung des Herz-Kreislauf-Systems insbesondere für vulnerable

Gruppen wie Kinder und Ältere dar. Maßnahmen der Kühlung und Verschattung nehmen daher auch in Deutschland an Bedeutung zu (auf Ebene der Stadt- / Regionalplanung durch Frischluftschneisen, beschattete Grün- und Wasserflächen als Teil der Innenverdichtung; auf Gebäudeebene durch Exposition der Wohnungen, Verschattung, Durchlüftung, Gebäudetechnik).

In Deutschland gibt es ca. 12.000 stationäre Pflegeeinrichtungen und Pflegeheime, von denen sich 60 % in Städten befinden. Wenn sich die Pflegequoten nicht verändern, wird sich die Zahl der Pflegebedürftigen voraussichtlich von heute rund 2,5 Millionen auf rund 3,4 Millionen im Jahr 2030 erhöhen. Beim altersgerechten Wohnungsneubau und der Modernisierung im Bestand müssen daher passende Wohnformen entwickelt werden, so dass die betroffenen Menschen mit familiärer oder professioneller Hilfe zu Hause oder im Familienkontext wohnen bleiben können oder in generationenübergreifenden Wohnmodellen wohnen können. Durch die Förderung der ambulanten Pflege in altersgerechten Wohnungen könnten mehr ältere Menschen in ihren angestammten Wohnungen bleiben. Damit ließe sich die Zahl der stationär zu versorgenden Pflegebedürftigen in Wohnheimen deutlich reduzieren, was auch zu finanziellen Einsparungen führen würde.

5. Geschlechtergleichstellung und Stadtentwicklung (540 Wörter)

Integrating gender in urban development

aktuell:534 Wörter

Geschlechtergerechtigkeit ist in Deutschland gesetzlich verankert. Bereits Artikel 3 Absatz 2 Grundgesetz (GG) nimmt den Staat ausdrücklich in die Pflicht, „die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern“ zu fördern und „auf die Beseitigung bestehender Nachteile“ hinzuwirken.¹¹ Dies erfolgt im Vorgriff auf die Umsetzung von Diversity-Strategien.

Seit 2004 ist Chancengleichheit gesetzlich im Baugesetzbuch festgelegt¹². Das Ziel der Geschlechtergerechtigkeit wurde 2005 von Bund und Ländern zusätzlich in den Anforderungen der Städtebauförderung¹³ verankert. Bei der Städtebauförderung handelt es sich um Finanzhilfen des Bundes zur Unterstützung städtebaulicher Gesamtmaßnahmen auf Quartiersebene, die im Rahmen zeitlich befristeter Programme gewährt werden. Bundesländer und geförderte Kommunen beteiligen sich finanziell.

Die Relevanz von Städtebau und Stadtentwicklung für die Geschlechtergleichstellung ist in Deutschland seit langem anerkannt. Eine geschlechtersensible Stadtplanung berücksichtigt die Aneignungs- und Raumnutzungsmuster von Frauen und Männern, die Vereinbarkeit von Erwerbs- und Familienarbeit und den Schutz vor Gewalt durch bauliche Strukturen¹⁴. Dies gilt gleichermaßen für städtebauliche Gestaltungsfelder im Bereich Wohnen, Wohnumfeld, Freiraum, Infrastruktur oder Verkehr. Kernbestandteile der Umsetzung sind geschlechterdifferenzierte Bestandsanalysen, die Prüfung der Gender-Relevanz, die Formulierung spezifischer Gleichstellungsziele, die darauf aufbauende Maßnahmenplanung, die Umsetzung der Maßnahmen und eine Erfolgskontrolle. Zur Umsetzung dieser gleichstellungspolitischen Querschnittsaufgabe müssen alle an kommunalen Planungsprozessen beteiligten Akteure eine geschlechterdifferenzierende Sichtweise in die von ihnen

¹¹ Artikel 3 Absatz 2 Satz 2 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland

¹² § 1 Abs. 6 BauGB

¹³ Präambel der Verwaltungsvereinbarung zur Städtebauförderung, Punkt VIII

¹⁴ Siehe dazu auch Kapitel 24

bearbeiteten Konzepte, Projekte, Planwerke einbringen – und zwar auf allen Ebenen und in allen Prozessphasen.

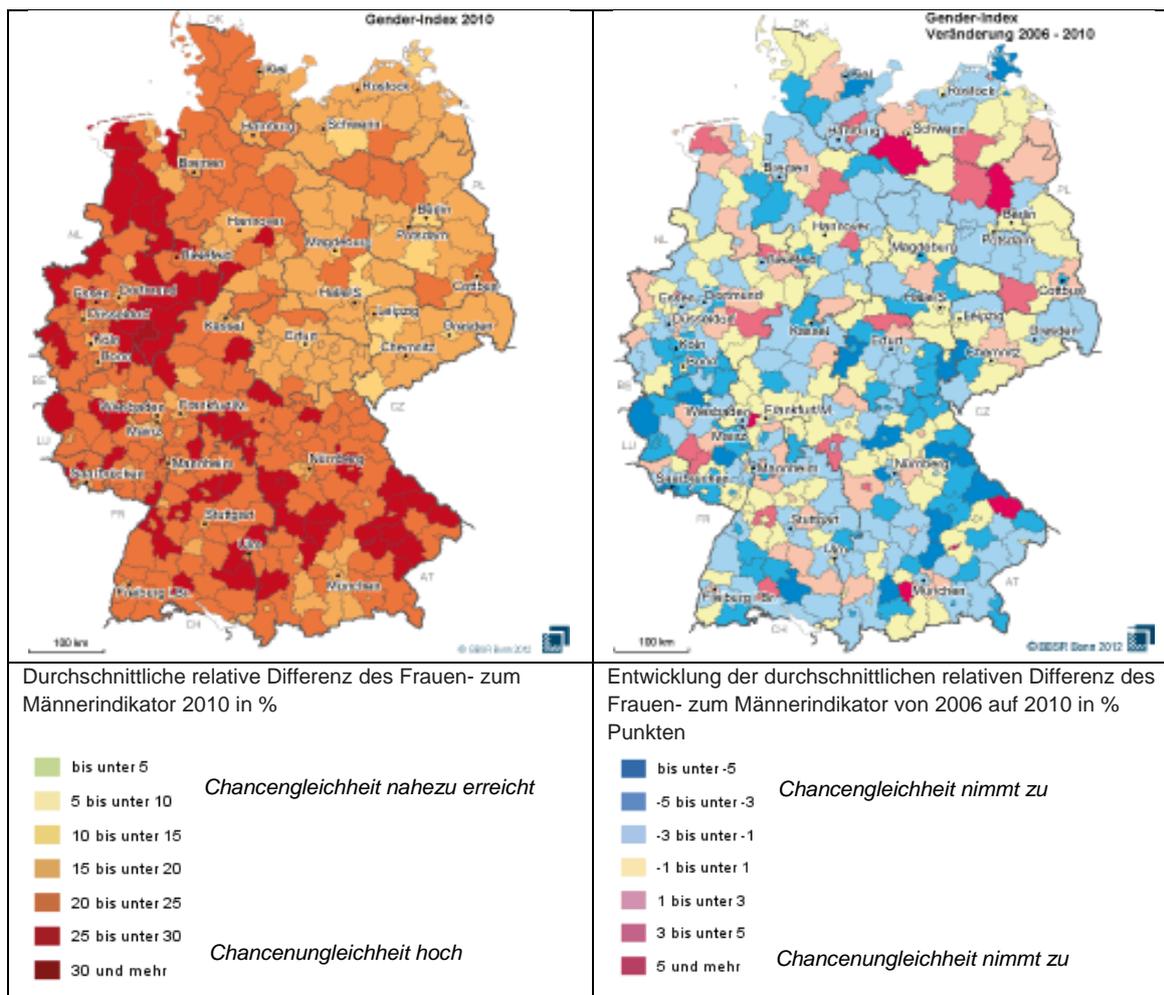
Frauen und Männer stellen verschiedene Ansprüche an Gestaltung und Nutzung öffentlicher Räume. Frauen fahren häufiger als Männer mit dem ÖPNV und sind häufig besonders stark auf nutzungsgemischte Stadtquartiere angewiesen, um ihren Alltag zu bewältigen – vor allem die Alleinerziehenden oder die älteren Frauen. Je größer eine Stadt ist, desto höher ist der Anteil der dort lebenden Frauen. Seit der letzten Jahrhundertwende wächst der Anteil junger, gut ausgebildeter Frauen in den Großstädten überproportional an. Inzwischen leben auch bei den unter 40-Jährigen mehr Frauen als Männer in den Großstädten Deutschlands – gleichwohl mit regionalen Abweichungen.

In dem vom Bund entwickelten Gender-Indikatorenkatalog werden die Ziele einer geschlechtergerechten Planung systematisiert, so dass der Katalog für ein kommunales Monitoringsystem genutzt werden kann. Bisherige Erfahrungen aus dem Bereich der Stadtentwicklung zeigen, dass Gender Mainstreaming erfolgreicher in formelle Planungsverfahren mit klar strukturierten Schritten einzubringen ist als in informelle Verfahren. Diese sind allerdings in der kommunalen Praxis weit verbreitet. Auf jeden Fall erweisen sich überprüfbare Zielvereinbarungen als erfolgversprechend.

Mit der wachsenden Sensibilität gegenüber dem Gender Mainstreaming ist in der Raum- und Stadtbeobachtung des Bundes auch die Anzahl der Indikatoren gestiegen, die geschlechterdifferenziert zur Verfügung stehen. Der seit 2008 jährlich erstellte Gender-Index¹⁵ ist ein indikatorenbasiertes Informationsportal für die Gleichstellungspolitik in den Regionen. Der Index misst die Chancen(un)gleichheit von Frauen und Männern auf Kreisebene anhand von 19 Indikatoren aus den Bereichen Ausbildung, Erwerbsleben und Partizipation. Mit ihm lässt sich die Anwendung des Gender Mainstreaming in den deutschen Regionen ermitteln. Dabei ist ersichtlich, dass in Deutschland die Ziele der Chancengleichheit noch nicht zu 100 % erreicht wurden. Gleichzeitig zeigt sich jedoch, dass es in vielen Regionen seit 2006 zu einem deutlichem Anstieg des Gender Mainstreaming gekommen ist.

¹⁵ Erstellt von der Hans-Böckler-Stiftung und dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Abb. 6: Gender-Index



6. **Was lernen wir daraus?** (730 Wörter) **insgesamt 856 Wörter**
 Challenges experienced and lessons learned in these areas

Städtewachstum und Schrumpfung

Die Gleichzeitigkeit von Wachstum und Schrumpfung stellt die Stadtentwicklungspolitik auf allen Ebenen vor große Herausforderungen. Eine im Mehrebenenansatz von Bund, Ländern und Kommunen organisierte Städtebauförderung, trägt dieser gemeinsamen Verantwortung, die auch eine gleichverteilte finanzielle Verantwortung umfasst, nachhaltig Rechnung.

- Das Programm „Kleinere Städte und Gemeinden“ hilft, Klein- und Mittelstädte als Ankerpunkte der Daseinsvorsorge zu stärken und den Zugang zu kommunalen Infrastruktureinrichtungen aufrecht zu erhalten,
- die Programme „Stadtumbau Ost“ und „Stadtumbau West“ helfen, den demografischen und wirtschaftlichen Strukturwandel zu bewältigen. Sie begegnen Funktionsverlusten, Leerstand und Brachen, stabilisieren städtebauliche Strukturen und stärken die Innenstädte,
- das Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ dient dazu, in historischen Stadtkernen die denkmalwerte Bausubstanz als Teil des kulturellen Erbes auf breiter Grundlage zu sichern,

- das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ stärkt die Funktionalität und Vielfalt von Innenstädten, Ortskernen und zentralen Versorgungsbereichen,
- das Programm „Soziale Stadt“ verfolgt das Ziel, über städtebauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen, den gesellschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in benachteiligten Stadt- und Ortsteilen zu unterstützen.

Die Städtebauförderung ist ein wichtiger Baustein der Nationalen Stadtentwicklungspolitik und soll den Problemlagen und der Aufgabenvielfalt, die sich aus den unterschiedlichen wirtschaftlichen, sozialen, ökologischen oder demografischen Entwicklungen vor Ort ergeben, besser gerecht werden.

Stadt-Land-Beziehungen

Stadt-Land-Partnerschaften sind als spezifische Form der interkommunalen Kooperation ein wichtiges Instrument, um die Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität einer Gesamtregion zu fördern und um gleichwertige Lebensbedingungen zu erreichen. Alle Teilräume sollen mit ihren Potenzialen zu Wachstum und Innovation beitragen, ebenso sollen alle davon profitieren. Dies erfordert ein Denken in funktionalen Räumen und ein Handeln über die eigene Kommune hinaus. Dieser Ansatz deckt sich mit der europäischen Idee der territorialen Kohäsion und ist zu fördern. Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), der Europäische Sozialfonds (ESF) und der Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) bieten bereits heute Möglichkeiten, Stadt-Land-Partnerschaften bei der Förderung zu berücksichtigen.

Eine Förderung integrierter territorialer Ansätze aus den Strukturfonds sollte aus raumentwicklungspolitischer Sicht den Aufbau von Stadt-Land-Partnerschaften und die Erarbeitung möglichst konkreter, integrierter regionaler Entwicklungsstrategien sowie gemeinsame städtisch-ländliche Initiativen berücksichtigen. Dabei müssen staatliche Hemmnisse, wie steuerliche Nachteile, die oftmals mit interkommunaler Zusammenarbeit einhergehen, beseitigt werden. In den Verordnungsvorschlägen der Europäischen Kommission für die Strukturfonds ab 2014 sind neue Instrumente vorgesehen, die interkommunale Kooperationen noch effektiver als bisher ermöglichen sollen.

Jugend in der Stadt

Um ein gesundes Aufwachsen und eine gute Bildung von Jugendlichen zu gewährleisten, müssen Jugendliche individuell unterstützt, aber auch Bildungseinrichtungen optimiert werden. Besonders bildungsbenachteiligte Jugendliche müssen gezielt gefördert werden. Jugendmigrationsdienste setzen sich deshalb für die soziale, schulische und berufliche Integration junger Zuwanderer ein. Benachteiligte Jugendliche in sozial segregierten Stadtteilen werden über das neue ressortübergreifende Modellprogramm „JUGEND STÄRKEN im Quartier“ gefördert.

Die Förderung von Ehrenamt und Engagement spielt eine große Rolle. Dies wird z.B. durch die Einrichtung des Freiwilligen Sozialen Jahrs (FSJ) und des Freiwilligen Ökologischen Jahr (FÖJ) umgesetzt. Zur Umsetzung eigener Projekte sollten Jugendlichen im Quartier offene Räume zur Verfügung gestellt werden. Dies muss einhergehen mit einer Übertragung von Verantwortung und Gestaltungsfreiheit.

Institutionelle Verbesserungen, wie z.B. Maßnahmen zur Öffnung der Schulen im Stadtteil werden im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Soziale Stadt“ vorgenommen. Zum Stadtteil geöffnete Schulen und Gemeinschaftseinrichtungen müssen zu „Orten der Integration“ qualifiziert werden.

Jugendliche fühlen sich von klassischen Planungs- und Bürgerbeteiligungsverfahren oft nur wenig angesprochen. In der Novelle des Baugesetzbuchs wird auf die Notwendigkeit von Jugendbeteiligung explizit hingewiesen. Zukünftig müssen Kommunen adäquate Beteiligungsmethoden entwickeln, über die Jugendliche ihre Interessen vertreten können.

Ältere Menschen in der Stadt

Die Kommunen stehen vor der Aufgabe, Antworten auf die demografischen Entwicklungen zu finden. Insbesondere die Alterung und die Ausdifferenzierung der Lebensstile erfordern Umbauten, Umnutzungen, Neu- und Rückbauten in Gebäuden und Quartieren unter Berücksichtigung von wachsender und schrumpfender Einwohnerschaft. Eine wesentliche Herausforderung wird in dem altersgerechten Umbau von Wohnungsbeständen und der städtischen Infrastruktur liegen. Bei der Umsetzung dieser Herausforderungen spielen Anreizsysteme und angepasste Gesetze des Staates eine Rolle. Diese Aufgabe bezieht sich jedoch auch auf Selbstnutzer, private Vermieter und auf die Wohnungswirtschaft.

Nachhaltige Stadtstrukturen sind generationenübergreifend zu planen. Mehrgenerationen- und Nachbarschaftshäuser bieten besondere Chancen für ein tolerantes und verständnisvolles Miteinander. Denn viele ältere Menschen bringen sich aktiv in gesellschaftliche Aufgaben ein – oft ehrenamtlich. Damit werden Barrieren zwischen Jung und Alt abgebaut. Gemischte Stadtstrukturen, kurze Wege, bezahlbare Mieten, altersgerechte Wohnungen und fußläufig erreichbare attraktive öffentliche Räume sind vor allem für ältere Menschen Qualitätskriterien. Ein vielfältiges Angebot an unterschiedlichen Wohnformen und Gemeinschaftsangeboten für alle Stadtteilbewohner ist Grundlage für attraktive, lebenswerte und zukunftsgerechte Stadtquartiere.

Geschlechtergleichstellung und Stadtentwicklung

Die Gleichstellung der Geschlechter ist trotz der gesetzlichen Verankerung kein Prozess, der sich von alleine trägt. Es gilt, die Prinzipien und Ziele des Gender Mainstreamings in alltägliches Handeln zu überführen. Vielerorts mangelt es noch an der Selbstverständlichkeit, was oft auch mit den Geschlechterproportionen auf der Ebene der Entscheidungsträger zu tun hat.

Die „Europäische Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf kommunaler und regionaler Ebene“ verpflichtet seit 2006 die Kommunen, einen Gleichstellungs-Aktionsplan zu entwickeln, anzunehmen und umzusetzen. In Deutschland haben jedoch erst 34 Kommunen und Kreise sowie der Städtetag Rheinland-Pfalz die Charta unterzeichnet.

In Deutschland muss weiter an wesentlichen Voraussetzungen für ein Gender Mainstreaming gearbeitet werden. Dazu zählt die ämterübergreifende Verankerung des Prinzips in den Kommunalverwaltungen, insbesondere auf den Führungsebenen. Erforderlich ist gleichzeitig ein kontinuierliches Monitoring, das bei einer Vernachlässigung des Gender Mainstreaming in konkreten Korrekturmaßnahmen mündet.

7. Was bedeutet dies für eine neue Stadtagenda? (730 Wörter)

Future challenges and issues in these areas that could be addressed by a New Urban Agenda

aktuell: 641 Wörter

Städtewachstum und Schrumpfung

- Der demographische Wandel schlägt sich räumlich und zeitlich in parallelem Schrumpfen und Wachsen von Städten und Gemeinden nieder. Er stellt Kommunen mit Bevölkerungsrückgang aber auch wachsende Städte und Regionen vor große Herausforderungen. Innovative Planungs- und Finanzierungsansätze sowie technische Lösungen müssen gefunden werden, um diesen Herausforderungen im Sinne einer sozial verträglichen und ökologischen Stadtentwicklung gerecht zu werden.
- Es sind die Voraussetzungen für eine gleichwertige Entwicklung und eine gute Versorgung in Stadt und Land zu schaffen. Städtische wie ländliche Räume haben Anspruch auf gute Entwicklungschancen. Aus den Erfahrungen Deutschlands hat sich das Mehrebenensystem mit klaren Zuständigkeiten der Ebenen und dem Konzept der Kommunalen Selbstverwaltung bewährt; allerdings sollten die Möglichkeiten der Regionalplanung zur Lenkung der örtlichen Gesamtplanung zukünftig stärker genutzt werden. Auf kommunaler Ebene können viele der Herausforderungen partizipativ und bürgernah diskutiert, beschlossen, umgesetzt und vorhandene Infrastrukturen dauerhaft bewirtschaftet werden.
- Anreizsysteme für die Sicherstellung von Leistungen der Daseinsvorsorge sind auszubauen. Das können auch Anreize über den Finanzausgleich, individuelle Anreize (etwa im Gesundheitswesen) oder PPP-Modelle sein.
- Um Erreichbarkeits- und Versorgungsdefizite ländlicher Regionen auszugleichen, muss in Zeiten der Wissensgesellschaft die digitale Infrastruktur und Vernetzung gestärkt und der Breitbandausbau vorangetrieben werden.

Stadt-Land-Beziehungen

- Städte und ihr Umland sollten Kooperationen aufbauen bzw. bestehende fortführen und ausbauen. Damit können regionale Wirtschafts- und Stoffkreisläufe, die Nahrungsmittel-, Energie- und Wasserversorgung sichergestellt und stärker miteinander vernetzt werden (urban nexus), der stadtreionale öffentliche Verkehr gestärkt und die Region für Naherholung erschlossen werden.
- Ein wichtiger Ansatz für eine gute Entwicklung in ländlichen Regionen ist die verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Kommunen.
- Es ist ein Ausgleich zwischen Stadt und Land anzustreben und auf ein sich ergänzendes Gleichgewicht unterschiedlicher Funktionen hinzuwirken. Ein zentraler Baustein ist der Aufbau regionaler Kreislaufsysteme, die den Transportaufwand für Menschen und Waren reduzieren, ländliche Leistungen in Wert setzen, Ressourcen effizient nutzen und insbesondere kleine und mittlere Betriebe in der Region stärken können.

Jugend in der Stadt

- Kindern und Jugendlichen müssen gleiche Chancen auf ein gutes Aufwachsen ermöglicht werden. Der Benachteiligung von Kindern und Jugendlichen aus ärmeren Haushalten durch sozial-räumliche Ausdifferenzierung (Segregation) muss aktiv entgegengewirkt werden.
- Allen Jugendlichen muss der Zugang zu einer ihren Fähigkeiten und Interessen entsprechenden Ausbildung ermöglicht werden. Eine Herausforderung besteht darin, junge Menschen aus bildungsfernen Schichten zu integrieren. Dabei hat sich ein quartiersbezogener Ansatz bewährt, der besonders Jugendliche aus benachteiligten Stadtquartieren anspricht.
- Städte bieten die Chance für eine erfolgreiche Integration von Menschen mit Migrationshintergrund. Dafür müssen Orte der Zusammenkunft geschaffen und erhalten werden und zivilgesellschaftliches Engagement gefördert werden. Die deutschen Sportvereine liefern durch ehrenamtliches Engagement einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der Jugendlichen und zur Integration von Menschen mit Migrationshintergrund.
- Junge Menschen können mit ihren Ideen und ihrem Engagement dazu beitragen, Städte lebenswerter zu machen. Jugendlichen müssen dazu Freiräume und geeignete Beteiligungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt, Chancen eröffnet und Rückhalt gegeben werden.
- Die Partizipation Jugendlicher ist zu stärken. Sie benötigt jedoch gute Anreize und neue Formen.

Ältere Menschen in der Stadt

- Die Alterung und die Ausdifferenzierung der Lebensformen erfordert Umbauten, Umnutzungen, Ergänzungen und Rückbauten in Gebäuden und Quartieren. Dies ist auf intelligente Weise mit dem ökologischen Umbau der Städte zu verbinden.
- Die speziellen Anforderungen älterer Menschen an Infrastrukturen wie ÖPNV, Gehwege etc., sowie für Krankenhäuser, Gemeinschaftsangebote müssen stärker in Stadtentwicklungskonzepte eingebunden werden
- Ein erfolgreiches Konzept ist das der Mehrgenerationenhäuser. Dieses gilt es weiter zu entwickeln und die Angebote zu verstetigen.
- Ältere und pflegebedürftige Menschen sollen ihren Alltag in der eigenen Wohnung weitgehend selbstbestimmt bewältigen können. Neben dem altersgerechten Umbau der Wohnungsbestände gilt es, auch Angebote altersgerechter Begleitung und technischer Unterstützungssysteme zu schaffen.
- Gemischte Stadtstrukturen, kurze Wege, bezahlbare Mieten und altersgerechte Wohnungen sind für ältere Menschen eine Voraussetzung, um möglichst lange in der angestammten Umgebung bleiben zu können. Die altersgerechte Anpassung des Wohnungsbestandes ist dauerhaft zu fördern. Quartierskonzepte gewinnen auch in diesem Kontext zunehmend an Bedeutung.

Geschlechtergleichstellung und Stadtentwicklung

- Es müssen Voraussetzungen für eine flächendeckende Etablierung des Gender Mainstreamings geschaffen werden. Dazu zählen Anreizsysteme und die Einführung eines kontinuierlichen Monitorings.

II. Städtebau und Flächennutzungsplanung

Land and Urban Planning: Issues and Challenges for a New Urban Agenda
(4160 Wörter, inkl. Schaubilder/Bilder)

8. Nachhaltige Stadtentwicklung und Städtebau (540 Wörter)

Ensuring sustainable urban planning and design

aktuell: 517 Wörter

Die Bundesrepublik Deutschland strebt eine nachhaltige Stadtentwicklung im europäischen Rahmen an. Mit der „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ wurde 2007 gleichsam ein Primat der integrierten Stadtentwicklung für eine nachhaltige Entwicklung der Städte allgemein und für eine sozialorientierte Stärkung benachteiligter Stadtquartiere im Besonderen verabschiedet.

Rechtlich ist die nachhaltige Stadtentwicklung in Deutschland zum einen durch das Instrument der Bauleitplanung gemäß Baugesetzbuch festgelegt: „Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“¹⁶ Zum anderen unterliegt die nachhaltige Stadtentwicklung weiteren Rechtsbestimmungen aus zahlreichen Fachbereichen wie Raumordnung, Landesplanung oder der Klimaschutzgesetzgebung.

Zum kulturellen Verständnis nachhaltiger Stadtentwicklung gehört einerseits das Streben nach gebauter Qualität, und andererseits auch praktizierte Qualität in den Verfahren und Prozessen der Planung, Beteiligung und Kooperation aller Stadtentwicklungsakteure sowie der Bereitstellung und des Betriebs von Infrastrukturen und Dienstleistungen zur Grundversorgung. Baukultur umfasst nicht nur gutes Planen und Bauen, sondern auch das Reden darüber. Sie erfordert eine hohe Aufmerksamkeit für die Qualität der gebauten Umwelt.

In den deutschen Städten kumulieren Ressourcenverbrauch und Umweltbelastungen. Auch wenn die Ausweitung der baulichen Flächennutzung aufgrund einer neuen Flächenpolitik und Restriktionen zurückgeht, steht sie weiterhin in Konflikt mit dem Erhalt von Naturräumen und Landwirtschaftsflächen. Zugleich gewinnen die Städte an Attraktivität als Wohn-, Kultur- und Arbeitsorte. Insbesondere dynamische Großstädte gewinnen an Einwohnern, während die Gesamtbevölkerung Deutschlands zurückgeht. Allerdings nehmen mit der neuen Attraktivität urbaner Lebensräume auch soziale Disparitäten zu, die den sozialen Zusammenhalt in und zwischen den Städten gefährden.

Über den Klima- und Wirtschaftswandel hinaus sind deutsche Städte und Gemeinden vor allem mit den unterschiedlichen Ausprägungen des demografischen Wandels konfrontiert. Alle Städte im Bundesgebiet haben aber auch Potenzial für wirtschaftliche Dynamik, kulturelle Identität und Innovation. Somit bergen die urbanen Räume in Deutschland sowohl Spannungsfelder und Herausforderungen als auch Optionen für eine nachhaltige Entwicklung. In diesem Zusammenhang

¹⁶ § 1 BauGB

bietet die aktive Gestaltung einer nachhaltigen Entwicklung und des Klimaschutzes auf kommunaler Ebene erhebliche Chancen. Klimaschutzmaßnahmen, z.B. der Ausbau einer klimafreundlichen Mobilitätsinfrastruktur, aber auch niedrighschwellige Angebote zur Unterstützung nachhaltiger Lebensstile, steigern die Attraktivität von Städten und Gemeinden.

Für eine integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung bieten die Städte europäischer Prägung günstige Voraussetzungen, verfügen sie doch über urbane Strukturen und über eine ausgeprägte Kultur der Anpassungsfähigkeit. Für die Städte in Deutschland ist festzustellen, dass Substanz und Strukturen der „Stadt von Morgen“ zum großen Teil heute bereits gebaut sind. Mithin geht es bei der nachhaltigen Stadtentwicklung in Deutschland primär um Entwicklung im städtebaulichen Bestand und Qualitätsentfaltung in urbanen Lebensräumen. In diesem Sinne sind künftig vor allem folgende städtebauliche Leitprinzipien zu beachten:

- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Erhalt bestehender zukunftsfähiger Stadtstrukturen und historischer Bausubstanz
- Wiedernutzung und Strukturangepassung auf Brachflächen
- Nutzungsvielfalt in nahräumlicher Erreichbarkeit
- Bauliche Kompaktheit in Einklang mit Grün- und Freiraumqualität
- Offene und barrierefreie Stadträume
- Entwicklung und Sicherung des Naturraumes
- Funktionsstärkung der zentralen Stadträume

9. **Städtisches Bodenmanagement und Zersiedelung (540 Wörter)**

Improving urban land management, including addressing urban sprawl

aktuell: 567 Wörter

Deutschland verfolgt seit langem eine kompakte Siedlungsentwicklung. Nach der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie soll die Flächeninanspruchnahme auf 30 ha/Tag im Jahr 2020 gegenüber 129 ha/Tag im Jahr 2000 begrenzt werden. 2012 lag sie in Deutschland bei nur noch 74 ha/Tag. Sie war nach letztverfügbaren Daten 2000-2006 mit 0,4 % pro Jahr Umwidmung von Freiflächen für Wohnen und Wirtschaften auch niedriger als der Durchschnitt von 36 europäischen Ländern mit 0,6 % pro Jahr. Die Flächeninanspruchnahme lag zuvor zwischen 1990 und 2000 mit 0,7 % pro Jahr aber noch über dem europäischen Schnitt von 0,5 % pro Jahr. Vor dem Hintergrund einer leicht sinkenden Bevölkerungszahl bewegt sich die Umwandlung von Freiflächen in bebaute Flächen dennoch auf einem hohen Niveau. Denn der Flächenverbrauch hängt vom Umfang der Baulandausweisung durch Gemeinden und Städte ab. Eine Koordinierung oder Begrenzung durch die übergeordnete Raumordnung der Länder ist nicht gegeben.

Kommunen können innerhalb ihres Gemeindegebietes durch Bauleitplanung neues Bauland ausweisen oder Brachflächen und altindustrialisierte Gebiete für neue städtebauliche Entwicklungen in Wert setzen.

Manche Gemeinden betreiben Wohnbaulandentwicklung vorrangig, um ihre Einwohnerbasis zu konsolidieren und junge Haushalte zu gewinnen. Damit soll die Auslastung der sozialen und technischen Infrastruktur gesichert werden. Unter Bedingungen des Bevölkerungsrückgangs nimmt deshalb die Konkurrenz um junge Haushalte zwischen den Gemeinden und Städten zu. Dies führt in einigen Regionen zu dem paradoxen Effekt, dass trotz rückläufiger Nachfrage auf Grund des demografischen Wandels an einer expansiven Baulandausweisung festgehalten wird. Schrumpfende Gemeinden müssen jedoch ihre Entwicklung aktiv gestalten, z. B. durch Rückbau oder Umwidmung

von Siedlungsfläche. Von Bevölkerungsrückgang sind aber nicht alle Gemeinden gleichermaßen betroffen.

In prosperierenden Kommunen gibt es auch in Zukunft einen Bedarf nach Baulandentwicklung, insbesondere wenn wenige Flächenreserven existieren und diese auch noch schwierig zu mobilisieren sind.

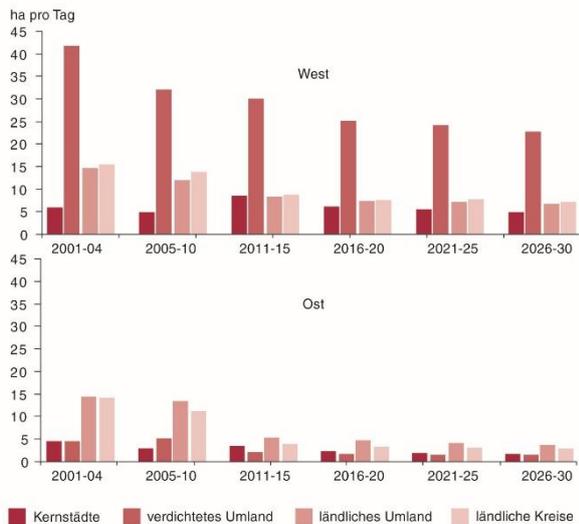
Nicht wenige Kommunen planen die zusätzliche Ausweisung von Gewerbebauland und betreiben eine aktive Vorratshaltung von baureifem Gewerbebauland – trotz zunehmender Entspannung auf Gewerbebaulandmärkten sowie wachsenden Beständen von Gewerbe- und Industriebrachen. Aktuelle Baulandreserven übersteigen in den meisten Teilräumen bereits den langfristigen Flächenbedarf der Wirtschaft. Dies führt dort zu anhaltend niedrigen Gewerbebaulandpreisen und Schwierigkeiten bei der Flächenvermarktung.

Mittlerweile werden von den Kommunen aber auch die Kosten einer auf Wachstum ausgerichteten Baulandentwicklung als entscheidender Nachteil wahrgenommen. Für neue Baugebiete reichen häufig die Kapazitäten der bestehenden Infrastruktur nicht mehr aus. Kindergärten müssen neu gebaut, Kanalkapazitäten erweitert oder die verkehrliche Anbindung durch Bauvorhaben aufwendig verbessert werden.

Für eine städtebauliche Innenentwicklung durch Brachflächenwiedernutzung, Baulückenschließung oder Nachverdichtung sprechen nicht nur ökologische Gründe. Durch Intensivierung der städtebaulichen Innentwicklung sinkt der Siedlungsdruck im Außenbereich und mehr Fläche bleibt für Land- und Forstwirtschaft, Erholung und Natur erhalten. Erklärtes Ziel der Städtebaurechts-Novelle 2013 ist, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgt. Um dies zu erreichen, wurden die rechtlichen Anforderungen an die Bauleitplanung verschärft. So sind z.B. bei einer Planung die Innenentwicklungspotenziale zu Grunde zu legen. Der Bedarfsnachweis für zusätzliche Baulandentwicklung muss sich durch aktuelle Prognosen der kommunalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung rechtfertigen lassen. Für Kommunen bietet sich zudem eine Kreislaufwirtschaft für Flächen an, die Umwandlung und Recycling sowie unter Schrumpfungsbedingungen auch Renaturierung einschließt. Es bedarf zukünftig auch neuer bzw. veränderter ökonomischer Instrumente Entsiegelungs- und Renaturierungskonzepte, Management für Brachflächen und Verkehrsberuhigungskonzepte. Ein weiteres Problem stellt die Mobilisierung von Flächen dar, die sich nicht im Eigentum der Städte befinden oder aufgrund von Altlasten nicht genutzt werden können.

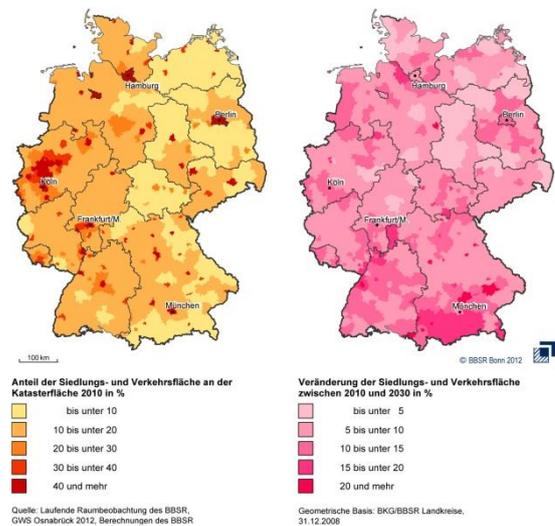
Abb. 7: Vergangene und erwartete Flächeninanspruchnahme in Deutschland

Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche nach zusammengefassten Kreistypen bis 2030



Quellen: Flächenerhebung des Bundes und der Länder, GWS Osnabrück 2012, Berechnungen des BBSR

Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche zwischen 2010 und 2030



10. Städtische und stadtnahe Nahrungsmittelproduktion (540 Wörter)

Enhancing urban and peri-urban food production

aktuell: 590 Wörter

Die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln ist in allen Regionen und Städten des Landes gesichert. Die meisten Landwirtschaftsflächen liegen zwar außerhalb von Städten, aber die dezentrale Siedlungsstruktur und die umfassend ausgebaute Verkehrsinfrastruktur unterstützen eine gute Verteilung der Nahrungsmittel in die Städte – das gilt sowohl für deutsche als auch für importierte Agrarprodukte.

Über 50 % der Fläche Deutschlands ist landwirtschaftliche Nutzfläche. Knapp die Hälfte davon besteht aus Böden mit hoher Ertragsfähigkeit. Da sich Städte in Deutschland vor allem in Lagen mit ertragreichen Böden entwickelt haben, bestehen hier seit Jahrzehnten Nutzungskonflikte. Insbesondere durch den Zuwachs der Siedlungs- und Verkehrsflächen bei gleichzeitigem Bedeutungsverlust des primären Sektors sinkt die landwirtschaftliche Nutzfläche in Deutschland kontinuierlich. Bis 2030 ist mit einem Rückgang von über 2 % durch Siedlungsflächenwachstum zu rechnen. Davon betroffen sind vor allem städtische bzw. stadtnahe und oft ertragreiche Böden.

Hochwertige, stadtnahe Böden sind besonders für Sonderkulturen wie Obst und Gemüse wichtig. Derzeit liegt der Selbstversorgungsgrad Deutschlands von Obst bei nur 20 % und Gemüse bei 37 %¹⁷, während Kartoffeln, Getreide, Milchprodukte und Fleisch Werte von deutlich über 100 % erreichen und exportiert werden. Durch den fortschreitenden Verlust von ertragreichen Böden in Agglomerationen stehen immer weniger stadtnahe Flächen für Obst- und Gemüseanbau zur Verfügung, was nicht zuletzt zu immer längeren Transportwegen und somit zu unerwünschten Nebeneffekten in Bezug auf das Klima führt.

Derzeit legen Nahrungsmittel in Deutschland bereits durchschnittlich einen Weg von rund 200 km zurück. In den letzten Jahren ist eine Zunahme des Transportaufkommens und der Distanzen zu

¹⁷ Quelle: BLE und BMELV

beobachten. 80 % der Nahrungsmittel werden aufgrund von Verderblichkeit, Flexibilität und der niedrigen Transportkosten mit dem LKW transportiert. Schifffahrt und Bahn spielen eine untergeordnete Rolle.

Es gibt aber auch gegenläufige Entwicklungen: Die Nachfrage nach regionalen Lebensmitteln, die in der Nähe der Verbraucher angebaut und konsumiert werden können, ist in Deutschland gestiegen. Ein Grund ist die wachsende Kritik an der globalisierten, agrar-industriellen Massenproduktion, den damit verbundenen langen Transportwegen sowie Umwelt- und Klimabelastungen. Aber auch zahlreiche Lebensmittelskandale haben dazu beigetragen. Beispielsweise hat sich die in Italien entstandene, internationale Slow-Food-Bewegung auch in Deutschland etabliert. In 80 Städten engagieren sich Mitglieder für gute regionale Produkte und mehr Transparenz am Lebensmittelmarkt.

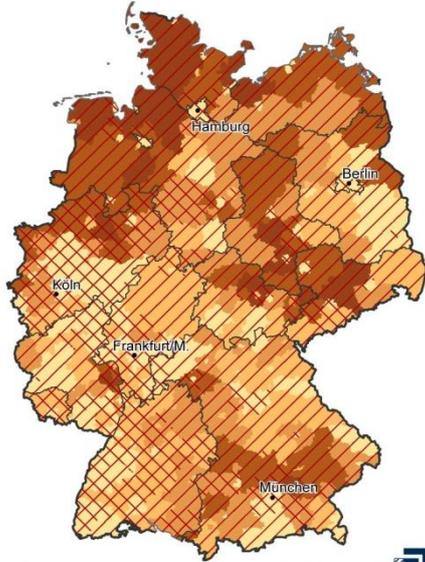
Zudem gibt es Ansätze, Nahrungsmittel verstärkt auch in Städten zu produzieren. Erprobt werden Konzepte der „vertikalen Landwirtschaft“, um in Gebäuden u. a. Obst, Gemüse und Speisepilze zu produzieren und Hausdächer für Gewächshäuser zu nutzen.

Im Bereich Gartenbau entwickeln sich immer mehr urbane Gemeinschaftsgärten – häufig auf Brachflächen („urban gardening“). Hier können Stadtbewohner Obst, Gemüse und Kräuter für den Eigenbedarf anbauen und ernten. In einigen Städten wird zudem eine besondere Form der Allmende erprobt: Im öffentlichen Raum wird durch die Stadt Obst und Gemüse angebaut, das von den Bewohnern geerntet werden kann. Neben diesen aktuellen Trends hat Deutschland über eine Million Kleingärten mit langer Tradition. Kleingärtner nutzen i.d.R. über ein Drittel ihrer Gartenparzelle zur Obst- und Gemüseerzeugung für den Eigenbedarf. Sowohl neuere als auch ältere Formen urbanen Gärtnerns übernehmen – über die Subsistenz hinaus – weitere wichtige Funktionen: Urbane Gärten sind Orte der sozialen Begegnung und Kommunikation auch für Bewohner benachteiligter Quartiere, sie sorgen für mehr Grün in der Stadt und verbessern die ökologische Bilanz und die Klimaresilienz. Als Gemeinschaftsgärten unterstützen sie in Kooperation mit Schulen und Kindertageseinrichtungen den sozialen Zusammenhalt vor allem in benachteiligten Stadtteilen.

Aus dem Blickwinkel der Ernährungssicherung spielen „vertikale Landwirtschaft“ und urbane Gärten bislang eine untergeordnete Rolle; auch in näherer Zukunft ist – auch aufgrund von Wirtschaftlichkeitsaspekten – nicht mit einem grundsätzlichen Wandel zu rechnen. Daher bedürfen die verbliebenen, fruchtbaren, stadtnahen, landwirtschaftlichen Produktionsflächen umso mehr des gezielten Schutzes vor der Umwidmung in Siedlungs- und Verkehrsflächen.

Abb. 8: Landwirtschaftsfläche und Ertragskraft der Böden in Deutschland

Landwirtschaftsfläche 2011



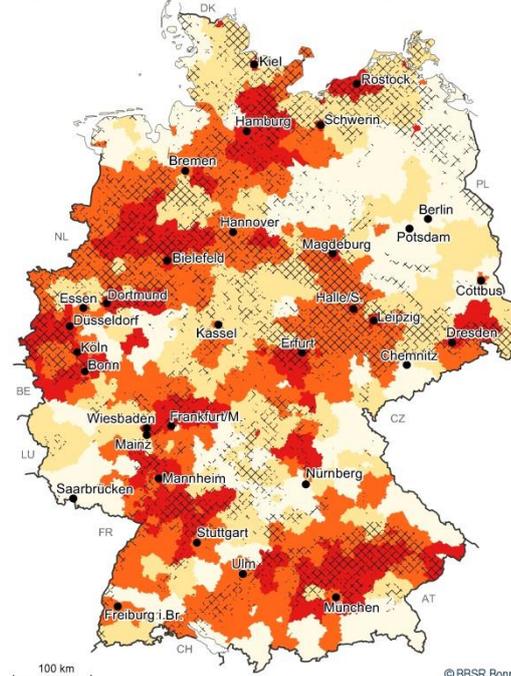
100 km © BBSR Bonn 2014

Anteil der Landwirtschaftsfläche an der Katasterfläche in %



Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR, Statistisches Bundesamt, Statistische Landesämter
Geometrische Grundlage: BKG/BBSR Kreise 31.12.2011

Flächeninanspruchnahme auf Böden mit hoher Ertragsfähigkeit (Simulation der Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung bis 2030)



100 km © BBSR Bonn 2014

Flächeninanspruchnahme auf Böden mit hoher Ertragsfähigkeit (im Vergleich zum Bundesdurchschnitt)



Datenbasis:
Laufende Raumbewertung des BBSR;
GWS Osnabrück 2012;
Ackerbauliches Ertragspotenzial BGR 2013;
Berechnungen des BBSR;
Geometrische Grundlage:
BKG, Gemeinden, 31.12.2008
Bearbeitung: R. Goetzke

11. **Stadtmobilität** (540 Wörter) Addressing urban mobility challenges aktuell: 617 Wörter

Urbane Mobilität und Stadtentwicklung gehören zwingend zusammen. Mobilität ist auch in Deutschland die wesentliche Voraussetzung für Lebensqualität sowie die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und der Produktivität.

Lange Zeit war das Auto das dominierende Verkehrsmittel in den Städten. Vor allem durch die Suburbanisierung seit den 1970er Jahren stiegen die Pkw-Zahlen und der motorisierte Individualverkehr stark an. Nach wie vor werden in Deutschland die meisten Wege und die längsten Strecken mit dem Auto zurückgelegt. Hohe und weiter steigende Verkehrsbelastungen sind die Folge. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an allen Wegen ist aber gerade in den Großstädten deutlich niedriger als in den anderen Stadt- und Gemeindetypen. Er behält mit einem Anteil von durchschnittlich etwa 50 % jedoch eine große Bedeutung.

Viele Haushalte leben auch ohne Pkw, da sie sich diesen entweder nicht leisten können oder bewusst darauf verzichten. In deutschen Großstädten besitzen durchschnittlich 30 % der Haushalte keinen Pkw, in den Mittelstädten 15 % und in den Kleinstädten 11 %. Mittlerweile gibt es in Deutschland Trendentwicklungen wie „zurück in die Stadt“ und auch dadurch Anzeichen für ein verändertes Mobilitätsverhalten der Stadtbewohner. In den letzten Jahren verzichten vielfach jüngere Erwachsene in den größeren Städten auf einen Führerschein und/oder besitzen keinen eigenen Pkw. Denn keinen Pkw zu besitzen, bedeutet nicht automatisch weniger mobil zu sein.

Der in vielen Städten gut ausgebaute öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)¹⁸ kann einen Großteil der Mobilitätsansprüche befriedigen und wirkt zudem klimafreundlich. Der ÖPNV muss sich an aktuelle Entwicklungen des demografischen Wandels anpassen wie eine erhöhte Nutzung durch Ältere und rückläufige Schülerzahlen. Ausbau, Sanierung und barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV bei gleichzeitiger Minderung des privaten Autoverkehrs in den Städten gehören daher zu den wichtigsten Zukunftsaufgaben. Der ÖPNV spielt auch für die Anbindung von Stadträndern und dem ländlichen Umfeld eine große Rolle.

Ergänzt wird der ÖPNV, zu dem auch Taxi- und Mietwagen gezählt werden, durch gut ausgebaute Fuß- und Fahrradwegesysteme und Carsharing-Angebote. Carsharing erlebt einen Aufschwung, die Zahl der Nutzer steigt konstant an. Carsharingsysteme finden sich bereits in 343 Kommunen (darunter auch viele kleine und mittlere). Insgesamt gibt es in Deutschland ca. 3900 Mietstationen privater Anbieter.

Zukunftsweisend sind integrierte Verkehrssysteme, die unterschiedliche Verkehrsmittel miteinander verbinden. Im Rahmen der Radverkehrsförderung wird z. B. der ÖPNV mit öffentlichen Leihfahrrädern vernetzt. Die gemeinsame, sich ergänzende Nutzung der beiden Systeme ermöglicht ein verändertes und autounabhängigeres Mobilitätsverhalten. Durch flexibel integrierbare Verkehrssysteme wird eine Transportkette von Tür zu Tür gewährleistet. Dabei nimmt die Bedeutung digitaler Medien kontinuierlich zu – um sich z.B. mobil ein Ticket zu kaufen oder ein Fahrzeug zu mieten.

Bereits 2010 hat die Bundesregierung die Nationale Plattform Elektromobilität ins Leben gerufen, um Elektromobilität in Deutschland entscheidend voran zu bringen und die Markteinführung innovativer Elektrofahrzeuge zu beschleunigen. Der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen und Strom aus erneuerbaren Energien kann einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten und zugleich

¹⁸ Als öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) wird in Deutschland der Personennahverkehr als Teil des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Grundversorgung auf Straße, Schiene und Wasser im Nahbereich bezeichnet

die Lärmemissionen des Straßenverkehrs verringern. Gleichzeitig ist eine Verbindung zukunftsfähiger Mobilitäts- und Siedlungskonzepte erforderlich, auch unter Einbeziehung der Veränderungen in den Siedlungsstrukturen als Auswirkung auf den demografischen Wandel. Grundlage hierfür sind Erreichbarkeitsanalysen auf Grundlage alternativer Mobilitätskonzepte.

Denn die Belastung durch Lärm hat sich inzwischen zu einem zentralen städtischen Umweltproblem entwickelt. Dabei spielt Verkehrslärm von Straße und Schiene eine große Rolle.

Die Transportleistung des Güterverkehrs in Deutschland nimmt stetig zu. Immer mehr Güter werden immer weiter transportiert. Die Distanz vom Verbraucher zum Erzeuger wird größer, da der Transport gegenüber der lokalen Erzeugung profitabler ist. Ebenso wie der Personenverkehr muss der Güter- und Wirtschaftsverkehr daher auch stadtverträglich organisiert werden. Ziel der Kommunen ist es, Städte von Lärm und Schadstoffen zu entlasten und öffentliche Räume, Hauptstraßen und Plätze orientiert am menschlichen Maßstab zu gestalten.

12. **Neue Governanceansätze** (540 Wörter)

Improving technical capacity to plan and manage cities

aktuell: 667 Wörter

Die kommunale Selbstverwaltung umfasst auch die Grundlagen der finanziellen Eigenverantwortung. Dazu gehört eine den Gemeinden mit Hebesatzrecht zustehende wirtschaftskraftbezogene Steuerquelle. Zugleich werden die Städte und Gemeinden in Deutschland aber auch durch entsprechende Regelungen von Bund und Ländern finanziell bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützt. Dennoch haben nicht wenige Kommunen finanzielle Engpässe zu bewältigen.. Nach aktuellen Angaben des Bundesministeriums für Wirtschaft beziffert sich z.B. der derzeit aufgelaufene Investitionsstau in den deutschen Kommunen auf insgesamt 156 Milliarden Euro.

Städtische Planung ist in Deutschland durch das Baugesetzbuch (BauGB) und weitere baurechtliche Vorschriften geregelt. Das BauGB formuliert Leitplanken und Verfahrensvorgaben für städtische Entwicklungsprojekte. Darin verankert ist eine zweistufige Beteiligungsregelung. Wie die Beteiligung von Bürgern und Behörden konkret umgesetzt wird, entscheidet jedoch die Kommune je nach Anlass, Gegenstand und Ausmaß der Planung. Fest steht: Mitgestaltung durch Bürgerbeteiligung ist ein konstitutives Element einer lebendigen repräsentativen Demokratie und wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige, integrierte Stadtentwicklung. Sie legitimiert Mehrheitsentscheidungen des Stadtrates als Ausdruck des Gemeinwohls und verbessert die Qualität und Akzeptanz von Planungen. Bürgerbeteiligung erhöht allerdings zugleich auch die Komplexität von Planungs- und Entscheidungsprozessen und den Ressourcen- und Kompetenzbedarf. Für Verwaltung und Politik stellen sich damit besondere Herausforderungen. Dies gilt auch für die Beteiligung auf dem Feld informeller Planungen: Stadtentwicklungspläne oder Integrierte Entwicklungskonzepte legen die langfristigen Ziele fest und bestimmen die strategischen Leitlinien für die Zukunft der Stadt. Sie koordinieren die Integration verschiedener Sektorpolitiken. Ihr informeller Charakter ist eine Stärke, wenn es um die Einbindung der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt geht. Dies geschieht in den vergangenen zehn Jahren immer stärker durch neue innovative Formen der bürgerschaftlichen Mitwirkung und privater Initiative an der Stadtentwicklung. Hier reicht das Feld von Bürgerstiftungen, Bürgerhaushalten, Bürgerbeiräten, Zwischennutzungen von leer stehenden Gebäuden und Brachen bis hin zu Energiegenossenschaften und Crowdfunding-Initiativen.

Stadtentwicklung ist in Deutschland schon immer ein Gemeinschaftswerk gewesen, in das in unterschiedlicher Intensität neben der öffentlichen Hand auch die lokale oder regionale Wirtschaft und die Zivilgesellschaft eingebunden ist. Kooperationen mit der Wirtschaft und die Einbeziehung privater

Initiativen sind nicht neu: Sie werden bereits in Public-Private-Partnership-Modellen und in investorengetragenen Bebauungsplänen angewendet.

Mit dem Wandel kommunaler Aufgaben im ökonomischen, ökologischen und sozialen Umfeld kommt der stetigen Weiterentwicklung der Urban Governance eine große Bedeutung zu. So werden Städte widerstandsfähig mit Blick auf die spürbaren Verschiebungen in der Regelung, Wahrnehmung und Finanzierung öffentlicher oder gesellschaftlicher Aufgaben. Im Vordergrund stehen die verstärkte Kooperation von Staat und Gesellschaft und die Einbindung Privater bei der Umsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

- Im Quartier ist die Vernetzung von Gewerbetreibenden und zivilgesellschaftlichen Akteuren von Bedeutung. Ziel ist eine Stabilisierung und Erhöhung der Attraktivität der Stadtquartiere und die Förderung endogener Potentiale, lokaler Ökonomien, Bildungsinstitutionen etc.
- Die Aktivierung zusätzlichen unternehmerischen Engagements für die Stadtentwicklung (Corporate Social Responsibility), aber auch die Einbeziehung privater Stiftungen in Stadtentwicklungsprojekte werden verfolgt.
- Bei der energetischen Modernisierung von Stadtquartieren steigt die Bedeutung von kooperativen Planungen und Investitionen mit der Energiewirtschaft.

Um die Zusammenarbeit von Einzeleigentümern im Quartier zu stärken, wurden vereinzelt Business Improvement Districts (BID) und Housing Improvement Districts (HID) ermöglicht. Beide Instrumente basieren auf der Anwendung öffentlich-rechtlicher Satzungen, mit denen alle betroffenen Eigentümer, bei Vorliegen einer Mindestzustimmung, innerhalb eines Gebiets zur privaten Finanzierung der privat verantworteten Maßnahmen mit herangezogen werden können. Praktische Beispiele belegen, dass aber auch mit der freiwilligen Zusammenarbeit einzelner Wohnungs- und Gebäudeeigentümer (Wohneigentümergeinschaften) große Erfolge erzielt werden können.

Ein Mehr an Beteiligung benötigt die Begleitung durch die öffentliche Hand als einem steuernden Impulsgeber, der seiner Gemeinwohlverantwortung gerecht wird und verhindert, dass sich Einzelinteressen auf Kosten weniger gut organisierter Bürger der Stadt durchsetzen. Auch darf die Einbindung privater Initiative nicht zu einer Privatisierung der Stadtentwicklung führen. Informelle Verfahren erfordern daher wie die formellen Verfahren einen gerechten Abwägungsprozess. Vielmehr sind strategische Allianzen und Verantwortungsgemeinschaften zu organisieren, in deren Zentrum die Ziele einer nachhaltigen, integrierten Stadtentwicklung verankert sind – und dies auf allen staatlichen Ebenen. Aufgrund der fehlenden Außenverbindlichkeit ersetzen die informellen Instrumente allerdings nicht die formellen, sondern ergänzen sie und ermöglichen den bedarfsgerechten Instrumenteneinsatz.

13. **Was lernen wir daraus?** (730 Wörter,)

Challenges experienced and lessons learned in these areas

Insgesamt 967 Wörter

Nachhaltige Stadtentwicklung und Städtebau

Bei der Sicherung nachhaltiger und zukunftsfähiger Städte müssen alle gesellschaftlichen Ressourcen aktiviert werden: Von ökonomischen Potenzialen der Wirtschaftsakteure über staatliche Institutionen mit ihren Transfer- und Förderleistungen bis hin zum gemeinnützigen und freiwilligen Bürgerengagement. Die neu eingerichtete Nationale Plattform Zukunftsstadt der Bundesregierung erarbeitet derzeit eine entsprechende Forschungs- und Innovationsagenda.

Der Bund bietet über die Plattform „Nationale Stadtentwicklungspolitik“ neue Impulse informeller und formeller Planung über sechs Handlungsfelder:

- Bürger für ihre Stadt aktivieren - Zivilgesellschaft
- Chancen schaffen und Zusammenhalt bewahren – soziale Stadt
- Innovative Stadt - Motor der wirtschaftlichen Entwicklung
- Die Stadt von morgen bauen – Klimaschutz und globale Verantwortung
- Städte besser gestalten - Baukultur
- Die Zukunft der Stadt ist die Region - Regionalisierung

Die Plattform hat sich zu einem Impulsgeber für neue Ansätze der Stadtentwicklung entwickelt und ein großes Netzwerk Aktiver aus Politik, Verwaltung und Bürgerschaft aufgebaut.

Verschiedene Instrumente der Stadtentwicklung müssen weiterhin ineinandergreifen: Die betreffenden Rechtssetzungen sind mit den relevanten Förderprogrammen sowie mit einer adäquaten Informations- und Kommunikationspraxis so in Einklang zu bringen, dass die kommunale Ebene diese ohne viel Verwaltungsaufwand zum Wohle ihrer Bürgerinnen und Bürger sowie der Betriebe vor Ort einsetzen können.

Städtisches Bodenmanagement und Zersiedlung

Integrierte, an strategischen Zielen ausgerichtete Stadtentwicklung findet ihren Niederschlag in den unterschiedlichsten Ansprüchen an Fläche. Die Konkurrenz der Nutzungsansprüche hat sich verschärft. So stehen zum Beispiel Wohnen oder soziale Infrastruktur als Nutzungsart oft mit gewerblicher Nutzung im Wettbewerb um Flächen. Wohnen und Gewerbe wiederum rivalisieren mit dem ebenfalls erforderlichen Freiraum. Diese konkurrierenden Nutzungsansprüche setzen zwingend voraus, dass Städte sich über die strategischen Ziele der Stadtentwicklung verständigen und ihr Handeln daran orientieren. Strategisches Flächenmanagement und strategische Stadtentwicklung bedingen sich wechselseitig.

Übliche Maßnahmen der Innenentwicklung sind vorrangig die bauliche Nachverdichtung unterausgelasteter Grundstücke und die Mobilisierung von Brachflächen für bauliche Nutzungen. Dadurch nimmt tendenziell der Grad der Überbauung zu und die Städte werden dichter.

Automatisch geht damit (auch im Zuge des Klimawandels) eine Verstärkung städtischer Wärmeineffekte einher, weil Baumasse als Wärmespeicher auf gleicher Fläche vergrößert wird. Es besteht außerdem latent die Gefahr, dass unbebaute Freiflächen und ihre positiven stadtklimatischen und sozialen Potenziale durch die Bebauung verloren gehen.

Im Sinne einer nachhaltigen Flächennutzung ist vielmehr eine „doppelte“ Innenentwicklung, bei der der Siedlungsbestand nicht nur baulich, sondern mit Blick auf das städtische Grün weiterentwickelt wird. Durch die bestehende Eingriffsregelung sollen negative Folgen von Eingriffen in Natur und Landschaft vermieden und nicht vermeidbare Eingriffe ausgeglichen werden.

Maßnahmen zur Verbesserung des Freiraumangebotes sind in verdichteten Ballungsräumen von hoher Bedeutung für die wohnortnahe Erholung der Menschen und die Entwicklung der städtischen Lebensqualität. Innenentwicklungsstrategien müssen jedoch auch eine klimagerechte Flächennutzung zum Ziel haben und sich positiv auf die lufthygienischen und stadtklimatischen Verhältnisse auswirken.

Städtische und stadtnahe Nahrungsmittelproduktion

In Deutschland sollen hochwertige, stadtnahe und klimatisch günstig gelegene Böden auch langfristig für die landwirtschaftliche Produktion vorgehalten werden. Ihre Umwidmung in Siedlungs- und Verkehrsflächen ist meist irreversibel. Deswegen beabsichtigt die Bundesregierung, die Inanspruchnahme neuer Flächen für Siedlungen und Verkehr bis 2020 auf 30 Hektar pro Tag zu reduzieren. Die städtebauliche Entwicklung soll vorrangig als Innenentwicklung erfolgen: durch die Nutzung von Brachflächen, Gebäudeleerstand, Baulücken und anderen Nachverdichtungs- und Nachnutzungsmöglichkeiten. Seit kurzem muss die Umnutzung von Agrarflächen besonders begründet werden.

Bei der Innenentwicklung der Städte besteht die besondere Herausforderung darin, der Stadtbevölkerung auch zukünftig ausreichend Grün zur Verfügung zu stellen. Der Wunsch der Bevölkerung nach einer Produktion eigener Nahrungsmittel nimmt zu. Kleingärten, Gemeinschaftsgärten und Urban Agriculture-Projekte als Freiflächen im städtischen Gefüge sind dabei besonders schützenswert und müssen über mehr Öffentlichkeitsarbeit der Kommunen und Kommunikationsplattformen bekannt gemacht werden. Sie dienen neben der Obst- und Gemüseerzeugung auch der Freizeit, Naherholung, Integration, dem sozialen Austausch und dem klimatischen Ausgleich.

Stadtmobilität

Mobilität und Erreichbarkeit sind Standortfaktoren für Unternehmen und Haushalte in Städten und in deren Umland. Es ist also wichtig, dass Städte leistungsfähige und zugleich umweltfreundliche Verkehrssysteme unterhalten oder einführen. Sie müssen sich dabei auch auf aktuelle Bevölkerungsentwicklungen einstellen.

Dies gelingt am besten, wenn die Verkehrsplanung mit der Stadt- und Regionalplanung kooperiert. Die Stärkung des Umweltverbundes (gut ausgebauter, bezahlbarer ÖPNV; Fahrrad, zu Fuß gehen) in Kombination mit einer effektiven Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und neuen intelligenten Mobilitätskonzepten (öffentliche Fahrradverleihsysteme, Elektromobilität etc.) machen städtische Mobilität flexibler, gesünder, klimafreundlicher, sauberer, leiser. Einen Aufschwung erfahren auch städtische Straßenbahnsysteme stadtgebietsübergreifend oft in Kombination mit Angeboten des schienengebundenen Nah-, Regional-, und Fernverkehrs.

Elektromobilitätsformen, die mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen betrieben werden, sind hinsichtlich Luft- und Motorenlärm emissionsarm. Sie können zum Aufbau dezentraler Energiespeichersysteme sowie zur Verbindung zum Gebäudebereich beitragen. Für sie muss jedoch eine Ladeinfrastruktur aufgebaut werden.

Im Güterverkehr kann, z. B. durch eine Auslastungsoptimierung der Verkehrsmittel (Menge, Verpackungsgröße, Transportmanagement) eine Effizienzsteigerung erreicht werden. Jedoch stehen der Verbesserung der Auslastungsgrade häufig auch Logistikkonzepte mit strikten zeitlichen Anforderungen („Just-in-Time“) entgegen.

Neue Governanceansätze

Gesellschaftlicher und somit städtischer Wandel kann und sollte nicht allein von der öffentlichen Hand gestaltet werden. Die lange Tradition der auf Kooperation und strategischen Partnerschaften aufgebauten Stadtentwicklungspolitik in Deutschland ist stetig weiterzuentwickeln. Hierzu bedarf es einer ständigen Sensibilität für sich wandelnde Anforderungen und Kapazitäten bzw. Kompetenzen in der Zivilgesellschaft, der Wirtschaft und der öffentlichen Hand.

Neue Governance- und Kooperationsansätze werden in den ca. 100 Pilotprojekten der Nationalen Stadtentwicklungspolitik auf Akzeptanz, Umsetzbarkeit und Wirksamkeit überprüft. Mehrheitlich handelt es sich aber um eine Vielzahl von innovativen lokalen Governanceansätzen etwa im Umfeld der Energiewende und des kommunalen Klima- und Naturschutzes. Dabei darf nicht aus dem Auge verloren werden, dass viele Initiativen auch mit Eigeninteressen von Bürgern verwoben und nicht wie die Interessen gewählter kommunaler Mandatsträger am Gemeinwohl ausgerichtet sind.

Die sich regelmäßig verändernden Bedarfe nach neuen Facetten städtischer Governance machen es notwendig, die vielfältigen Strömungen des informellen, d. h. unregulierten und bürgerschaftlich organisierten Urbanismus unter Wahrung der Abwägung sowie der notwendigen außenverbindlichen formellen Planungsprozesse zu unterstützen.

Mit dem Fortschreiten der Digitalisierung aller Lebensbereiche gewinnen E-Governance und E-Participation an Bedeutung. Hier sind die Potenziale weiter zu nutzen. Allerdings ist darauf zu achten, dass es nicht zu Ausgrenzungen innerhalb der Stadtgesellschaft durch exklusiven Zugang zu neuen Technologien kommt.

14. Was bedeutet dies für eine neue Stadtagenda? (730 Wörter)

Future challenges and issues in these areas that could be addressed by a New Urban Agenda

aktuell: 823 Wörter

Nachhaltige Stadtentwicklung und Städtebau

- Innenstädte und historische Stadtkerne müssen als Spiegel der Stadtgeschichte und als Standorte für Kultur, Bildung, soziale Kontakte, Religion, Einzelhandel, Verwaltung und Wohnungen erhalten und gestärkt werden. Angestrebt werden soll eine kompakte, funktional-diversifizierte und attraktive Stadt, die Begegnungen und soziale und wirtschaftliche Interaktionen fördert.
- Städtischer Umwelt- und Klimaschutz ist eine Investition in Lebensqualität. Der Schutz und die Bewahrung der Natur ist Teil unserer Verantwortung für künftige Generationen und sichert die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit unserer Städte, die sich zu ökologischen und lebenswerten Städten entwickeln sollen.
- Oberstes Ziel ist eine nachhaltige Stadt, die Energie-, Ressourcen- und Klimaprobleme meistert. Konzepte, die diesem Ziel dienen, haben ökologische, ökonomische, kulturelle und soziale Aspekte zu berücksichtigen. Diese Aspekte sind ggf. gegeneinander abzuwägen. Sie erfordern daher eine

in sektoraler, zeitlicher, räumlicher und prozessualer Hinsicht integrierte Stadt- und Regionalentwicklung mit entsprechenden Partizipationsverfahren und geeigneten Beteiligungsmöglichkeiten.

- Die Entwicklung und Umsetzung wirtschaftlicher Innovationen und smarterer Technologien, wie z.B. intelligenter vernetzter Steuerungs-, Informations- und Kommunikationstechnologien wird zu einer unverzichtbaren Anforderung an eine nachhaltige Stadtentwicklung.
- Die zunehmende Digitalisierung von Ökonomie und Gesellschaft wird das Verhältnis zwischen Staat und Bürger, aber auch zwischen Stadt und Land neu definieren. Es wird eine neue öffentliche Infrastruktur entstehen. Damit strukturieren sich auch der Verkehr und die Mobilität in Stadt und Land neu. Für die Wirtschaft ist die Smart City ein neues Geschäftsfeld. Für die lokale Stadtpolitik und demokratische Steuerung verbindet sich die Digitalisierung mit vollkommen neuen Herausforderungen. Für die Städte muss es darum gehen, den Nutzen dieser neuen Möglichkeiten für das Gemeinwohl zu erkennen und für sich zu nutzen.
- Städte brauchen Freiraum für Erholung, Kaltluftspeicher und urbane Landwirtschaft, ebenso attraktive, fußgängerfreundliche Straßen und Plätze und Grün- und Freiflächen, die als sichere und gut gestaltete Räume empfunden werden.

Städtisches Bodenmanagement und Zersiedlung

- Die Wieder- oder Umnutzung leer stehender Gebäude und brach gefallener Flächen muss – wo immer möglich – auch aus wirtschaftlichen Gründen Vorrang vor dem Bauen auf der grünen Wiese erhalten. Dauerhaft nicht mehr benötigte Siedlungsflächen sollten aus dem Flächenkreislauf entlassen werden.
- Innenentwicklung im städtebaulichen Bestand sollte ein Vorrang vor der baulichen Außenentwicklung im bisher unbebauten Freiraum eingeräumt werden. Städte benötigen aber auch bauliche Dichte sowie eine soziale, funktionale und bauliche Mischung. Ein gutes Verhältnis von Dichte und Offenheit trägt dazu bei, eine gesunde Stadt zu schaffen. Bei der Innenentwicklung ist auch auf die veränderten Anforderungen durch die Folgen des Klimawandels zu achten.
- „Gebrauchen aber nicht verbrauchen“ ist das Prinzip beim Umgang mit der begrenzten Ressource Boden. Die Bundesregierung beabsichtigt, die Flächenneuinanspruchnahme bis 2020 auf höchstens 30 ha pro Tag zu begrenzen.
- Bauland muss bedarfsgerecht entwickelt werden. Eine großzügige Baulandentwicklung im Außenbereich auf Vorrat sollte der Vergangenheit angehören. Konsequenter und nachhaltiger ist es, wenn innerhalb der Flächenausweisungen Bedarfsnachweise erbracht werden können. Die kommunale Dispositionsfreiheit bei der Baulandentwicklung darf durch landesrechtliche und regionale Vorgaben aber nicht unverhältnismäßig eingeschränkt werden.
- Auf regionaler Ebene sollte die formelle Regionalplanung gestärkt werden, um einen Rahmen für die örtliche Gesamtplanung der Gemeinden sowie für deren Eigenentwicklung zu schaffen; ferner sollte ein regionales Monitoring der Baulandreserven und der Innenentwicklungspotenziale realisiert werden. Gemeinden und Städte mit großen Baulandreserven und erheblichen Innenentwicklungspotenzialen sollten aus Eigeninteresse aufgrund von Folgekostenproblematiken auf eine extensive Baulandentwicklung im Außenbereich verzichten.

Städtische und stadtnahe Nahrungsmittelproduktion

- Eingriffe in Natur und Landschaft müssen vermieden werden. Sinnvoll ist eine Regelung, wie unvermeidbare Eingriffe in die Natur ausgeglichen werden sollen. Freiraum ist zu schützen. Nachverdichtung ist einer Neuausweisung von Flächen vorzuziehen.
- Geeignete Böden und Flächen sollen auch zukünftig für die landwirtschaftliche Produktion vorgehalten werden. Eine Umwidmung landwirtschaftlicher Flächen in Siedlungsflächen sollte nur in begründeten Fällen umgesetzt werden können.
- Kleingärten und Gemeinschaftsgärten sind wichtige Grünflächen im städtischen Gefüge. Sie sind nicht nur lokale Ertragsflächen und klimatische Ausgleichsflächen, sondern dienen der Gesellschaft auch zu Freizeit und Naherholung zur Bildung und zur Begegnung sowie als Habitate biologischer Vielfalt. Sie sind ein wesentliches und zur Nachahmung empfohlenes Element einer lebenswerten Stadt.

Stadtmobilität

- Benötigt wird eine leistungsfähige, an den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen orientierte Verkehrsinfrastruktur, die bei der Flächenaufteilung auch Nutzungskonkurrenzen zwischen Personen und Güterverkehr sowie verschiedenen Verkehrsträgern bzw. -mitteln (Pkw, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) intelligent löst. Dabei soll der Autoverkehr zugunsten ökologischer Verkehrsträger zurückgedrängt werden.
- Die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten alternativer Verkehrsmittel ist aus ökologischer und ökonomischer Sicht eine zentrale Zukunftsaufgabe für Stadtverwaltungen. Zugleich wird damit auch die Teilhabe sozial weniger gut gestellter Gruppen an Mobilität und städtischen Räumen sichergestellt.
- Ein nachhaltiger Stadtverkehr beinhaltet die ausreichende Organisation und Sicherung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung möglichst ohne nachteilige Effekte bzw. Umweltbelastungen.
- Eine Voraussetzung angemessener stadttechnischer Infrastrukturen und neuer Mobilitätsformen sind neue Bau- und Betriebsprinzipien, so genannte smart infrastructures. Verkehr und Mobilität sollten schrittweise zu dezentral organisierten, aber gleichzeitig vernetzten Systemen umgestaltet werden.
- Verkehrsbedingte Belastungen müssen z. B. durch die Umsetzung von Lärmaktionsplänen abgebaut werden.
- Der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen ist ein wichtiger Beitrag zu einem Umweltverbund. Zukunftsfähige Mobilitätsformen sind u.a. Nutzung von Leihfahrrädern, E-Bikes und Carsharing – die Bündelung an Mobilitätsstationen und die Einbettung in die Stadtgestalt ist künftige Aufgabe der Stadtentwicklung.
- Im ländlichen Raum müssen die Rahmenbedingungen für alternative Bedienformen wie Ruf- und Bürgerbusse verbessert werden.
- Für die künftige Verkehrsbewältigung gilt es, die einzelnen Verkehrsträger zu verzahnen und mehr Verkehr auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern.

Neue Governanceansätze

- Die Bewältigung der großen Herausforderungen setzt breite gesellschaftliche Bündnisse und transparente Verfahren voraus. Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Gewerkschaften, Verbänden, Stiftungen, Kultur, Bildung, Medien, Religionen, Sport sowie Bauherren und Planer sind bedeutende Partner der Stadtentwicklung. Es gilt, diese Bündnisse auf den jeweiligen Handlungsebenen zu koordinieren.
- Die vielfältigen Strömungen des informellen und bürgerschaftlich organisierten Urbanismus und das bürgerschaftliche Engagement sind zu unterstützen.

III. Verstädterung und Umwelt

Environment and Urbanization

(3560 Wörter, inkl. Schaubilder / Bilder)

15. Klimawandel (540 Wörter)

Addressing climate change

aktuell: 666 Wörter

Etwa 78% der globalen CO₂-Emissionen werden von Städten ausgestoßen. Die Minderungspotenziale in Städten und städtischen Regionen sind immens. Zugleich sind in Städten unter anderem durch die bauliche Dichte die Folgen des Klimawandels besonders deutlich zu spüren.

Deutschlandweit verbrauchen Gebäude derzeit etwa 40% der Endenergie und verursachen rund ein Drittel der CO₂-Emissionen. Ein wesentlicher Schwerpunkt von Klimaschutz in Städten ist daher die Steigerung der Energieeffizienz in Gebäuden. Die Bundesregierung hat hier über das Energieeinspargesetz und die Energieeinsparverordnung, das Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetz, das CO₂-Gebäudesanierungsprogramm, das Marktanzreizprogramm sowie das Programm zur energetischen Stadtsanierung entsprechende Anreize gesetzt.

Die Energiewende in Deutschland zeigt, dass eine nachhaltige und klimafreundliche Energieversorgung in deutlichem Maß dezentraler sein wird. Städte und Kommunen produzieren vielfach über ihre Stadtwerke eigenen Strom und Wärme. Für die effiziente Energieverteilung sind insbesondere in städtischen Ballungsräumen intelligente Stromnetze, sog. smart grids, notwendig. Um bestehende Minderungspotenziale zu heben, messen deutsche Städte ihre Emissionen, setzen sich zunehmend eigene Klimaschutzziele und ergreifen konkrete Maßnahmen.

Deutsche Städte betreiben zudem eine Verkehrspolitik, die dem Dreiklang „Verkehrsvermeidung – Verkehrsverlagerung – Effizienzverbesserung“ folgt und damit als wesentliches Anliegen die Stärkung des Umweltverbundes, des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in den Blick nimmt¹⁹.

Städte als Agglomerationsraum von Bevölkerung, Gebäuden, Versorgungsinfrastruktur, Industrie und Dienstleistungsunternehmen sind zugleich besonders anfällig für Klimafolgen. Auch in Deutschland ist der anthropogen verursachte Klimawandel bereits nachweisbar: Die vergangenen Jahre brachten neben neuen Hitzerekorden mehrere Jahrhunderthochwasser sowie Starkregen mit Hagel und Stürmen. Städtische Infrastrukturen sind für Extremwetterereignisse besonders anfällig und daher an prognostizierte Klimaänderungen anzupassen und robust auszugestalten.

Vorkehrungen gegenüber den Folgen des Klimawandels zu treffen wird mehr und mehr zur Aufgabe der kommunalen Daseinsvorsorge. Ein Schlüssel dazu ist die klimawandelgerechte Grün- und Freiraumentwicklung²⁰ mit einer Vernetzung großräumiger und lokaler Maßnahmen²¹. Stadtgrün kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Grünflächen und auch Gründächer sind wichtige Wasserspeicher, die die Kanalisation entlasten und Überschwemmungen verhindern helfen. Sie

¹⁹ s. dazu auch Kapitel III 17

²⁰ s. dazu auch Kapitel II 8 und II 10

können positive Auswirkungen auf das städtische Mikroklima haben und helfen, der Entstehung von Hitzeinseln und damit den Risiken für empfindliche Bevölkerungsgruppen durch Hitzestress vorzubeugen.

Am und im Gebäudebestand können helle Oberflächen- und Fassadenfarben, variable Verschattungselemente, wassergebundene Oberflächen, trockenresistente Grünpflanzungen, passive Kühlungssysteme, wandgebundene Begrünungssysteme („living walls“) zur Reduzierung von Wärmequellen beitragen. Denn eine urbane, alternde Bevölkerung wird erhöhte Ansprüche an ein attraktives, klimawandelgerechtes Wohn- und Arbeitsumfeld(klima) stellen.

Den politischen Rahmen für die Aktivitäten rund um die Anpassung an den Klimawandel gibt die Deutsche Anpassungsstrategie (DAS) der Bundesregierung vor. Hierbei nehmen Raum- und Bauleitplanung eine zentrale Rolle ein, weitere Schwerpunkte einer klimagerechten Stadtentwicklung sind die Bereiche Hochwasserschutz und -vorsorge, lokale Überflutungsvorsorge vor Starkregenfolgen, kommunaler Wasserhaushalt, Siedlungsklimaschutz mit Frisch- und Kaltluftversorgung, klimaangepasste Gesundheitsprävention, Klimaanpassung in technischer und sozialer Infrastruktur und die klimaoptimierte Nachverdichtung.

Der Bund unterstützt die kommunalen Aktivitäten für Klimaschutz und -anpassung durch fordern, fördern und informieren:

- a) **Nationale Klimaschutzinitiative:** Die Initiative deckt ein breites Spektrum an Aktivitäten von der Entwicklung langfristiger Strategien bis zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen ab und unterstützt Städte beim Klimaschutz.
- b) **Förderung städtebaulicher Maßnahmen (Städtebauförderung):** Die Städtebauförderung des Bundes und der Länder unterstützt Städte und Gemeinden bei energetischen Gebäudesanierungs- und neubaumaßnahmen. Fördervoraussetzung sind integrierte Stadtentwicklungskonzepte, die u. a. Aussagen zur energetischen Entwicklung enthalten. Es können auch Maßnahmen zur Linderung von Stadtklimaeffekten gefördert werden.
- c) **DAS Förderprogramm Anpassung:** Einen wichtigen Pfeiler für die Unterstützung von Kommunen stellt das BMUB-Förderprogramm „Anpassung an den Klimawandel“ dar. Es werden kommunale Leuchtturmvorhaben sowie interkommunale oder regionale Verbünde beim Aufbau von Kooperationen, der Erstellung von Konzepten und deren pilothafter Umsetzung gefördert.
- d) **"Servicestelle: Kommunaler Klimaschutz" beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu):** Die vom Bundesumweltministerium eingerichtete Servicestelle berät Kommunen bei der Erstellung von Klimaschutzkonzepten und deren Umsetzung.
- e) **Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden:** Das Gesetz legt klimapolitische Grundsätze fest, präzisiert Vorschriften zum Stadtumbau und verknüpft diese mit Klimaanpassung.
- f) **Informations- und Unterstützungsangebote:** Dazu zählen u. a. Dokumentation und Publikation von guten Beispielen und Prozessen, Kommunikationsplattformen (wie bspw. die Nationale Plattform Zukunftsstadt) als Service für Kommunen sowie die Bereitstellung von aktorenspezifischen Unterstützungsmaterialien.

16. Schadensbegrenzung bei Katastrophen (540 Wörter)

Disaster risk reduction

aktuell: 549 Wörter

Extremwetterereignisse und Naturkatastrophen sowie die breite Debatte der bereits spürbaren Klimafolgen haben die Sensibilität für das Handlungsfeld der Risikovorsorge und des Katastrophenschutzes in den letzten Jahren geschärft.

In den vergangenen 20 Jahren kam es zu einer Reihe von Hochwasserereignissen, die beträchtliche Schäden und die Evakuierung Tausender Menschen zur Folge hatten. Daher sind Hochwasserrisiken in der öffentlichen Wahrnehmung von besonderer Bedeutung. Aber auch die von Stürmen oder Hitzewellen verursachten gesamtwirtschaftlichen Schäden waren immens.

Die Risikoorientierung von Planung, Maßnahmen zur Risikovorsorge und eine intensivere öffentliche Debatte führen dazu, dass Ansätze zur Stärkung der Resilienz das Leitbild der nachhaltigen integrierten Stadtentwicklung erweitern. Ziel ist die Entwicklung resilienter Städte und Regionen im Zusammenspiel der relevanten gesellschaftlichen Akteursgruppen.

Bei der Bewältigung von Hochwassern kommt den Städten und Gemeinden eine zentrale Rolle zu. Neben den zuständigen Ministerien gibt es mit dem Technischen Hilfswerk (THW)²², den Feuerwehren und medizinischen Notfalleinrichtungen leistungsfähige Organisationen, die bei der Krisenbewältigung zum Einsatz kommen. Im Krisenfall sind ein funktionierendes Krisenmanagement und eine effiziente Notfallsorge von großer Bedeutung. Der vorsorgende, auf Risikominderung gerichtete Hochwasserschutz erfordert eine integrierte Herangehensweise, die den Bund und die Länder gleichermaßen einbezieht und die betroffenen Akteure einer Flussgebietseinheit berücksichtigt.

In der EU wurde daher am 23. Oktober 2007 die Richtlinie 2007/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken (sog. Hochwasserrisikomanagement-RL) erlassen und im Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in deutsches Recht umgesetzt. Ziel der Richtlinie ist die Schaffung eines Rahmens für die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken zur Verringerung der hochwasserbedingten nachteiligen Folgen auf die menschliche Gesundheit, die Umwelt, das Kulturerbe, wirtschaftliche Tätigkeiten und die Infrastrukturen. Experten haben daher für alle Flussgebiete innerhalb der EU das Hochwasserrisiko identifiziert und entsprechende Gefahren- und Risikokarten erstellt. Diese weisen Gebiete aus, die bei Hochwasserereignissen überflutet werden, und analysieren das Schadenspotenzial. Bis Ende 2015 werden international abgestimmte Hochwasserrisikomanagementpläne erarbeitet. Diese erfassen alle Aspekte des Hochwasserrisikomanagements (Prävention, Krisenbewältigung, Wiederherstellung/Regeneration/Überprüfung), wobei der Schwerpunkt auf Vermeidung, Schutz und Vorsorge, einschließlich Hochwasservorhersagen und Frühwarnsystemen liegt. Die Pläne legen die zur Zielerreichung notwendigen Maßnahmen fest und werden im 6-Jahres-Zyklus überprüft und fortentwickelt. Ab 2018 werden die Auswirkungen des Klimawandels flächendeckend mit berücksichtigt.

Ergänzend zur Hochwasserrisikomanagement-RL haben Bund und Länder nach dem Hochwasserereignis im Juni 2013 beschlossen, das Nationale Hochwasserschutzprogramm zu erarbeiten. Das Nationale Hochwasserschutzprogramm soll die sogenannte „Oberlieger-Untерlieger-Problematik“ entschärfen, indem den Flüssen an den Oberläufen mehr Raum gegeben wird. Hiervon profitieren auch weiter unten am Flusslauf liegende Länder. Gemeinsam mit den für

²² Das Technische Hilfswerk ist eine Zivil- und Katastrophenschutzorganisation des Bundes

Hochwasserschutz zuständigen Ländern wurden prioritäre Hochwasserschutzmaßnahmen ausgewählt. Dazu gehören große Flutpolder als Hochwasserrückhaltungen, Deichrückverlegungen und die Beseitigung von Schwachstellen bei Deichen. Zum ersten Mal gibt es damit eine bundesweite Aufstellung mit überregional wirkenden vordringlichen Hochwasserschutzmaßnahmen für die nächsten 20 Jahre. Der Bund fördert die Umsetzung der Maßnahmen zu 60%. Dazu wurde 2015 der Sonderrahmenplan „Präventiver Hochwasserschutz“ etabliert.

Es ist davon auszugehen, dass sich Extremwetterereignisse in Deutschland als Folge des Klimawandels häufen werden und das Handlungsfeld der resilienten Stadtentwicklung über das Hochwasserrisiko hinaus an Bedeutung gewinnt. Bereits heute arbeiten Bundesbehörden in einer Strategischen Behördenallianz daran, Extremwetterungen zu analysieren und angemessene Handlungsstrategien zu entwickeln.

Darüber hinaus werden gegenwärtig bundes- und landesrechtliche Regelungen überprüft, um die Möglichkeiten beschleunigter Planungs- und Genehmigungsverfahren beim Bau von Hochwasserschutzanlagen ausschöpfen zu können. Diese verfahrensrechtlichen Anpassungen sollen um Anpassungen im materiellen Bereich des Hochwasserschutzes ergänzt werden.

17. Reduzierung von Verkehrsstaus (540 Wörter)

Reducing traffic congestion

aktuell: 558 Wörter

In deutschen Städten wird ein Großteil der innerstädtischen Verkehre aufgrund von Suburbanisierungsprozessen, durch aus dem Umland einpendelnde Personen verursacht. Im Umland der großen Städte nutzen z. B. derzeit etwa drei Viertel der Berufstätigen regelmäßig den Pkw für den Weg zur Arbeit – mit negativen Auswirkungen auf die Innenstädte. Eine hohe Verkehrsdichte und Staus zu Stoßzeiten, Lärm und erhöhte Luftschadstoffe sind die Folge. Die verkehrlichen Belastungen konzentrieren sich vor allem entlang der großen Verkehrsachsen an den Stadträndern und der weiteren Innenstadt.

Seitens der deutschen Siedlungs- und Verkehrspolitik wird versucht, durch Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsoptimierung Staus zu reduzieren, um verkehrsinduzierte Umweltbelastungen für die städtischen Bewohner und die Pendler zu vermindern. Neue Ansätze sind die Einführung der LKW-Maut auf Autobahnen und die Einrichtung von Umweltzonen in den Städten.

Zur Verkehrsvermeidung gibt es in Deutschland den etablierten Ansatz, durch eine entsprechende Raumstruktur Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstandorte so zu planen bzw. zu kombinieren, dass die Idee der „Stadt der kurzen Wege“ realisiert wird. Auch der Einsatz von neuen Technologien wie Telearbeitsplätze oder Videokonferenztechniken wird genutzt, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren.²³

Auch in Deutschland findet zwar vermehrt eine Substitution von Brieftransporten durch elektronische Nachrichten statt, gleichzeitig hat sich jedoch ein Anstieg des Postaufkommens durch die zunehmenden Einkaufsmöglichkeiten im Internet (Online-Handel) ergeben. Der innerstädtische Wirtschaftsverkehr hat sich durch Kurier-, Paket- und Expressdienste stark erhöht.

²³ s. dazu auch Kapitel II 11 und III 15

Um diese Verkehre zu bündeln und zu vermeiden, versuchen viele Städte, City-Logistikkonzepte zu etablieren und so eine verstärkte Kooperation unterschiedlicher Verkehrsdienstleister zu erzielen. Auch im Personenverkehr zeichnen sich Veränderungen ab: Beispielsweise werden in Deutschland private Pkw-Fahrten zunehmend – auch vor dem Hintergrund steigender Mineralölpreise – über Vermittlungsportale zur Bildung von Fahrgemeinschaften angeboten und so die Fahrzeugauslastung erhöht. Auch die Angebote von Carsharing-Unternehmen können zur Verkehrsvermeidung beitragen, da die Nutzer auf diese zumeist nur im konkreten Bedarfsfall und anstelle eines eigenen Pkw zurückgreifen.

Durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsträger können Verkehrsstaus reduziert werden. Ein vielerorts verfolgter Ansatz ist die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und die Optimierung der Fahrradinfrastruktur. Park & Ride- / Bike & Ride-Plätze, Fahrradverleihsysteme oder ein verbessertes Fahrplanangebot kommen hier zum Einsatz. Auch schaffen deutsche Unternehmen durch subventionierte Job-Tickets, kostenlose Fahrräder oder sogar ein gesamtes betriebliches Mobilitätsmanagement bei ihren Mitarbeitern Anreize, auf den ÖPNV zurückzugreifen. Eine Integration der verschiedenen Transportsysteme steigert die Flexibilität der Angebote und ermöglicht einen Tür-zu-Tür Transport auch ohne eigenen PKW.

Täglich werden in Deutschland durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel 19 Mio. Pkw-Fahrten vermieden und damit ein wichtiger Beitrag zu geringeren Umwelt-, Klima- und Gesundheitsbelastungen geleistet. Insbesondere für die Innenstädte hat eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs unmittelbar positive Auswirkungen z. B. auf die Luftschadstoffbelastung und entlastet Mensch und Umwelt.

In einigen deutschen Städten werden die Verkehrsströme durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationssystemen (Telematik) optimiert und Staus verhindert. Viele Städte verfügen über Parkleitsysteme. Weiterentwickelte Systeme sind in der Lage, den in die Stadt fahrenden und aus der Stadt abfließenden Verkehr zu lenken. Besonders hilfreich ist dies bei Verkehrsstörungen in Form von Baustellen und Unfällen. Je nach Detailgenauigkeit der Systeme können auch Ampelphasen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer besser abgestimmt werden.

50 % der kommunalen Straßenbrücken unterliegen einem Sanierungsstau und müssen saniert oder ersetzt werden²⁴. Aufgrund dessen kommt es in vielen Städten zu verkehrlichen Engpässen und Staus.

18. Luftverschmutzung (540 Wörter)

Air Pollution

aktuell: 474 Wörter

Luftverschmutzung wird in Deutschland heute vor allem durch Stickstoffdioxid (NO₂), Ozon und Stickstoffeinträge in Ökosysteme geprägt. Sie wird größtenteils durch stationäre Verbrennung, Verkehr und Landwirtschaft hervorgerufen. Seit 1990 wurden deutliche Erfolge bei der Emissionsminderung einzelner Luftschadstoffe erzielt. Im internationalen Vergleich ist die Luftqualität mit Ausnahme weiterhin bestehender Hotspots in Deutschland als grundsätzlich gut einzustufen²⁵.

²⁴ Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

²⁵ Hinweis auf OECD Studie/ 2014: http://www.oecd-ilibrary.org/environment/the-cost-of-air-pollution_9789264210448-en

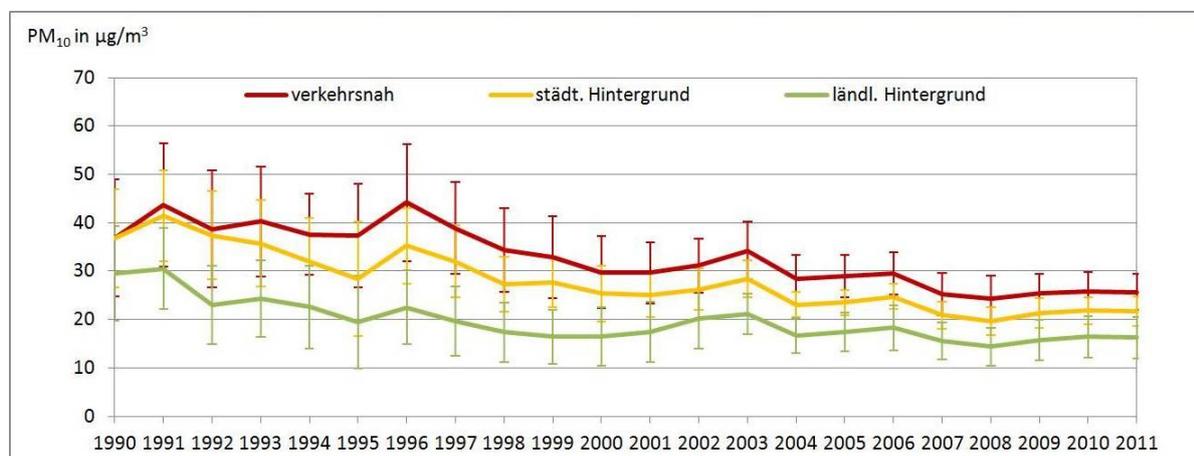
Regelmäßig durchgeführte Umfragen zeigen daher auch, dass sich in deutschen Städten immer weniger Menschen durch Luftschadstoffe belastet fühlen²⁶.

Für einen verstärkten Gesundheitsschutz werden durch die Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa EU-weit einzuhaltende Grenzwerte festgelegt, die teilweise noch oberhalb der Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) liegen. Es werden auch Luftqualitätswerte für die besonders gesundheitsschädlichen kleinen Feinstäube (Durchmesser kleiner als 2,5 Mikrometer; PM_{2,5}) festgesetzt.

Verglichen mit ländlich geprägten Räumen ist die Luftverschmutzung durch Feinstaub und Stickstoffdioxid in Deutschland in Städten und Ballungsräumen sehr viel höher. Die höchsten Belastungen treten in der Nähe ihres Entstehungsortes, in Ballungsräumen und an Orten mit hohem Verkehrsaufkommen auf. In Städten beträgt der Anteil des Straßenverkehrs an den Partikelemissionen rund 16 %, weitere Verursacher sind die Industrie und in der Tendenz zunehmend private Haushalte infolge der Verbreitung von Holz- und Pelletheizungen. Ammoniakemissionen aus der Landwirtschaft tragen zudem entscheidend zur Bildung von „sekundärem“ Feinstaub bei und haben einen hohen Anteil an der Hintergrundbelastung. Die Höhe der Stickstoffdioxidbelastung in den belasteten Gebieten wird dagegen nahezu ausschließlich durch Emissionen des Straßenverkehrs, insbesondere durch Diesel-Fahrzeuge bestimmt.

Bei NO₂ konnte in den letzten Jahren keine nennenswerte Verringerung der Luftbelastung erreicht werden. An mehr als der Hälfte der verkehrsnahen Messstationen in den deutschen Städten wurden 2013 die zulässigen Jahresmittelwerte überschritten, allerdings sind die Möglichkeiten der Städte NO₂-Belastungen zu reduzieren sehr eingeschränkt. Auch bei Feinstaub gab es noch Grenzwertüberschreitungen.

Abb.11: PM₁₀-Schadstoffbelastung in Deutschland 1990 bis 2011



Quelle: Umweltbundesamt

Zur Verringerung von Kfz-bedingten Luftschadstoffbelastungen wurden in Deutschland bis 2014 bereits 48 Umweltzonen eingerichtet, um die Schadstoffbelastung in Innenstädten dauerhaft zu senken. Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß dürfen in den Umweltzonen nicht mehr fahren.

²⁶ Quelle: Sozioökonomisches Panel

Diese Umweltzonen leisten einen wichtigen Beitrag zur Einhaltung der europarechtlich vorgegebenen Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid.

Zudem wurden für alle Pkw, Lkw, Busse, Zweiräder mit Otto- oder Dieselmotoren sowie für alle Baumaschinen, Traktoren, Bahndieselmotoren und Binnenschiffe seit 1992 Gesetze der Europäischen Union (EU) stufenweise verschärft, um die Emissionen von Luftschadstoffen zu begrenzen. Diese Grenzwertverschärfungen führten in der Folge zu entsprechenden Katalysator- und Filtertechniken, die die Luftverschmutzung maßgeblich reduziert haben. Ergänzend wurde in Deutschland die Nachrüstung bereits zugelassener Diesel-Pkw (bis Ende 2006) mit Rußfiltern unter bestimmten Bedingungen gefördert.

Um die Emissionen durch stationäre Anlagen und aus der Produktanwendung zu reduzieren, haben die Europäische Union und die Bundesregierung ein umfassendes Regelwerk geschaffen. Die wichtigsten Regelungen sind die EU-Industrieemissions-Richtlinie und ihre Umsetzung in deutsches Recht sowie die Technische Anleitung (TA) Luft. Darüber hinaus haben energiepolitische Maßnahmen und Instrumente größtenteils positive Nebenwirkungen auf die Luftverschmutzung.

19. Was lernen wir daraus? (700 Wörter) **712 Wörter**

Challenges experiences and lessons learned in these areas

Klimawandel

Es zeigt sich, dass die kompakte, durchgrünte, sich im Wesentlichen nach innen entwickelnde Stadt mit kleinräumiger Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Freizeit am besten den Anforderungen an eine nachhaltige und klimagerechte Stadt genügt. Neben der Stadtplanung tragen ein klimaangepasster und energetisch optimierter Gebäudesektor, eine kohlenstoffarme auf erneuerbaren Energien basierende Energieversorgung und energieeffiziente Infrastrukturen und Verkehrssysteme zu kommunalem Klimaschutz und -anpassung bei.

Deshalb ist zur Realisierung von Klimaschutzpotenzialen sowie bei der Anpassung an Folgen des Klimawandels folgendes frühzeitig zu berücksichtigen:

- Die Stadtgemeinschaft aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft, (Bau-)Wirtschaft und Zivilgesellschaft muss gemeinsam an tragfähigen Lösungen arbeiten. Raum- und Bauleitplanung haben dabei eine koordinierende Rolle.
- Klimarisiken sind zu analysieren, Klimafolgen zu bewerten, Sensitivitäten zu ermitteln, Strategien zu entwickeln, Maßnahmen zu priorisieren und umzusetzen.
- Klimaschutz und -anpassung müssen integraler Bestandteil von Stadtentwicklung sein. Planung als Instrument zur Festlegung konkreter und kostengünstiger Anpassungsmaßnahmen (z.B. Mindestanforderungen).
- Dazu gilt es die Handlungsfelder Klimawandel, Energie, Umweltschutz und demografischer Wandel stärker zu verknüpfen.
- Der Bund sollte Regionen und Städte durch Rechtssetzung und Förderoptionen unterstützen sowie einen Rahmen für den Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen Städten schaffen.
- Die Ergebnisse der Klimafolgenforschung müssen systematisiert und Kommunen, Regionen, Architekten und Bauherren darüber informiert werden.
- Entscheidungsträger und Öffentlichkeit müssen für klimafreundliche Handlungs- und Lebensweisen sensibilisiert werden.

Schadensbegrenzung bei Katastrophen

Risikovorsorge wird in Deutschland immer wichtiger. Während in Deutschland gegenwärtig die Vorsorge vor Hochwasserfolgen im Zentrum von Öffentlichkeit und Politik steht, wird es künftig darum gehen, den gesellschaftlichen Risikodiskurs auf andere Risiken zu erweitern und auch den ökonomischen Mehrwert entsprechender Maßnahmen und Investitionen zu betonen.

Trotz der Wichtigkeit steht Risikovorsorge nicht immer als Priorität auf der Agenda der Entscheidungsträger. Maßnahmen zur Steigerung der Resilienz sind bei den politischen Akteuren nicht immer populär, da Geld zur „Vorsorge“ ausgegeben werden muss. Langfristige Investitionen konkurrieren deshalb oft mit aktuellen Problemen – und die finanziellen Mittel sind meist begrenzt.

Folgende Handlungsfelder sollten mittelfristig verstärkt werden:

- Vorsorge vor den gravierenden Risiken von zunehmenden Extremwetterereignissen mit Starkniederschlägen und langen Hitzeperioden in der Stadt unter den Gesichtspunkten Alterung der Gesellschaft, Schutz der Gesundheit und Erhalt städtischer Lebensqualitäten
- Stadtorientierte Forschung zu Klimafolgen und Win-Win-orientierten Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel
- Weiterentwicklung bundesweiter sukzessiver Risiko- und Vulnerabilitätsanalysen (im Sinne eines All-Hazard-Ansatzes) und der verstärkten ressortübergreifenden Vernetzung
- Weiterer Ausbau eines effizienten Krisenmanagements
- Im Hochwasserschutz sind technische Lösungen auch unter dem Gesichtspunkt gesamtwirtschaftlicher Rentabilität weiter umzusetzen
- Einführung flächendeckender Monitoring- und Frühwarnsysteme, um Gefahren frühzeitig zu erkennen
- Weitere Sensibilisierung der Bürgerinnen und Bürger für den Umgang mit Risiken zur individuellen Vorsorge.
- Sichtbarkeit von erfolgreichen Maßnahmen muss erhöht werden
- Schrittweiser Aufbau eines „Risikodiskurses“ auf nationaler und internationaler Ebene

Reduzierung von Verkehrsstaus

In der Stärkung des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs gibt es auch in Deutschland noch große Potenziale, um einen Beitrag zur Staureduzierung und Verbesserung der Lebensqualität in den Städten zu leisten. Kommunen und Betriebe müssen verstärkt individuelle Konzepte ausarbeiten, um vor allem die innerstädtischen Verkehre vom Pkw auf stadt- und umweltverträglichere Verkehrsmittel bzw. Mobilitätsarten zu verlagern. Dies spart Kosten, ist umweltfreundlich und verbessert die Erreichbarkeit.

Aus diesem Grund müssen geeignete innovative Dienstleistungen und Mobilitätsangebote ohne Auto wie z. B. öffentliche Fahrradverleihsysteme oder differenzierte Parkraumbewirtschaftungskonzepte gefördert werden. Eine flexible Verkehrsmittelwahl gewährleistet eine stadt- und umweltverträgliche Mobilität. Dies kann gefördert werden durch die Unterstützung von Carsharing-Systemen, eine gute Abstimmung einzelner Verkehrsmittel untereinander oder die Einrichtung von nutzergerechten Fahrradstellplätzen vor Bahnhöfen (Park/Bike & Ride, Mobilitätsstationen).

Die City-Logistikkonzepte müssen weiter ausgebaut und ihre Wirkungsweise überprüft und optimiert werden. Dazu gehören der Ausbau eines Netzwerkes interdisziplinärer Kooperationspartner und die Erhöhung von Akzeptanz in der Wirtschaft und Gesellschaft.

Luftverschmutzung

Durch eine energieeffizientere Ausrichtung von Gebäuden, Stadtteilen sowie der Gesamtstadt kann Energie eingespart und die Schadstoffbelastung aus der Energie- und Wärmeerzeugung vermieden werden. In Modernisierungsprozesse sind die Akteure der Versorgungs- und Wohnungswirtschaft sowie der Zivilgesellschaft einzubeziehen. Energie- und Klimakonzepte müssen feste Bestandteile der Stadtplanung werden.

Stadtentwicklungspolitisch ist es wichtig, eine zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbare Nahversorgung und Fahrradverleihsysteme zu fördern. Umweltzonen leisten einen wichtigen Beitrag zur Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid. Die Elektromobilität mit Batterie und Brennstoffzelle sollte gefördert und flächendeckend ausgebaut werden. Die Technologien sind für das Fahrrad, den Pkw und den Ausbau des ÖPNV gleichermaßen zu unterstützen. Der schadstoffemissionsarmen Elektromobilität kommt in Zukunft für die Innenstädte eine große Bedeutung zu, vor allem für diejenigen Wege, die innerstädtisch nicht zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden können.

20. Was bedeutet dies für eine neue Stadtagenda? (700 Wörter)

Future challenges and issues in these areas that could be addressed by a New Urban Agenda

aktuell: 745 Wörter

Klimawandel

- Der Klimawandel stellt die Städte vor neue Herausforderungen, denen durch frühzeitige Integration von Klimaschutz und Klimaanpassung in kommunale Politiken und Maßnahmen zu begegnen ist. Die gemeinsame, integrative Betrachtung von Klimaschutz und Klimaanpassung ermöglicht es, Risiken und Zielkonflikte frühzeitig zu erkennen und Synergien optimal zu nutzen. Das gilt sowohl für Regionen, Gemeinden und städtische Quartiere als auch für einzelne Gebäude.
- Die städtische Umwelt muss so gestaltet werden, dass sie den steigenden klimabedingten Risiken widersteht und somit mögliche Auswirkungen auf die Stadt, ihre Bevölkerung, Wirtschaft und städtische Ökosysteme reduziert. Voraussetzung hierfür ist zunächst eine Klimafolgenbewertung sowie die Schaffung von handlungsfähigen Netzwerken und Informationssystemen für städtische Akteure.
- Brach gefallene Flächen und Gebäude können dem Klimaausgleich (Kaltluftentstehung, Temperatursenkung, Durchlüftung, Wasserrückhaltung) und der regenerativen Energieerzeugung (Sonnen- und Windenergie, Geothermie, Energie aus biologischer Substanz) dienen. Andererseits stellen sie eine Option für städtische Nachverdichtung dar.
- Bei der Energiewende müssen Bezahlbarkeit, Akzeptanz, Versorgungssicherheit und Umweltverträglichkeit miteinander in Einklang gebracht werden. Ziel muss es sein, einen Entwicklungspfad einzuschlagen, der nachweisbar zur Klimaneutralität führt und gleichzeitig die Realisierung und Refinanzierung der Investitionen zu niedrigen Gesamtkosten ermöglicht.

Unbürokratische Finanzierungsmodelle zur schnelleren Umstellung bestehender städtischer Infrastrukturen und Gebäuden, die teilweise durch lange Amortisationsdauern bei umfassenden energetischen Sanierungsmaßnahmen und die Einhaltung kommunaler Verschuldungsgrenzen erschwert wird, sind weiterzuentwickeln.

- Entscheidend für städtischen Klimaschutz ist die Gesamteffizienz im Quartier und in der Stadtregion. Neben der Energieeffizienzsteigerung und dem Einsatz erneuerbarer Energien ist vor allem ein innovativer Mix von nachhaltiger, CO₂-armer Energiegewinnung, -verbrauch, -speicherfähigkeit und -einspeisung erforderlich. Der Um- und Neubau hin zu klimaangepassten und energetisch optimierten Gebäuden und Quartieren braucht klare Vereinbarungen, integrierte wie akteursorientierte Konzepte im Sinne einer städtischen Gesamteffizienz und gegebenenfalls zusätzliche Formen der Finanzierung. Die Senkung des Energieverbrauchs durch mehr Energieeffizienz ist aus ökonomischen, ökologischen und sozialen Gründen unabdingbar. Die Bezahlbarkeit des städtischen Wohnens insgesamt muss gewahrt bleiben.
- Ressourceneffizienz muss durch Beratungs- und Förderangebote für Unternehmen und Haushalte weiter gesteigert werden.

Schadensbegrenzung bei Katastrophen

- Teil der Risikovorsorge auf städtischer und regionaler Ebene sind vorbeugende Maßnahmen u.a. auch zur Anpassung an den Klimawandel. Diese sind oft politisch unattraktiv und müssen daher in der Bevölkerung zusammen mit dem ökonomischen Mehrwert diskutiert werden, um eine größere Akzeptanz und ein besseres Verständnis hervorzurufen.
- Die Bewältigung großer Katastrophen erfordert eine schnelle gegenseitige Information und Hilfe. Es ist daher wichtig, dass Katastrophenschutzbehörden vorhanden sind und interkommunal sowie regional eng zusammenarbeiten und sich gegenseitig unterstützen. Entscheidend dafür ist, dass die rechtlichen Voraussetzungen für eine schnelle und unkomplizierte gegenseitige Hilfe vorliegen.
- Die schnelle Warnung der Bevölkerung ist bei Katastrophen ein wesentliches Kriterium, um weitere nachteilige Auswirkungen zu vermeiden. Auch das rechtzeitige Vorliegen von Informationen und die Sensibilisierung der Bevölkerung ist ein entscheidender Bestandteil des Katastrophenschutzes.
- Der Ausbau eines effizienten städtischen Krisenmanagements ist ein unverzichtbarer Faktor der Stadtpolitik. Dazu gehört auch der Einsatz bundesweiter Warn- und Informationssystemen per SMS, E-Mail oder über eine App.

Reduzierung von Verkehrsstaus

- Die Gewährleistung von Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für die ökonomische, soziale und kulturelle Entwicklung der Stadtzentren. Die Gestaltungsaufgabe besteht darin, eine bezahlbare und nachhaltige Mobilität zu sichern. Gleichzeitig müssen verkehrsbedingte Belastungen abgebaut und der konventionelle motorisierte Individualverkehr vermindert werden.
- Zur Verringerung von Verkehrsstaus müssen verkehrsvermeidende und verkehrsverringende Maßnahmen eingesetzt werden. Hilfreiche Instrumente sind eine gute Parkraumbewirtschaftung, Citylogistik-, oder Telematiksysteme sowie attraktive ÖPNV Angebote. Technologien wie Telearbeitsplätze oder Videokonferenztechniken können den Berufsverkehr mindern.

- Zentrale Zukunftsaufgabe ist die Organisation eines stadtverträglichen und an die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse angepassten Verkehrs. Dies erfordert zunehmend flexible, vernetzte und intermodale Lösungen, um die Erreichbarkeit der Innenstädte zu verbessern. Von zunehmender Bedeutung sind u.a. öffentlich zugängliche Leihfahrräder, „Park/Bike & Ride-Systeme“ und Carsharing-Modelle.

Luftverschmutzung

- Umweltzonen leisten einen wichtigen Beitrag zur Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid.
- Der emissionsarmen Elektromobilität kommt in Zukunft für die Innenstädte eine große Bedeutung zu, vor allem für diejenigen Wege, die innerstädtisch nicht zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden können.
- Zur Vermeidung baustellenbedingter Staus können Bauzeiten durch Fortschreibung eines verbindlich festgelegten effizienten Baustellenmanagements verkürzt werden.
- Die Luftqualität in den Städten ist ein schützenswertes Gut. Schadstoffe müssen daher bereits an der Quelle mit innovativen Techniken reduziert werden. Dazu zählt die energieeffiziente Ausrichtung von Gebäuden, aber auch z. B. die Ausrüstung von motorisierten Fahrzeugen mit Rußpartikelfiltern.
- Zur Eindämmung der Luftverschmutzung gehört auch die Reduzierung des Energieverbrauchs. Es ist nötig, die sich daraus ergebenden individuellen und gesellschaftlichen Vorteile sowie die dafür erforderlichen Verhaltensänderungen in alle Bevölkerungsgruppen zu vermitteln.
- Bei der energieeffizienten Ausrichtung sind auch das baukulturelle Erbe und die Eigenart von Städten und Stadtteilen zu respektieren. Dies bedeutet, dass Identität stiftende Ensembles und Gebäude so saniert werden, dass ihr Erscheinungsbild bewahrt wird.

IV. Politische Steuerung und Kooperation

Urban Governance and Legislation (4160 Wörter)

21. Optimierung des Städtebaurechts (540 Wörter)

Improving urban legislation

aktuell: 614 Wörter

In Deutschland sind Stadtentwicklung, Städtebau und Stadtplanung in die kommunale Selbstverwaltungsgarantie eingebunden. Aus dieser verfassungsrechtlich gewährten Stellung der Gemeinden resultiert die kommunale Planungshoheit. Die Kommunen stimmen ihre Pläne mit den Zielen der Raumordnung, d.h. der Landes- und Regionalplanung ab. Damit wird über die Gesetzgebung und die Bereitstellung von Finanzmitteln auch auf den Ebenen des Bundes und der Länder ein übergeordneter Rahmen für den Städtebau gebildet. Auf der gesamtstaatlichen Ebene hat der Bund die Gesetzgebung für einen wesentlichen Teil der Städtebaupolitik, das Bauplanungsrecht. 1960 hat der Bund für die Bundesrepublik Deutschland mit dem Bundesbaugesetz, dem heutigen Baugesetzbuch (BauGB) erstmals einen einheitlichen gesetzlichen Rahmen geschaffen, der für alle Gemeinden in Deutschland die gleichen Instrumente bereitstellt. In dem seither mehrfach novellierten Baugesetzbuch werden in allgemeiner Form Ziele und Leitbilder der Stadtentwicklung formuliert, die in den Städten und Gemeinden in eigener Verantwortung ortsspezifisch konkretisiert werden.

Der Bund stellt sich stets seiner Verantwortung für eine nachhaltige Entwicklung der Städte und Gemeinden und den Anforderungen an Umwelt und Natur. Nach § 1 Abs. 3 BauGB sollen Bauleitpläne „eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt“. Auch die Gesetzgebung zum Naturschutz, zum Bodenschutz, zur Kreislaufwirtschaft im Abfallbereich, zum Immissionsschutz, zu den Bedürfnissen besonderer Bevölkerungsgruppen etc. folgt diesem Leitsatz.

Bei letzten Novellierungen wurde im Bauplanungsrecht der Klimaschutz verankert und die Innenentwicklung weiter gestärkt.

Zur Beschleunigung der Energiewende wurden 2011 klimapolitische Aspekte in das Baugesetzbuch aufgenommen und eine Klimaschutzklausel eingefügt. Um konventionelle Energieträger kontinuierlich durch erneuerbare ersetzen zu können, wurden die planungsrechtlichen Instrumente für das sogenannte Repowering, d. h. den Ersatz alter Windenergieanlagen durch neue, vornehmlich in Windparks zu errichtende Anlagen, verbessert. Es wurde geregelt, dass die Gemeinden in Flächennutzungsplänen die Ausstattung des Gemeindegebietes mit Anlagen der erneuerbaren Energien oder der Kraft-Wärme-Kopplung darstellen und im Bebauungsplan Flächen für entsprechende Anlagen festsetzen können. Informelle Klimaschutz- und Energiekonzepte der Gemeinden können also durch die Übernahme in die formale Bauleitplanung eine höhere rechtliche Verbindlichkeit erlangen. Zudem wurden den Gemeinden Festsetzungen im Bebauungsplan ermöglicht, die bei Errichtung von Gebäuden den Einsatz von Anlagen für erneuerbare Energien oder von Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen vorsehen und erleichtern. Die Nutzung solarer Strahlungsenergie an Dach- und Außenflächen im unbebauten Außenbereich wurde ebenfalls ermöglicht. Mit Blick auf die bebauten Gebiete ist das Anliegen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung auch in das Besondere Städtebaurecht eingeführt worden.

Der Deutsche Bundestag hat 2013 das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts verabschiedet. Die durch das Gesetz beabsichtigte zusätzliche Stärkung der Innenentwicklung zielt unter anderem auf eine Reduzierung

der Flächeninanspruchnahme ab. Daher wird im Baugesetzbuch nun ausdrücklich geregelt, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll. Ferner wird der Schutz zentraler Versorgungsbereiche durch eine ausdrückliche Darstellungsmöglichkeit im Flächennutzungsplan gestärkt. Das Gesetz enthält auch Regelungen zum vereinfachten Umgang mit verwaorosten, nicht mehr wirtschaftlich nutzbaren Gebäuden (sogenannten Schrottimmobilien). Problematisch sind teilweise rechtliche Einschränkungen durch Eigentumsvorbehalte, um Maßnahmen der Innenentwicklung voranzubringen.

Das Gesetz über Maßnahmen im Bauplanungsrecht zur Erleichterung der Unterbringung von Flüchtlingen trat am 26. November 2014 in Kraft. Mit dem Gesetz wurden im Baugesetzbuch Klarstellungen und befristete Erleichterungen bei der Schaffung von Flüchtlingsunterkünften eingeführt. Anlass für dieses Gesetz sind die erheblich angestiegenen Flüchtlingszahlen und die daraus folgenden Schwierigkeiten, insbesondere der Kommunen, bei der Bereitstellung von Unterkünften.

Im Gebäudebereich ist die Energieeinsparverordnung (EnEV) seit vielen Jahren ein wichtiges Element der Energieeinsparpolitik. Darin geregelt ist z. B. die notwendige Erstellung von Energieausweisen bei der Errichtung, Änderung oder Erweiterung von Gebäuden. Mit der Novellierung von 2013 wurde ein wesentlicher Baustein der Energiewendebeschlüsse der Bundesregierung umgesetzt. Ab Januar 2016 gelten um 25 % verschärfte energetische Anforderungen an neue Gebäude. Ab 2021 besteht die Grundpflicht, Neubauten im Niedrigenergie-Gebäudestandard zu errichten.

22. **Dezentralisierung und Stärkung der kommunalen Verwaltung** (540 Wörter) Decentralization and strengthening of local authorities

aktuell: 580 Wörter

Die kleinste räumlich-administrative Verwaltungseinheit eines Bundeslandes ist die Gemeinde, der selbst aber keine Staatsqualität zukommt. Gemeinden sind nicht Teil der staatlichen Verwaltung, sondern sie verwalten sich selbst. Ihnen werden aber staatliche Aufgaben, wie z. B. Meldewesen oder Standesämter übertragen. In Deutschland ist das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden durch das Verfassungsrecht geschützt. Damit wird den Gemeinden eine universale sachliche Kompetenz für alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der raumordnerischen Ziele und Grundsätze zuerkannt. Die kommunale Selbstverwaltung ist ein Ausdruck des Subsidiaritätsprinzips²⁷.

Nach dem Grundgesetz sind Gemeinden Gebietskörperschaften, die mit eigener Rechtspersönlichkeit, einer inneren Organisation sowie einer Reihe von rechtlich garantierten Kompetenzen ausgestattet sind (Gebiets-, Organisations-, Personal-, Planungs-, Finanz-, Steuer-, Satzungs- und Kulturhoheit). Innerhalb ihres Gemeindegebietes sind die Gemeinden ausschließliche und eigenverantwortliche Träger der öffentlichen Verwaltung. Sie können sich allerdings nicht selbst Gesetze geben. Sie verwalten sich vielmehr im Rahmen der staatlichen Gesetze selbst. Ihre Rechtsetzungsgewalt beschränkt sich als abgeleitete Gewalt im Wesentlichen auf den Erlass von Satzungen (Satzungsgewalt) über Steuern, Gebühren, den Haushalt, die Benutzung öffentlicher Einrichtungen und die Bauleitplanung.

Im Vergleich mit anderen föderal aufgebauten Staaten verfügt die gemeindliche Ebene in Deutschland über eine verhältnismäßig große Autonomie. Dezentralisierung, im Sinne einer Verteilung von Verwaltungskompetenzen auf rechtlich selbständige Organisationen, ist in Deutschland auf der

²⁷ S. hierzu auch Einführung: Grundlagen der nationalen Stadtentwicklung

Gemeindeebene somit auf sehr hohem Niveau verwirklicht. Trotzdem wurden und werden immer wieder Vorhaben zur Reform der Gemeindeverwaltung eingeleitet. Diese Reformvorhaben sind zum Teil durch die Bundesländer initiiert. In vielen Fällen werden die Reformaktivitäten aber von den Gemeinden selbst vorangetrieben.

In Bundesländern mit zu kleinen Gemeinden ist das Verhältnis von Einwohnerzahl, Verwaltungskraft, demokratischer Legitimation und Infrastrukturversorgung nicht austariert. Durch einzelne Länder initiierte Gebietsreformen zielen deshalb auf eine Schaffung leistungsfähiger Verwaltungseinheiten durch Vergrößerung der Gemeinden. Die Zusammenlegung benachbarter Gemeinden geschah zwar überwiegend auf freiwilligem Wege, ist aber auch durch Zwang, gegen den Willen der Betroffenen erfolgt. In den 1970er Jahren wurden in Westdeutschland Gemeindegebietsreformen durchgeführt. In Ostdeutschland ließen sich Gemeindegebietsreformen erst nach der Wiedervereinigung realisieren. Aktuell werden in einigen west- und ostdeutschen Ländern Gemeindegebietsreformen diskutiert. Bei der Umsetzung immer größerer Gebietseinheiten sind allerdings Aspekte der Erreichbarkeit und der Bürgernähe von Verwaltungseinrichtungen zu berücksichtigen, um Partizipationsprozesse und Bürgerengagement vor Ort zu stärken.

Die Public Managementbewegung führte in den 1980er und 90er Jahren zu vielfältigen Reformaktivitäten auf der Gemeindeebene. Die Schaffung leistungsfähiger Verwaltungsstrukturen mit mehr Bürgernähe war das Ziel. In Anlehnung an das Management privater Unternehmen sollte durch eine Verschlankung der kommunalen Verwaltung deren Effektivität und Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Gleichzeitig sollte durch den Abbau von Bürokratie und die Verbesserung von Serviceangeboten die Bürgernähe der kommunalen Verwaltung optimiert werden. Die zentralen Akteure dieses Reformprozesses waren die Gemeinden selbst. Im Rahmen ihrer gemeindlichen Selbstverwaltungsmöglichkeiten konnten Managementstrukturen modernisiert und die Verwaltungsangebote besser auf den Bedarf der Kunden ausgerichtet werden.

Das Leitbild der Gemeinde als Unternehmen hat mittlerweile aufgrund neuer Entwicklungen an Relevanz eingebüßt. Eine neue Reformvision ist die Bürgerkommune. Der Gemeinderat ist die politische Vertretung der Gemeindeglieder und entscheidet u.a. über Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft. Die Stärkung der Zivil- und Bürgergesellschaft und die Verbesserung der Mitentscheidung durch Bürgerbeteiligung an Willensbildungs-, Planungs- und Entscheidungsprozessen sind zentrale Ziele. Dabei müssen vorrangig die Voten gewählter Mandatsträger, die sich am Gemeinwohl orientieren und keine Partikularinteressen verfolgen berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollen auch Bürger stärker bei der Produktion öffentlicher Dienstleistungen einbezogen werden. Die Aktivitäten werden allerdings weniger vom Land und den Gemeindeverwaltungen vorangetrieben. Eine entscheidende Rolle spielen Initiativen der Zivilgesellschaft. Fortschritte sind im Bereich der Jugendarbeit, der Seniorenbetreuung, der Stadtteilarbeit, der Armenfürsorge und im Sport- und Freizeitbereich erreicht worden.

23. Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung (540 Wörter)

Improving participation and human rights in urban development

aktuell: 544 Wörter

Deutschland besitzt in der demokratischen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, auch und besonders für Planungsverfahren, eine lange Erfahrung. Im Rahmen der Städtebauförderung wurde in ausgewählten Gebieten bereits in den 1970er Jahren begonnen, Bewohner, Vereine und Initiativen

der von Städtebaumaßnahmen betroffenen Gebiete aktiv zu beteiligen. Verstärkt durch die Politik der behutsamen Stadterneuerung wurden im Laufe der Jahre vielfältige Beteiligungs- und Mitwirkungsverfahren entwickelt. Seit Ende der 1970er Jahre ist ein zweistufiges Beteiligungsverfahren – frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und öffentliche Auslegung der Planwerke – gesetzlich festgelegter Bestandteil des Planungsrechts in Deutschland. Damit wurde auf nationaler Ebene die Grundlage für eine qualifizierte Beteiligung der Öffentlichkeit an städtebaulichen Planungsvorhaben geschaffen.

Die im Baugesetzbuch in § 3 BauGB festgelegte Beteiligung soll gewährleisten, dass alle von der Planung betroffenen Bürgerbelange berücksichtigt werden können. Die Beteiligung von Bürgern muss auch bei anderen Bauvorhaben durchgeführt werden, die einem besonderen Planungsverfahren (Planfeststellung) unterliegen, wie z. B. beim Bau von Bundesstraßen, Eisenbahnlinien oder Stromtrassen. Frühzeitigkeit und Transparenz bestimmen als Qualitätsanspruch den Ablauf aller formellen Planungsprozesse. Mehr denn je suchen Bürgerinnen und Bürger neue Wege der Mitwirkung und politischen Partizipation.

In den vergangenen Jahren hat sich ergänzend zu den formellen städtebaulichen Planungen ein breites Spektrum von Prozessen entwickelt, das diese ergänzt und im Hinblick auf den Anlass und Maßstab der Planung (kleinteilige Stadtteilprojekte, große Stadtentwicklungsvorhaben, gesamtstädtische Planungen) situationsgerecht auszugestaltet ist. Auch die Beteiligungsformen können jeweils auf die relevanten Akteure und die vorliegenden unterschiedlichen Interessen zugeschnitten werden. Zu nennen sind hier etwa Stadtteilentwicklungspläne oder „Integrierte Entwicklungskonzepte (IEK)“, die die langfristigen Ziele gesamtstädtisch oder teilräumlich festlegen und als Planungsinstrument der Kommunen die strategischen Leitlinien für die Zukunft der Stadt bestimmen. Ihr nicht formalisierter Charakter ist eine Stärke, wenn es um die Einbindung der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt geht, er eröffnet Spielraum für lokal angepasste Formen der Beteiligung.

Diese verschiedenartigen Beteiligungsangebote der Stadtplanung werden zu einer Vielzahl kommunaler Arbeitsfelder (Stadtentwicklung, Städtebau, Verkehrsplanung, Freiraumplanung usw.) durchgeführt. Die wichtigsten Ziele, die über Maßnahmen zur Bürgerbeteiligung erreicht werden sollen, sind die Information der Bürger, die Stärkung der demokratischen Kompetenz sowie die Akzeptanz kommunaler Entscheidungen. In einigen Verfahren geht es aber auch um das gemeinsame Konzipieren und Planen von Bürgern und Experten mit dem Ziel, das lokale Wissen möglichst weitgehend in stadtplanerische Prozesse einzubeziehen und die Bedürfnisse und Ideen der Bürger frühzeitig aufzunehmen. Hierzu dienen etwa Zukunftswerkstätten und Planungszellen.

Zur Gewährleistung eines niedrighwelligen Zugangs von möglichst vielen Bevölkerungsgruppen zu Planungsverfahren werden auch internetgestützte Verfahren wie Onlinebeteiligungen und aufsuchende Methoden erprobt. Die Erfahrung zeigt, dass eine Mischung verschiedener Methoden und deren Anwendung über einen längeren Zeitraum hinweg am stärksten dazu dient, die vielfältigen Gruppen deutscher Stadtgesellschaften einzubeziehen.

Aufgrund der hoch verdichteten Siedlungsstruktur und eines breiten bürgerschaftlichen Willens zur Mitbestimmung stehen in Deutschland in vielen Stadtregionen städtebauliche Projekte zunehmend im Fokus der Aufmerksamkeit. Die damit verbundenen Planungsprozesse geraten unter Legitimationsdruck. Die deutlich vorgetragenen Forderungen nach mehr Mitwirkung, Mitgestaltung und Mitentscheidung haben die Aufmerksamkeit auf die Prozesse zur Vorbereitung derartiger Vorhaben und Projekte und das Zusammenspiel von Kommunalpolitik, Kommunalverwaltung, Zivilgesellschaft und Vorhabenträger gelenkt. Die öffentliche Hand trägt aber als letzte Instanz die Verantwortung für das Gemeinwesen. Sie muss die demokratische Legitimation von Entscheidungen sichern. Aufgabe der öffentlichen Hand ist es daher, möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern die Mitwirkung an

Stadtentwicklung zu ermöglichen. Die Interessen öffentlicher und privater Akteure werden daher von demokratisch legitimierten Vertretern im Sinne des Gemeinwohls abgewogen.

24. **Sicherheit in der Stadt** (540 Wörter) Enhancing urban safety and security

aktuell: 481 Wörter

Städte zeichnen sich durch die Vielfalt ihrer Bewohner aus. Vielfalt und Toleranz sind wichtige Potenziale und Triebfeder für das Herausbilden kreativer Milieus. Gleichzeitig ist das Zusammenleben auch mit Problemen behaftet.

So ist die Kriminalitätsbelastung in deutschen Städten 1,8-mal so hoch wie in Landkreisen, in großen Städten über 500.000 Einwohner sogar um das 2,4-fache höher. Besonders überdurchschnittlich werden in großen Städten Straftaten begangen, die direkt das Zusammenleben von Menschen betreffen, etwa Wohnungseinbrüche, Straßenkriminalität oder Sachbeschädigung.

Mit dieser objektiven Kriminalitätsbelastung ist ein subjektives Unsicherheitsgefühl verbunden. Bereits die Verwahrlosung öffentlicher Räume kann Angst auslösen. Beides beeinträchtigt die Lebensqualität und schränkt die individuelle gesellschaftliche Teilhabe ein. Deshalb muss laut Baugesetzbuch bei Bauleitplänen die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung berücksichtigt werden. Daher werden die Pläne im Beteiligungsverfahren auch von der Polizeibehörde hinsichtlich Angsträumen, Blickbeziehungen etc. überprüft.

Forderungen nach einer verstärkten Videoüberwachung in z.B. U-Bahnhaltestellen oder unübersichtlichen Freiräumen werden immer wieder gestellt, wobei es auch viele kritische Stimmen dazu gibt. Gleichzeitig ist seit vielen Jahren in den meisten Bundesländern die Zahl der Polizisten gesunken. Damit geht auch eine verminderte Polizeipräsenz vor Ort einher. Eine häufig zu verzeichnende Konsequenz daraus ist, dass mehr private Objekte und solche im halböffentlichen Raum, wie z. B. Einkaufszentren, durch Sicherheitsfirmen bewacht werden.

Kriminalprävention hat daher einen gestiegenen Stellenwert erfahren. Die Polizei reagiert auf die gestiegenen Wohnungseinbrüche durch vielfältige Aufklärungsmaßnahmen. Im Jahr 2001 wurde das Deutsche Forum für Kriminalprävention ins Leben gerufen. Um Kriminalität und Gewalt zu verhindern, fördert dieses eine Kultur des Hinsehens, der Hilfe und des frühzeitigen Erkennens von Auffälligkeiten. Vorurteilskriminalität hat in der Kriminalprävention einen hohen Stellenwert. Zahlreiche deutsche Städte haben sich in dem „deutsch-europäischen Forum für urbane Sicherheit“ (DEFUS) zusammengeschlossen, das auch Mitglied im Europäischen Forum für urbane Sicherheit ist und es sich zur Aufgabe macht, kriminalpräventive Maßnahmen voranzubringen.

Soziale Benachteiligung und höhere Delinquenzneigung sollten nicht pauschal gleichgesetzt werden. Dennoch zeigen Analysen, dass in bestimmten Stadtteilen eine Ballung von Problemen auffällig ist, wie häusliche Gewalt, mangelnde Integration, geringer Bildungsgrad und Schulverweigerung. Diese können zu einer erhöhten Kriminalität, Gewaltbereitschaft und einem verstärkten subjektiven Unsicherheitsgefühl führen. Damit verbunden ist häufig ein schlechtes Image der Quartiere. Dieser objektiven Belastung und der Stigmatisierung wird durch entsprechende Programme und Maßnahmen begegnet.

Etwa 400 Kommunen haben im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Soziale Stadt“ u. a. Maßnahmen ergriffen, die auf Quartiersebene negative Einflussfaktoren auf delinquentes Verhalten z. B. bei Schülern und Jugendlichen vermindern sollen. Dabei hat sich der integrierte Ansatz bewährt.

Perspektivlosigkeit und damit auch die Bereitschaft zur Gewalttätigkeit und Kriminalität lassen sich durch Bildungsmaßnahmen, Sport-, Freizeit- und Kommunikationsangebote abbauen. Dabei ist ein Erfolgsfaktor, wenn die Akteure von Verwaltung und sozialen Trägern über Wohnungsunternehmen, Polizei, Schulen und Kirchen bis hin zu Gewerbetreibenden und engagierten Bewohnern zusammenarbeiten.

Es hat sich gezeigt, dass sich in gut zwei Dritteln der Maßnahmegebiete des Programms „Soziale Stadt“ die Lebenssituation verbessert hat. Davon profitieren die Menschen in den betroffenen Stadtteilen, gleichzeitig nutzt es der gesamten Stadt, wenn problematische Quartiere eine positive Entwicklung nehmen.

25. **Soziale Teilhabe** (540 Wörter)

Improving social inclusion and equity

aktuell: 578 Wörter

Die Städte in Deutschland zeichnen sich durch Internationalität und Vielfalt ihrer Bewohner aus. Bundesweit hat ein Fünftel der Einwohner eine Zuwanderungsgeschichte, in den Großstädten ist der Anteil deutlich höher. Diese Vielfalt und ein toleranter Umgang mit den verschiedenen Kulturen gehören zu den wichtigen Potenzialen der Städte.

Jedoch sind die Stadtteile vieler Städte zunehmend nach dem Sozialstatus ihrer Bewohner aufgeteilt (Segregation). Daher gibt es Quartiere mit überwiegend Wohnungen im Niedrigpreissegment in schlechter Lage und mit unterdurchschnittlicher Infrastrukturausstattung, in denen vorwiegend von Armut bedrohte Menschen leben, darunter überdurchschnittlich viele mit Migrationshintergrund. Die räumliche Konzentration von Armut in bestimmten Quartieren hat negative Auswirkung auf ihre Bewohner und deren Entwicklungschancen. Solche Quartiere brauchen daher besondere Unterstützung, damit Integration vor Ort gelingt und sich Armut nicht strukturell verstetigt. Durch Ansätze einer Privatisierung öffentlicher Räume kommt es auch in den Stadtzentren vermehrt zu Ausgrenzungen bestimmter Gruppen.

In der LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen Europäischen Stadt haben sich die EU-Mitgliedstaaten und weitere europäische Staaten im Jahr 2007 darauf verständigt, sozial benachteiligten Stadtgebieten besondere politische Aufmerksamkeit zu widmen. Denn starke sozialräumliche Disparitäten können die Attraktivität, Wettbewerbsfähigkeit, soziale Integrationskraft und Sicherheit der ganzen Stadt gefährden. Die Bemühungen um gesellschaftlichen Zusammenhalt und Integration werden in der Stadtentwicklung weiter an Bedeutung gewinnen. In ihrem Nationalen Aktionsplan Integration legen Bund, Länder und zivilgesellschaftliche Akteure darum die Grundzüge einer nachhaltigen Integrationspolitik fest.

Mit dem Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ unterstützt der Bund die städtebauliche Aufwertung und die Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts in benachteiligten Stadtteilen. Das Programm verknüpft bauliche Investitionen der Stadterneuerung mit Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen im Stadtteil. Dazu zählen z. B. Investitionen in die Qualität des Wohnens, die Verschönerung des Wohnumfelds, in die Infrastruktur, wie der Ausbau von Bildungseinrichtungen oder die Unterstützung der Wirtschaft in den Stadtquartieren. Grundlage für die Lösung dieser komplexen Aufgaben sind integrierte Entwicklungskonzepte. Die Bundesregierung will die integrierte Förderung dieser Stadtquartiere weiter unterstützen und hat dazu das Programm „Soziale Stadt“ ab 2014 auf 150 Mio. € deutlich aufgestockt. Länder und Kommunen beteiligen sich in der Regel jeweils mit der gleichen Summe.

Weil sich viele Probleme vor Ort nicht allein mit den Mitteln der Städtebauförderung lösen lassen, ist es weiterhin notwendig, Partner aus Wirtschaft und Gesellschaft stärker und verbindlicher in die Verantwortung für diese Stadtviertel einzubinden. Dazu gehören vor allem Formen des „Corporate Citizenship“ durch Unternehmen sowie Stiftungen. Beide engagieren sich überproportional in den Bereichen Bildung und Integration. Ziel der Bundesregierung ist es, dieses Engagement stärker für eine soziale Quartiersentwicklung zu gewinnen.

Gesellschaftliche Teilhabe hängt in hohem Maße von einer erfolgreichen Integration in den Arbeitsmarkt ab. Über das aus Mitteln des Europäischen Sozialfonds (ESF) geförderte Bundesprogramm „Bildung, Wirtschaft, Arbeit im Quartier“ (BIWAQ) werden zwischen 2008 und 2014 rund 225 arbeitsmarktpolitische Projekte umgesetzt, vorrangig in Gebieten der „Sozialen Stadt“. Das Programm ist mit einem Mittelvolumen von insgesamt 184 Mio. € ausgestattet und zielt auf Gruppen mit erschwerem Zugang zum Arbeitsmarkt: Langzeitarbeitslose, Jugendliche mit fehlender Ausbildungsreife und niedrigen Bildungsabschlüssen, sowie lokales Kleingewerbe.

In den letzten Jahren hat sich auf allen politischen Ebenen ein neues Politikverständnis entwickelt, das anerkennt, dass die Integration von Zuwanderern im Verbund mit Einheimischen gefördert werden muss. Als Orte gelebter Integration entwickeln viele Kommunen bereits an die örtlichen Gegebenheiten angepasste Strategien und Konzepte für Integration.

Die Neubestimmung der lokalen Integrationspolitik wird nicht zuletzt aufgrund der Globalisierung und des demografischen Wandels relevant. Denn zu erwarten ist eine zunehmende Konkurrenz der Kommunen im Wettbewerb um Einwohner, Investitionen und Fachkräfte. Aufgrund dieser Entwicklung wird eine strategische Steuerung von Migration und Integration als langfristige, ressortübergreifende Aufgabe bedeutsam.

26. Was lernen wir daraus? (730 Wörter)

Challenges experienced and lessons learned in these areas

799 Wörter

Optimierung des Städtebaurechts

Der von Bund und Ländern gesetzte Rahmen muss von den Gemeinden aufgrund der lokalen Erfordernisse planerisch ausgefüllt werden. Sie können alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft eigenverantwortlich regeln. Um ihnen hier Anreize zu setzen, helfen vom Bund und von den Ländern ermöglichte städtebauliche Modellprojekte und die Förderung innovativer Planungsprozesse.

Vor dem Hintergrund der sich ständig wandelnden gesellschaftlichen Herausforderungen müssen Gesetze überprüft, konsequent weiter entwickelt und instrumentell angepasst werden. Anforderungen ergeben sich zum einen aus übergeordneten Gesetzen und Richtlinien, die von der Europäischen Union erlassen werden.

Andererseits muss die Gesetzgebung ebenso auf aktuelle nationale Ziele reagieren, die sich aus den Anforderungen aus Politik, Gesellschaft und Umwelt ergeben. Aus diesem Grund bezogen sich einzelne Änderungen des Baugesetzbuchs der letzten Jahre z. B. auf Bereiche wie die Behebung von städtebaulichen Funktionsverlusten, die Förderung der Nutzungsmischung, die Steuerung des großflächigen Einzelhandels oder die Vereinfachung der Planung im Kontext der Innenentwicklung.

Dezentralisierung und Stärkung der kommunalen Verwaltung

Die größte Herausforderung für die deutschen Gemeindeverwaltungen stellt die Bewältigung des demografischen Wandels dar. Sinkt die Nachfrage an Angeboten der öffentlichen Daseinsvorsorge, muss dieses von kommunalen Einrichtungen reduziert werden. Dieser Anpassungsprozess stellt sich als eine komplexe Planungsaufgabe dar, an die bereichsübergreifend herangegangen werden muss.

Auch der Personalbestand von Gemeindeverwaltungen unterliegt einem demografischen Wandel. Rund ein Drittel der Beschäftigten von Bund, Ländern und Kommunen arbeitet auf der Gemeindeebene. Durch Einstellungsstopps, Ausgliederungen und Privatisierungen ist hier seit Jahren ein kontinuierlicher Rückgang des Personalbestandes zu beobachten.

Da junge Erwerbstätige in Zukunft immer knapper werden und die Löhne im öffentlichen Dienst nicht konkurrenzfähig sind, wird sich die zukünftige Gewinnung von Personal schwieriger gestalten. Um eine nachhaltige Personalpolitik auf Gemeindeebene einzuleiten, muss deshalb die demografische Entwicklung des Personalbestandes konsequenter berücksichtigt werden. Außerdem ist die Attraktivität der Gemeinden als Arbeitgeber zu verbessern. Sonst werden die Gemeinden in der nicht mehr abzuwendenden Fachkräftekrise zu den Verlierern gehören.

Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung

Heute gibt es in Deutschland das Bewusstsein, dass der Erfolg städtebaulicher Aufgaben mit der Intensität der Beteiligung und Mitwirkung der Bürger und durch neue Partnerschaften ansteigt. Verschiedene Beispiele zeigen, dass die Kooperation mit Bürgern in der Stadtentwicklung zu einem wichtigen Erfolgsfaktor werden kann. Ziel ist dabei nicht nur die bessere Information der Bürger über Planungsziele und Verfahrensabläufe, sondern eine stärkere Mitwirkung an der Erarbeitung von Konzepten sowie an deren Umsetzung. Zusätzlich können lokale Nutzungskonflikte durch Beteiligungsverfahren thematisiert und verhandelt werden. Standardisierte Beteiligungsverfahren können dies alleine nicht gewährleisten.

Für eine gute Beteiligung und Kooperation in der Stadtentwicklung gibt es keine allgemeinverbindlichen Antworten, sondern lediglich lokale, je nach Aufgabenstellung und Interessenkonstellationen situativ angepasste Herangehensweisen. Dies bestätigen auch die 15 Pilotprojekte des Projektauftrags „Bürgerbeteiligung“ der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Deshalb wurden in den vergangenen Jahren neue Beteiligungsformate erprobt; diese betreffen die Beteiligung im Internet, die Einbeziehung bildungsferner Gruppen, die Kinder- und Jugendbeteiligung, die Beteiligung von Migranten und die Stärkung privater Initiativen. Damit soll eine kommunale Beteiligungskultur weiterentwickelt werden, um der Dominanz einzelner Interessen, aber auch von Bürgerwiderständen vorzubeugen und Planungsverfahren zu verbessern. Die Erfahrung hat gezeigt, dass eine Methodenkombination am besten geeignet ist, um Partizipation verschiedenartiger Zielgruppen zu gewährleisten.

Sicherheit in der Stadt

Bei der Herstellung sicherer öffentlicher Räume haben sich integrierte Ansätze mit baulichen, städtebaulichen und sozialen Maßnahmen bewährt.

Bauliche Maßnahmen beziehen sich auf die Ausrichtung von Gebäuden und die Ansiedlung von Fenstern. Bei der Quartiersentwicklung gilt es, Angsträume und uneinsichtige und schwer kontrollierbare Bereiche zu vermeiden. Soziale Maßnahmen können aus der sozialen Durchmischung bestehen. Die Vielzahl der bereits existierenden Maßnahmen muss zueinander kompatibel sein und vor Ort gebündelt werden. Gleichzeitig sind langfristig angelegte Programme wichtig. Das Familienministerium zielt darum mit dem Programm „Wir kümmern uns selbst“ auf eine frühzeitige und gewaltfreie Lösung von Problemen für Kinder und Jugendliche.

Die Gewährleistung eines sicheren öffentlichen Raumes muss mit der Abwägung verschiedener Aspekte einhergehen, denn häufig widersprechen sich z. B. baulich-gestalterische Ansprüche und sicherheitsrelevante Aspekte. Die im Grundgesetz verankerten Freiheitsrechte (Handlungsfreiheit und Persönlichkeitsrecht), stehen der Einrichtung großräumiger Sicherheitsüberwachungssysteme oft entgegen. Sollen diese Grundrechte eingeschränkt werden, dann muss ein überwiegendes Allgemeininteresse begründet werden.

Soziale Teilhabe

Die Stadtentwicklungspolitik fördert den gesellschaftlichen Zusammenhalt durch familien- und altersgerechte Infrastrukturen, bedarfsgerechte, energieeffiziente und preisgünstige Wohnungen sowie qualitätsvolle öffentliche Aufenthalts- und naturnahe Freiräume. Dies gilt für alle städtischen Teilräume. Aufgabe sozialer Stadtentwicklung ist es aber auch, innerstädtische Disparitäten abzubauen: Dazu gehört es, benachteiligte Quartiere zu stabilisieren und Maßnahmen für bessere Bildung und Ausbildung, für lokale Ökonomie und erfolgreiche Integration zu unterstützen. Mittel- und langfristig gilt es auf eine soziale Mischung in den Quartieren hinzuwirken. Dieses Aufgabenspektrum folgt dem grundlegenden Ziel, allen Menschen Beteiligung, Teilhabe und Chancengerechtigkeit, aber auch eine lebenswerte Umwelt zu bieten. Die Stadtentwicklungspolitik kann dieses weit gefächerte Ziel nicht allein erreichen. Sie kann aber einen Impuls für das Zusammenwirken unterschiedlicher Fachbereiche von Akteuren aus allen gesellschaftlichen Bereichen setzen. Die soziale Stadtentwicklungspolitik muss sich wesentlichen Herausforderungen stellen: der Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts, der Überwindung einer auseinanderdriftenden Gesellschaft und der Integration von Zuwanderern.

27. Was bedeutet dies für eine neue Stadtagenda? (730 Wörter)

Future challenges and issues in these areas that could be addressed by a New Urban Agenda

aktuell: 721 Wörter

Optimierung des Städtebaurechts

- Eine nachhaltige Wohnungs- und Siedlungspolitik wird nicht allein durch die Verabschiedung von Gesetzen bewältigt. Reale Wirkungen entfalten Gesetze nur dann, wenn sie praktisch vollzogen und ausgeführt werden. Monitoringsysteme sind daher wichtige Instrumente zur Überprüfung und Gewährleistung einer nachhaltigen Stadtentwicklung.
- Gesetze und Richtlinien müssen auf die Anforderungen, die sich aus Politik, Gesellschaft und Umwelt ergeben, reagieren und an diese angepasst werden. In geeigneten Fällen sollten Regelungen erst praktisch erprobt werden, bevor sie beschlossen werden. Gesetze müssen einfach, verständlich und zielgenau ausgestaltet werden, damit Bürokratielasten vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden. Instrumente zur kritischen Hinterfragung bestehender Gesetze können zu neuen verbesserten Formen führen. Experimentierklauseln und Standardöffnungsgesetze sind hier hilfreiche Ansätze. Gesetzesvorhaben, Richtlinien und Investitionen sollten daraufhin überprüft werden, welche Auswirkungen damit auf kommende Generationen verbunden sind (Demografie-Check).

Dezentralisierung und Stärkung der kommunalen Verwaltung

- Lokale Selbstverwaltung ist ein wichtiger Grundstein für die bürgernahe und nachfrageorientierte Bereitstellung von Dienstleistungen und Infrastruktur. Verwaltungseffizienz und die Optimierung bürokratischer Strukturen sind wichtige Ziele, um kommunale Handlungsspielräume auszuweiten. Die Einführung eines strategischen Kommunalmanagements, die Förderung der Innovationsfähigkeit und die Selbststeuerungsfähigkeit sind wichtige Faktoren für die Zukunftsfähigkeit von Verwaltungen.
- Zur Gewinnung von professionellem und innovativem Personal muss der Arbeitsplatz Kommune attraktiv ausgestaltet und geeignete Anreizsysteme geschaffen werden.
- Dezentralisierung ist ein kontinuierlicher Prozess, der fortlaufend gesteuert, gefördert und nachjustiert werden muss. In Deutschland liegt dieser im Spannungsfeld des demographischen Wandels, schrumpfenden Gemeinden und wachsende Anforderungen an Gebietskörperschaften in einer globalisierten Welt.
- Die kommunale Eigenständigkeit ermöglicht eine orts- und bürgernahe Verwaltungstätigkeit. Dies kann jedoch nur im gemeinsamen Handeln aller gesellschaftlichen Akteure geschehen: Private und öffentliche Akteure müssen zusammenarbeiten, sich gemeinsam engagieren und Verantwortung übernehmen.
- Wichtig ist ein gut ausgebautes Service- und Informationssystem für Bürger. Die Kommunen müssen sich zu Bürgerkommunen entwickeln. Die Stärkung der Zivil- und Bürgergesellschaft und die Mitentscheidung durch Bürgerbeteiligung sind zentrale Ziele. Die Bürgerbeteiligung muss an aktuelle Entwicklungen angepasst werden und sich z. B. durch die Einführung digitaler Beteiligungsplattformen reformieren.

Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung

- Die lokale Bevölkerung, aber auch Kirchen, Vereine, Unternehmen und Initiativen im Stadtteil müssen in offene Planungs- und Entscheidungsprozesse vor Ort einbezogen werden. Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und transparent einzubinden bringt neue Ideen, bessere Ergebnisse und eine erhöhte Akzeptanz für Projekte und Maßnahmen der Stadtentwicklungspolitik.
- Das Gemeinwesen ist auf die Zivilgesellschaft und das Engagement der Bürgerinnen und Bürger angewiesen. Neue wichtige Formen des bürgerschaftlichen Engagements entstehen über soziale Netzwerke und Nachbarschaftsinitiativen. Die Voraussetzungen für ehrenamtliches Engagement müssen weiter verbessert werden und eine Anerkennungskultur ins Leben gerufen werden.
- Neue Technologien haben das Potential den Zugang zu Beteiligung zu erleichtern. Die Erprobung des Einsatzes von neuen Technologien im Rahmen der Bürgerbeteiligung sollte daher intensiviert werden.

Sicherheit in der Stadt

- Zur Lebensqualität gehört, dass sich Menschen sicher fühlen. Öffentliche Räume müssen daher für alle Altersgruppen ohne Angst genutzt werden können. Dabei ist zu beachten, dass auch die Verwahrlosung öffentlicher Räume Angst und ein subjektives Unsicherheitsgefühl auslösen können.
- Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern (wie z. B. der Polizei) ist ein wesentlicher Bestandteil der Kriminalitätsprävention und muss in stadtplanerischen Prozessen gestärkt werden.
- Bei der Einrichtung von Sicherheits- und zentralen Überwachungssystemen muss es immer eine Abwägung verschiedener Belange geben. Neben sicherheitsbedingten Maßnahmen sind vor allem persönliche Freiheitsrechte und auch qualitative und gestalterische Anforderungen städtischer Räume zu berücksichtigen.

Soziale Teilhabe

- Die Privatisierung des öffentlichen Raums führt zu Exklusion und sollte vermieden werden
- Eine soziale Stadtentwicklungspolitik muss sich der Herausforderung stellen, den gesellschaftlichen Zusammenhalt und Integration zu fördern. Um die Integrationskraft der Stadt zu bewahren und zu stärken, müssen Schwache geschützt, nachbarschaftliche und interkulturelle Begegnungen gefördert, Barrieren abgebaut und Chancen vermittelt werden.
- Sozialer Ausgleich, soziale Gerechtigkeit und Inklusion sind zentrale Ziele städtischer Politik. Ein besonderer Fokus muss auf die Förderung der Menschen in sozial benachteiligten Stadtteilen gesetzt werden. Neben bezahlbaren und effizienten Wohnungen sowie sozialen Einrichtungen müssen auch qualitätsvolle öffentliche Aufenthaltsräume hergestellt und garantiert werden.
- Integration steht immer in Verbindung mit der Optimierung und einem ausreichenden Angebot von Ausbildungsmöglichkeiten, um den Zugang zum Arbeitsmarkt für jedermann zu ermöglichen. Grundlegendes Ziel ist es, allen Menschen Beteiligung, Teilhabe und Chancengerechtigkeit zu ermöglichen.

- Benachteiligte Quartiere gilt es zu stabilisieren und Maßnahmen für bessere Bildung und Ausbildung, für lokale Ökonomie und erfolgreiche Integration zu ergreifen.
- Soziale Mischung in den Quartieren gilt es zu erhalten, indem Gentrifizierungsprozessen entgegengewirkt wird.
- Infrastruktur- und Servicedienstleistungen müssen so gestaltet sein, dass alle Bevölkerungsgruppen bei Bedarf teilhaben können. Das Angebot muss an vorherrschende Bedürfnisse angepasst werden und Zugangsbarrieren müssen abgeschafft werden.

V. Stadt und Wirtschaft

Urban Economy (4160 Wörter)

28. Kommunale Finanzen (540 Wörter)

Improving municipal / local finance

aktuell: 556 Wörter

Die Gewährleistung der staatlich garantierten kommunalen Selbstverwaltung umfasst auch die Grundlagen der finanziellen Eigenverantwortung. Da die kommunalen Gebietskörperschaften in finanzieller Hinsicht Teil der Bundesländer sind, regeln die Bundesländer die Gemeindefinanzierung. Grundsätzlich ist keine Stadt und keine Gemeinde in der Lage, die notwendige Finanzierung kommunaler Leistungen vollständig aus eigenen Einnahmen zu bestreiten. Die Städte und Gemeinden verfügen zwar über eigene Steuern und steuerähnliche Abgaben (z.B. Gewerbesteuer) oder sonstige laufende Einnahmen (z.B. Einnahmen aus Gebühren und Beiträgen für bestimmte kommunale Leistungen), diese decken im Durchschnitt rund 50% der kommunalen bereinigten Ausgaben ab.

Über Geldzuweisungen vom Bundesland, teils zweckgebunden, teils nicht zweckgebunden, erhalten die Gemeinden weitere Finanzierungen. Diese Zuweisungen decken im Durchschnitt rund 60 % der kommunalen Ausgaben ab. Je nach konjunktureller oder struktureller Situation variieren diese Durchschnittswerte lokal. Um eine unterschiedliche Wirtschafts- und Strukturstärke auszugleichen, werden die zweckungebundenen Geldzuweisungen nach lokalen Bedarfen verteilt. Diese richten sich zum einen nach der Größe der Kommune, zum anderen nach bestimmten Bedarfen, die sich aus der Anzahl von bestimmten Bedarfsträgern ergeben, wie z. B. Anzahl der Schüler oder Anzahl von ärmeren Einwohnern.

Dieses kommunale Finanzausgleichssystem dient der Bereitstellung kommunaler Dienstleistungen möglichst unabhängig von der lokalen originären Einnahmekraft. Bleiben nach den Zuweisungen durch die Bundesländer immer noch Finanzierungslücken, so müssen diese durch die Aufnahme von Schulden auf dem Kapitalmarkt gedeckt werden. Diese Verschuldung kommt auch bei langfristigen Investitionsvorhaben im Bereich der sozialen und technischen Infrastruktur zum Tragen. Besonderes Kennzeichen der kommunalen Verschuldung ist, dass vergleichsweise wenige Städte und Gemeinden sehr hohe Schuldenvolumina auf sich vereinen. Im westlichen Teil Deutschlands sind weit überdurchschnittliche pro Kopf-Verschuldungen vor allem ein Phänomen zahlreicher Großstädte, Tendenz steigend. Diese ist in den Regionen mit sinkenden Bevölkerungszahlen besonders gravierend.

Trotz eines historisch ausgereiften kommunalen Finanzierungs- und Ausgleichsystems befinden sich nicht wenige Städte und Gemeinden in Deutschland in einer sehr schwierigen Haushaltsslage. Langjährige strukturelle Ungleichgewichte auf dem Arbeitsmarkt und die Übernahme von Infrastrukturlasten, daraus resultierende hohe Schulden, schränken die kommunale Handlungsfähigkeit in vielen Regionen Deutschlands stark ein. Die Folgen langjährige kommunaler Finanzierungslücken sind vielerorts spürbar und der Investitionsstau ist nicht mehr zu übersehen. Damit gehen wichtige wirtschafts- und arbeitsmarktpolitische Impulse verloren. Immerhin werden zwei von drei Euro an öffentlichen Bauinvestitionen durch die kommunalen Haushalte veranlasst.

Daneben ergeben sich durch die Alterung der Gesellschaft, der Gewährleistung der Daseinsvorsorge und dem klimagerechten und energieeffizienten Umbau der Städte ganz neue Herausforderungen und Handlungsnotwendigkeiten für die kommunalen Kassen. Hier wird es möglicherweise auch im Hinblick auf die finanziellen Rahmenbedingungen mittelfristig zu weiteren Anpassungen kommen müssen.

Obwohl die Bundesländer für die Finanzierung der Städte und Gemeinden verantwortlich sind, leistet auch die Bundesregierung ihren Beitrag für leistungsfähige Städte und Gemeinden. Diese kommunalfreundliche Politik kommt im Handeln der Bundesregierung in zahlreichen Maßnahmen verteilt über nahezu alle Politikbereiche zum Ausdruck. Die Bundesregierung unterstützt die Kommunen im Rahmen ihrer verfassungsrechtlichen Möglichkeiten dauerhaft bei der Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur oder bei der Erneuerung und Entwicklung der Städte. Damit sollen Städte als Wirtschafts- und Wohnstandorte gestärkt werden. Hierzu werden diese Finanzmittel auf städtische und ländliche Räume mit erhöhten strukturellen Schwierigkeiten konzentriert. Hinzu kommen anlassbezogene Maßnahmen, in deren Rahmen vor allem kommunale Investitionsvorhaben mit Finanzhilfen des Bundes gefördert wurden, um den Kommunen mehr Gestaltungsspielräume einzuräumen.

Die Richtung stimmt, aber der Weg zu dauerhaft ausgeglichenen Haushalten in allen Städten und Gemeinden ist noch lang und bedarf von Bund, Bundesländern und der kommunalen Familie weiterer finanzieller Anstrengungen und Prioritätensetzungen auf Basis einer lokalen Verantwortungspolitik.

29. Investitionen in bezahlbaren Wohnraum und Wohneigentum (540 Wörter) **Strengthening and improving access to housing finance**

aktuell: 499 Wörter

Deutschland verfügt über einen gut funktionierenden Wohnungsmarkt mit einem stark ausgeprägten Mietwohnungssektor und einem soliden Wohneigentumsmarkt. Im europäischen Vergleich liegt die Wohneigentumsquote mit ca. 46 % auf einem niedrigen Niveau. Dieser geringe Wert ist historisch bedingt und unter anderem auf den qualitativ hochwertigen Mietwohnungsmarkt zurückzuführen. Mehr als 60 % der Anbieter von Mietwohnungen in Deutschland sind private Kleinvermieter. Die restlichen ca. 40 % sind professionelle Anbieter wie Wohnungsunternehmen, privatwirtschaftliche Eigentümer und Genossenschaften. Ein public housing sector, wie etwa in den Niederlanden oder in den Nordischen Ländern, existiert in Deutschland nicht.

Der deutsche Wohnungsbestand zeichnet sich generell durch eine hohe Persistenz und einen guten Zustand aus, da Immobilien älteren Baualters, insbesondere die umfangreichen Altbaubestände, regelmäßig modernisiert und marktgängig gehalten werden. Es gibt eine breite Differenzierung von Qualitätsstufen, die aus den unterschiedlichen Baualtern, aus unterschiedlichen Wohnungsgrößen und -zuschnitten, unterschiedlichen Lagemerkmalen und abgestuften Ausstattungsmerkmalen resultiert. Sowohl am Mietwohnungsmarkt als auch im Eigentumbereich findet sich ein qualitativ und preislich breites Angebotsspektrum.

Die Unterstützung durch die öffentliche Hand zielt daher vor allem auf die Modernisierung und energetische Ertüchtigung der Wohnungsbestände durch zinsverbilligte Darlehen und Zuschüsse sowie auf diejenigen Haushalte, die sich aus eigener Kraft nicht mit ausreichendem Wohnraum versorgen können. Insbesondere in wachsenden Großstädten mit Wohnungsmarktengpässen wird die Sicherung preisgünstigen Wohnens immer wichtiger. Zu den Leistungen für finanzschwache Haushalte gehören wirtschaftliche Hilfen für die Versorgung mit angemessenem familiengerechten Wohnen, wie das durch Bund und Länder finanzierte Wohngeld und die Übernahme der Kosten für

Unterkunft und Heizung) für Transferleistungsempfänger durch die kommunale Ebene (KdU, die den Großteil ausmachen).²⁸ Die genannten Instrumente zur sozialen Absicherung des Wohnens unterstützen mit ca. 16 Mrd. Euro, davon ca. 10 Mrd. Euro kommunale Mittel, insgesamt 12 % der Privathaushalte in Deutschland.

Daneben erfolgt in Deutschland auch eine Förderung im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung. Seit dem Jahr 2007 liegt die soziale Wohnraumförderung in der Zuständigkeit der Länder, die dafür jährlich vom Bund Mittel in Höhe von 518 Mio. € erhalten. Mit Förderprogrammen können diese damit gezielt auf die unterschiedlichen Markterfordernisse reagieren. Förderschwerpunkte sind bei Bestandsgebäuden die energetische Sanierung und der behinderten- und altersgerechte Umbau. Darüber hinaus werden Neubauten im Mietwohnungssegment sowie das selbstgenutzte Wohneigentum gefördert. Die Länder und Kommunen engagieren sich zudem mit eigenem Mitteleinsatz.

Wichtige Partner der Städte und Gemeinden für die Versorgung mit bezahlbarem Wohnraum sind die kommunalen Wohnungsunternehmen. Fast 30 % der Kommunen pflegen mit diesen eine enge Kooperation bei der Versorgung von Haushalten mit Marktzugangsschwierigkeiten. Der Anteil des kommunalen Wohnraums am Gesamtwohnraum differiert in den Kommunen stark. Er reicht von 5 % in kleinen Kommunen²⁹ bis 12 % in Großstädten³⁰.

Auch das selbst genutzte Wohneigentum hat in Deutschland einen hohen Stellenwert. Insbesondere in kleineren Städten und Gemeinden ist es eine tragende Säule der Wohnraumversorgung. Der Trend zum Wohneigentum ist ungebrochen. Die aktuell niedrigen Zinsen begünstigen diesen Trend. 77 % der jungen Menschen wünschen sich Wohneigentum. Zur Förderung des Wohneigentums gibt es in Deutschland die Möglichkeit der Subventionen wie die Wohnungsbauprämie, die Arbeitnehmersparzulage, zinsverbilligte Darlehen.

30. **Wirtschaft im Stadtquartier** (540 Wörter) Supporting local economic development

aktuell: 636 Wörter

Gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Wandel vollzieht sich zuerst in den Städten. Sie sind vielfach die Arbeitsplatzzentren und nehmen wichtige gesamtwirtschaftliche Aufgaben wahr. Hier wird die Wertschöpfung erzielt, die ein Land im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig macht.

Die Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Ländern und Kommunen und dient der Förderung strukturschwacher Regionen. An dieser Aufgabe beteiligen sich die Kommunen durch ihr Angebot an attraktiven Wirtschaftsstandorten und die Herstellung einer geeigneten Infrastruktur und unterstützenden Dienstleistungen bzw. Rahmenordnung. Kommunale Wirtschaftsförderung ist in deutschen Städten fest verankert und hat die Aufgabe, die kommunalen und regionalen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen für Menschen in einer Kommune oder in einer Region positiv beeinflusst werden. Sie ist zentrale Anlaufstelle und Dienstleister für die Belange der Unternehmen. Im Rahmen der Bestandspflege und Ansiedlungspolitik trägt sie zum Beispiel zur Entwicklung einer wirtschaftsnahen

²⁸ Sozialgesetzbuch II und Sozialgesetzbuch XII

²⁹ 5.000 bis 10.000 Einwohner

³⁰ ab 100.000 Einwohnern

Infrastruktur bei, fördert den Innovations- und Wissenstransfer sowie Existenzgründungen oder betreibt branchenorientierte Netzpflege und Innovationstransfermanagement.

Mit dem Übergang in die Wissensgesellschaft erkennen die Städte immer stärker, dass eine wichtige Säule ihrer wirtschaftlichen Zukunft in hochwertigen Dienstleistungen liegt. Daher werden Ausgründungen von Universitäten oder beispielsweise die Branchen der IT-, Kultur- und Kreativwirtschaft besonders gefördert.

Gleichzeitig gibt es in den Städten zahlreiche Projekte, um dem Fachkräftemangel zu begegnen. Dabei geht es zum einen um die Qualifizierung des vorhandenen Arbeitskräftepotentials, zum anderen werden Vorhaben unterstützt, die hochqualifizierte Beschäftigte aus dem In- und Ausland anziehen. Dies ist nur dann erfolgreich, wenn die städtische Lebensqualität hoch ist. Entsprechend gehört zu den Aufgaben der kommunalen Wirtschaftsförderung auch die Förderung von weichen Standortfaktoren.

Einzelhandel und Kleingewerbe bis hin zu kleinen und mittelständischen Unternehmen aus der Industrie und dem Dienstleistungssektor bilden die Grundlage zur ökonomischen Stabilisierung von Stadtteilen und des gesamtstädtischen Gefüges. Vor diesem Hintergrund engagieren sich City-/Stadteilmarketing und Wirtschaftsförderung gemeinsam mit dem Einzelhandel sowie den Vertretern der ansässigen Unternehmen, um die wirtschaftliche Entwicklung der Stadtquartiere zu fördern. Gehen Wirtschaftswachstum und Wohlstand an Teilgebieten vorbei, konzentrieren sich dort negative Symptome wie bauliche Leerstände, Einkommensgefälle und sonstige „down-trading-Effekte“. Die Erfahrungen zeigen, dass sozialräumlich konzentrierte wirtschaftliche Problemlagen nicht mit herkömmlichen Instrumenten der Wirtschafts- und Städtebaupolitik zu lösen sind.

Die Städtebauförderung als finanzielle Gemeinschaftsleistung von Bund, Ländern und Kommunen verfolgt unter anderem das Ziel, einen Beitrag zu Wachstum und Beschäftigung zu leisten, indem sie auf städtische und ländliche Räume mit erhöhten strukturellen Schwierigkeiten konzentriert wird. Dabei werden auf Quartiersebene städtebauliche Gesamtmaßnahmen gefördert. Die einzelnen Förderprogramme teilen heute – neben spezifischen Programmzielen – auch einen breiten integrierten Ansatz. Sie haben zum Ziel, städtebauliche Missstände zu beheben, sozialer Polarisierung entgegenzuwirken und die lokale Wirtschaft zu stärken. Herauszuheben ist das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“. Um den ökonomischen Funktionsverlust zentraler Versorgungsbereiche zu überwinden, unterstützt das Programm die Kommunen bei der Erhaltung und Entwicklung dieser Räume als Standorte für Wirtschaft, Kultur, Wohnen und Arbeiten.

Darüber hinaus lenkt das ESF-Bundesprogramm „Bildung, Wirtschaft, Arbeit im Quartier“ (BIWAQ) gezielt Fördermittel in einzelne Kommunen und stärkt damit die lokale Wirtschaft. Das Programm ergänzt die Quartiersentwicklung durch das Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ mit dem personenbezogenen Vorgehen der Arbeitsmarktpolitik. Es unterstützt z. B. Gründer dabei, in benachteiligten Stadtgebieten Unternehmen zu gründen. Ein erfolgreicher Projektansatz ist auch die quartiersorientierte Mikrofinanzierung. Mittlerweile setzen verschiedene Kommunen im Bundesgebiet das Instrument ein. Solche Instrumente können auch die Nahversorgung in Innenstädten wie in Stadtteilzentren sichern helfen.

Die Potenziale quartiersbezogener Arbeitsmärkte sind jedoch begrenzt. Erfolgreiche Ansätze enden daher nicht an den Grenzen der Quartiere, sondern stärken funktionale Beziehungen zur gesamtstädtischen und regionalen Ebene. Zur Stärkung der lokalen Wirtschaft tragen in den Städten

i.d.R. regionale und nationale Förderprogramme bei. Eine erfolgreiche und „lernfähige“ Umsetzung der Ansätze erfordert somit zielorientierte Kooperationsverfahren zwischen den föderalen Ebenen. Entsprechende Ansätze sind deshalb verstärkt im Rahmen interkommunaler Kooperationen zu konzipieren.

Bei den Bemühungen zur Förderung der lokalen Ökonomie dürfen mögliche Akzeptanzprobleme und innerstädtische und ggf. regionale Wettbewerbsverzerrungen nicht aus dem Auge gelassen werden. Auch ist die Gefahr innerstädtischer oder regionaler Verdrängungsprozesse zu berücksichtigen.

31. Nachhaltige Beschäftigung und Existenzgrundlagen schaffen (540 Wörter) **Creating decent jobs and livelihoods**

aktuell: 558 Wörter

Im Jahr 2011 waren durchschnittlich rund 41,2 Mio. Personen in Deutschland erwerbstätig, zehn Jahre zuvor waren es noch 1,9 Mio.³¹ weniger. Damit ist die Hälfte der Wohnbevölkerung in Deutschland erwerbstätig. Obwohl nur ein Drittel der Bevölkerung in den kreisfreien Städten wohnt, wurde die Hälfte des Erwerbstätigenzuwachses dort erzielt. Alleine die fünf größten deutschen Städte sind verantwortlich für ein Fünftel der Steigerung bei den Erwerbstätigenzahlen. Dies unterstreicht die Bedeutung der Städte für einen prosperierenden Arbeitsmarkt – und gleichzeitig auch die enge Verbindung der nationalen Entwicklung mit der von einigen wenigen großen Städten. Deutschlandweit ist die Zahl der Erwerbstätigen im tertiären Sektor überproportional gewachsen, und dies ist insbesondere in den Städten besonders ausgeprägt. Trotzdem nimmt das Verarbeitende Gewerbe weiterhin eine Schlüsselfunktion als konjunktureller Treiber ein, denn viele Dienstleistungen sind von der industriellen Entwicklung abhängig.

Gleichzeitig liegt die städtische Arbeitslosigkeit mit 9,3 % (2012) etwa drei Prozentpunkte über der in den Landkreisen. Städte müssen somit ambivalent betrachtet werden – einerseits als Jobmotoren, andererseits als Orte höherer Arbeitslosigkeit. Ebenso ist der Anteil der Langzeitarbeitslosen an allen Arbeitslosen in den Städten mit 35 % vier Prozentpunkte höher als in den Landkreisen. In Städten mit über 500.000 Einwohnern liegt er sogar bei über 38 %. Seitens der Bundesagentur für Arbeit gibt es viele Maßnahmen, um Arbeitslose in das Erwerbsleben zu bringen. Dazu gehören beispielsweise Fortbildungsmaßnahmen, Zuschüsse für Existenzgründer und spezielle Fördermaßnahmen für Menschen mit Behinderungen. Diese Ansätze gelten bundesweit ohne einen besonderen städtischen Fokus.

Die Dichotomie von starkem Beschäftigungswachstum und höherer Arbeitslosigkeit spiegelt sich meist in verschiedenen Stadtteilen wieder. Neben gut situierten Vierteln gibt es städtebaulich, wirtschaftlich und sozial benachteiligte Stadtquartiere mit einem hohen Anteil von Langzeitarbeitslosen, Familien mit niedrigem Einkommen und gering qualifizierten Jugendlichen, oftmals in Kombination mit einem Migrationshintergrund. In Ergänzung zu bundesweiten Maßnahmen hat der Bund daher auch mit EU-Mitteln das stadt- und ortsteilbezogene Arbeitsmarktprogramm BIWAQ aufgelegt, damit sich soziale und räumliche Probleme nicht verfestigen. Ziele von BIWAQ sind beispielsweise die Integration von Langzeitarbeitslosen in Arbeit, die Verbesserung des Übergangs zwischen Schule und Beruf sowie die Stärkung der lokalen Ökonomie durch aufsuchende Unternehmens- oder Gründungsberatung. Die geplante Einführung eines Mindestlohnes begegnet ebenfalls dieser Spaltung, die insbesondere in Städten spürbar ist.

³¹ Bevölkerungsentwicklung s. auch Kapitel I 1

Auch wenn viele neue Erwerbsmöglichkeiten in großen Städten geschaffen wurden und damit ein Zuzug dorthin verbunden ist, sind auch die vielen deutschen Klein- und Mittelstädte zwischen 5.000 und 100.000 Einwohnern als regionale Arbeitsmarktzentren wichtig. Auch sie bestimmen als Versorgungs-, Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren die regionale Entwicklung in Deutschland. Jede zweite große Mittelstadt (mit 50.000 bis 100.000 Einwohnern) und jede sechste kleine Mittelstadt (zwischen 20.000 und 50.000 Einwohnern) ist Standort einer Hochschule. Diese kann einerseits zu Ausgründungen führen, und vermittelt andererseits wichtige Kenntnisse für die lokale Wirtschaft.

Umfragen zeigen, dass die Klein- und Mittelstädte ihren Bewohnern meist eine hohe Lebensqualität bieten. Insbesondere hochqualifizierte Beschäftigte legen Wert auf eine gute Lebensqualität in ihrem Wohn- und Arbeitsumfeld. In Kombination mit guten tertiären Bildungseinrichtungen kann so ein innovatives Milieu entstehen, das sich positiv auf die ökonomische Wertschöpfung auch von kleinen und mittleren Unternehmen auswirkt. Entsprechende Förderprogramme, z. B. das Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand und das ERP-Innovationsprogramm³² des Bundes, unterstützen Kooperationen zwischen Wirtschaft und Wissenschaft. Die Programme können im urbanen Kontext besonders wirken, weil die räumliche Nähe zu Forschungseinrichtungen Kooperationen erleichtert und einen zukunftsorientierten städtischen Arbeitsmarkt befördert.

32. **Stadt und Wirtschaft als integraler Bestandteil nationaler Politik** (540 Wörter)

Integration of the urban economy into national development policy

aktuell: 598 Wörter

Deutschland gilt im internationalen Vergleich als ein Paradebeispiel, wie es gelingen kann, durch ein hohes Maß an industrieller Wertschöpfung, durch Strukturreformen und Innovationspolitik sowohl Wettbewerbsfähigkeit als auch ein hohes Beschäftigungsniveau zu sichern. Ziel der Politik auf nationaler Ebene ist es, diese gute Entwicklung zu stärken und auszubauen. Dies geschieht durch Zukunftsinvestitionen, die gezielte Förderung von Innovationen, den Ausbau leistungsfähiger Infrastrukturen und die Integration von Arbeitskräften sowie die Verbesserung der konkreten Standortbedingungen der deutschen Wirtschaft. Im intensiven Dialog und in einer vertrauensvollen Kooperation mit Bürgerinnen und Bürgern, mit Wirtschaft und Gewerkschaften soll auf diese Weise die Soziale Marktwirtschaft mit neuem Leben gefüllt werden³³.

Die Stadt in Deutschland ist heute geprägt durch ein Nebeneinander von industriellen und postindustriellen Elementen mit jeweils sehr unterschiedlichen Anforderungen an ihre Standorte. Aus dem Anwachsen von Dienstleistungen und wissensbasierten Arbeitsplätzen wächst in Verbindung mit fortgeschrittenen Umwelttechniken und durch die Verbreitung elektronischer Medien die Chance, Arbeitsstätten in Zukunft besser in die Stadtstrukturen zu integrieren. Die traditionellen Standortfaktoren wie Flächenverfügbarkeit und Erreichbarkeit werden hierdurch nicht bedeutungslos, jedoch verschiebt sich ihr Stellenwert. In den Vordergrund treten die weichen Standortfaktoren eines attraktiven urbanen Umfeldes, die es durch gezielte, regional angepasste Strategien zu fördern gilt.

Die Finanzhilfen zur Städtebauförderung werden konzentriert in Städten eingesetzt, die von wirtschaftlichem Strukturwandel, demografischer Veränderung und von Arbeitslosigkeit negativ betroffen sind. Diese Finanzhilfen haben eine hohe Anstoßwirkung auf Folgeinvestitionen. Davon und

³² Das ERP-Innovationsprogramm dient der langfristigen zinsgünstigen Finanzierung marktnaher Forschung und der Entwicklung neuer Produkte, Produktionsverfahren oder Dienstleistungen

³³ Quelle: BMW

von den so gesicherten und neu geschaffenen Arbeitsplätzen werden die Städte stabilisiert und aktiviert.

Auch die Nationale Stadtentwicklungspolitik trägt dazu bei, dass die Städte und Stadtregionen als Inkubatoren der wirtschaftlichen Entwicklung maßgeschneiderte Lösungen für die heutigen und zukünftigen wirtschaftlichen Herausforderungen entwickeln. Neben der Förderung von Talenten, Toleranz und Technologien soll in den Städten und Gemeinden ein kommunikatives Umfeld geschaffen und gepflegt werden, das Innovationen und kreative Milieus nicht nur in der Erfolgs-, sondern bereits in der Pionierphase tatkräftig unterstützt. Dazu gehört es auch, Raum für Experimente zu schaffen. Dies geschieht durch Pilotprojekte, in denen unterschiedliche Akteure innovative Ansätze wie Crowdfunding oder Corporate Social Responsibility von Wirtschaft in der Stadt erproben, die auch auf andere Städte übertragbar sein sollen.

Über die nationale Plattform Zukunftsstadt haben Vertreter aus Wissenschaft, Kommunen und Wirtschaft eine Initiative zur CO₂-neutralen Stadt von morgen gestartet. Über die Plattform soll eine übergreifende strategische Forschungsagenda entwickelt werden und Stadtplanung mit Technologiemanagement zusammengebracht werden; es sollen Konzepte dafür entwickelt werden, wie Städte möglichst CO₂-neutral, energie- und ressourceneffizient sowie klimaangepasst weiter entwickelt und verwaltet werden können. Die Energiewende muss auch von den Städten vor Ort gestaltet werden.

Eine Schnittstelle zwischen Staat, Kommune und Wirtschaft bilden die 80 Industrie- und Handelskammern und die Handwerkskammern in Deutschland. Sie übernehmen Aufgaben der Selbstverwaltung der regionalen Wirtschaft und beraten gleichzeitig staatliche Stellen. Für die Kammern sind eine gelungene Stadtentwicklung und ein gepflegter Stadtraum zentrale Faktoren, da diese die Wettbewerbsfähigkeit eines Standortes stärken. Stadtentwicklung ist auch für große Unternehmen im Bereich Elektronik und Computertechnologie ein wichtiges Handlungsfeld. Viele Unternehmen haben eigene Forschungsschwerpunkte und Plattformen ausgebildet wie z. B. Bosch Global, Siemens Infrastructure & Cities oder IBM TheSmarterCity.

33. Was lernen wir daraus? (730 Wörter) 755 Wörter

Kommunale Finanzen

Nur durch gesunde lokale Finanzen kann die verfassungsrechtlich garantierte Selbstverwaltung und damit die lokale Demokratie mit Leben gefüllt werden. Hier sind vor allem die Länder in der Verantwortung. Gleichwohl verfügen die Kommunen über Handlungsfelder mit Gestaltungspielraum. Beispiele hierfür finden sich in verschiedenen Handlungsfeldern kommunaler Daseinsvorsorge (wirtschaftliche, soziale und kulturelle Dienstleistungen) und kommunalem Wirtschaften.

Die Praxis zeigt, dass auch bei ähnlichen Herausforderungen der kommunalen Finanzen durchaus individuelle Antworten gefunden werden. Kooperationen zwischen Städten und Gemeinden werden in vielen Regionen mittlerweile durchgeführt. Für den Ausgleich von Infrastrukturleistungen haben sich intelligente Modelle einer regionalen Verantwortungsgemeinschaft gebildet. Auch der Einzug betriebswirtschaftlicher Instrumente in das kommunale Haushaltswesen hat dazu beigetragen, Entscheidungen auf der Basis von Kostentransparenz zu fällen.

Schließlich sind neue Formen der Partnerschaft zwischen privaten und kommunalen Institutionen zu beobachten. Aufgrund der Finanznot hat sich das Bürgerengagement stark erhöht und ist die

Sensibilität in Bezug auf kommunale Großprojekte, die z. B. durch Bürgerentscheide abgelehnt werden, gestiegen.

Investitionen in bezahlbaren Wohnraum

Einige Städte stehen vor der Aufgabe, besonders durch marktgerechte Baulandbereitstellung die Realisierungsbedingungen für Investitionen in den Wohnungsbau zu verbessern. Gerade in wachsenden Großstädten muss der Bestand an besonderen Wohnformen für z.B. Ältere und Singles, aber auch an Mehrfamilienhäusern erhöht werden, um den Wohnungsbedarf künftig decken zu können. Dadurch kommt es zu einer neuen Marktinteresse an Geschosswohnungsbauten. Kommunale Wohnungsunternehmen sind zu stärken, um weitere Handlungsoptionen für die Städte und Gemeinden zu sichern.

Zur sozialen Absicherung des Wohnens müssen Bund und Länder bedarfsgerecht Mittel der sozialen Wohnraumförderung zur Verfügung stellen. Künftig muss die Reichweite der Wirkungen der sozialen Absicherung des Wohnens überprüft und je nach Bedarf nachjustiert werden.

Mit neuen Angeboten an selbstgenutztem Wohneigentum können die Quartiere sozial, städtebaulich und wirtschaftlich aufgewertet werden. Diese Prozesse bieten gute Chancen, Haushalte in den Kommunen zu halten und insbesondere gegenüber dem Umland einen Attraktivitätsvorteil zu erreichen.

Wirtschaft im Stadtquartier

Die Wirtschaftsförderung von Bund, Ländern und Städten ist in Deutschland sehr erfolgreich, wobei die Instrumente kontinuierlich weiterzuentwickeln sind. Auf der städtischen Ebene kommt es zunehmend darauf an, städtische und wirtschaftliche Entwicklung als integriertes Handlungsfeld zu betrachten. Hierzu müssen die Akteure eng zusammenarbeiten. Gleichzeitig sind Instrumente und Ziele wie z.B. Stadt der kurzen Wege pragmatisch zusammenzuführen. Um Wachstumspotenziale möglichst gut auszunutzen, ist die Positionierung von Stadtregionen in der Wissensgesellschaft wichtig geworden.

Der Einzelhandel prägt die Vitalität von Innenstädten und Stadtteilzentren. Bei stagnierenden Umsätzen wachsen die Verkaufsflächen in Deutschland weiter. Einen wichtigen Einfluss haben großflächige Einkaufszentren, die aber auch Risiken für die Vitalität von Städten bergen. Denn geeignete Nachnutzungen sind oft schwer zu realisieren. Der Einzelhandel steht zunehmend in Konkurrenz zum Onlinehandel, dessen Entwicklungen kaum absehbar und deshalb intensiv zu beobachten sind. Bei der Weiterentwicklung von Maßnahmen und Programmen zur Stärkung der lokalen Wirtschaft ist auf Wettbewerbsneutralität und Berücksichtigung örtlich vorhandener Potenziale zu achten.

Nachhaltige Beschäftigung und Existenzgrundlagen schaffen

Städte haben eine hohe Bedeutung für den nationalen und regionalen Arbeitsmarkt, weil sie ein günstiges Umfeld für Innovationen bieten. Ziel muss somit sein, durch eine Wachstumspolitik diese Stärken zu nutzen und Städte als kreative und innovative Milieus auszubauen.

Allerdings dürfen Städte nicht einseitig auf Arbeitsplätze für Hochqualifizierte setzen. Ziel muss auch sein, bestimmte Einwohnergruppen wie z. B. gering qualifizierte Deutsche und Migranten in den Arbeits- und Ausbildungsmarkt zu integrieren. Dies hat nicht nur einen arbeitsmarktpolitischen Hintergrund, denn daraus resultierende soziale Probleme spiegeln sich auch in bestimmten Stadtteilen wieder. Integrierte Maßnahmen mit sozialen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Ansätzen müssen verhindern, dass sich die Probleme räumlich verfestigen und eine gute gesamtstädtische Entwicklung behindern.

Neben stadt- und gebietsbezogenen Maßnahmen ist die nationale Arbeitsmarktpolitik wichtig. Bestimmte Probleme, wie Langzeitarbeitslosigkeit, Zeitarbeits-Beschäftigungen, Niedriglohnpfänger oder Menschen, die aufgrund zu geringer Deutschkenntnisse keine Arbeit finden, sind tendenziell in Städten zu finden. Ebenso zählen dazu die Lohnunterschiede zwischen Frauen und Männern.

Stadt und Wirtschaft als integraler Bestandteil nationaler Politik

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland ist geprägt von den Investitionen und Erfolgen privater Unternehmen. Staatliche Förderung und Steuerung erfolgt nur dann, wenn eine Lenkung aus Gründen des sozialen Ausgleichs oder der Erreichung volkswirtschaftlicher Ziele erforderlich ist.

Konkrete Maßnahmen im Zusammenhang mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung erfolgen auf der kommunalen Ebene. Hier werden etwa Einzelhandelskonzepte erstellt, die geeignete Standorte für bestimmte Arten von Einzelhandelsansiedlungen ausweisen und so auch im Interesse von Investoren sind und einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung dienen. Auch durch die Aufstellung anderer städtebaulicher Entwicklungskonzepte und eine Sicherung über die Bauleitplanung steuern Kommunen ihre Entwicklung und schaffen damit gleichzeitig Planungssicherheit für Investoren und Unternehmen, welche für eine Standortentscheidung wesentliche Voraussetzung ist. Der Bund unterstützt durch verschiedene Maßnahmen die qualitätsvolle Entwicklung. Die zentrale Bedeutung des Themas zeigt sich im Handlungsfeld „Innovative Stadt – Motor der wirtschaftlichen Entwicklung“ der Nationalen Stadtentwicklungspolitik.

34. Was bedeutet dies für eine neue Stadtagenda? (730 Wörter)

Future challenges and issues in these areas that could be addressed by a New Urban Agenda

aktuell: 731 Wörter

Kommunale Finanzen

- Die kommunale Ebene benötigt eine sichere und dauerhafte solide Finanzierungsbasis, damit sie die verfassungsrechtlich garantierte Selbstverwaltung auch ausfüllen kann. Dies stärkt die Demokratie vor Ort und eine bürgernahe Dienstleistungserbringung durch handlungsfähige Kommunen. Vor allem im Hinblick auf die neuen Herausforderungen (z.B. demografischer Wandel, klimaverträglicher, energieeffizienter Umbau) sind stabile und sichere Finanzierungsmechanismen sicherzustellen.

- Die Verschuldung des kommunalen Haushalts muss zurückgeführt werden, um folgende Generationen damit nicht zu belasten.
- Die Finanzierung kommunaler Aufgaben braucht Effizienzsteigerungen und Prioritätensetzungen auf Basis einer lokalen Verantwortungspolitik. Kommunale Handlungsfelder bieten die Chance eigenverantwortlichen Handelns, müssen jedoch auch dem Prinzip eines nachhaltigen Wirtschaftens folgen. Die Grundlage einer nachhaltigen Finanzierung muss die Lebenszyklusbetrachtung sein.
- Neue Formen von Partnerschaften zwischen privaten und kommunalen Institutionen sind anzustreben, Risiken müssen im Blick gehalten werden. Auch der private Bankensektor ist aufgerufen, sich in noch größerem Umfang an gesamtgesellschaftlichen Aufgaben zu beteiligen.
- Für den Ausgleich von Infrastrukturleistungen haben sich intelligente Modelle einer regionalen Verantwortungsgemeinschaft bewährt. Die Kooperation zwischen Städten und Gemeinden ist ein wichtiger Faktor.

Investitionen in bezahlbaren Wohnraum

- Dem weiter wachsenden Wohnungsbedarf, dem notwendigen energetischen Umbau sowie den demografischen und sozialen Herausforderungen muss entsprochen werden. Es geht dabei um die Stärkung der Investitionstätigkeit, einer Wiederbelebung des Sozialen Wohnungsbaus und einer ausgewogenen mietrechtlichen und sozialpolitischen Politik. Die Innenentwicklung und eine sparsame Flächenpolitik sind dabei zu berücksichtigen.
- Um eine adäquate Wohnungsversorgung für alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen, muss die Entwicklung auf den Wohnungsmärkten genau beobachtet und Interventionen angepasst werden.
- Zur sozialen Absicherung des Wohnens von finanziell schwächeren Haushalten müssen geeignete Instrumente wie z. B. eine Wohnraumförderung angewendet werden. Es gilt, ein Angebot bezahlbaren und adäquaten Wohnraums für alle Bevölkerungsschichten zu sichern.
- Für private Investitionen auf dem Wohnungsmarkt müssen geeignete Anreizsysteme geschaffen werden.
- Weniger stark nachgefragte Wohnungsformen müssen in baulicher, ökologischer und funktionaler Hinsicht ertüchtigt werden.

Wirtschaft im Stadtquartier

- Ein wichtiger Fokus muss auf die Förderung strukturschwacher Regionen gelegt werden, um gleichwertige Lebensverhältnisse herzustellen und regionale ökonomische Unterschiede zu reduzieren.
- Städte müssen konkurrenzfähig sein und geeignete Instrumente zur Förderung ihrer lokalen Wirtschaft einführen (Wettbewerbsvorteil/ Competitive Advantage). Eine kohärente Strategie des Standortmarketings muss unter Einbeziehung aller wichtigen Akteure entwickelt und gefördert werden. Neugründungen sollten verstärkt gefördert werden.

- Interkommunale Konkurrenz kann auch negativ auf die nachhaltige Entwicklung einer Kommune auswirken. Der Wettbewerb von Kommunen um die Ansiedlung von Unternehmen führt vielerorts zur kostspieligen Erschließung von Gewerbeflächen, die jedoch oftmals brachliegen.
- Die städtische und wirtschaftliche Entwicklung muss daher als integriertes Handlungsfeld betrachtet werden. Erfolgreiche Instrumente sind eine fachübergreifende Arbeitsweise und Kooperationen mit Nachbarkommunen und externen Akteuren aus der freien Wirtschaft. Hilfreiche Instrumente sind Public-Private-Partnerships, und kommunale bzw. regionale Wirtschaftsverbände.
- Der Fokus der Wirtschaftspolitik muss auch auf weiche Standortfaktoren gelegt werden. Dazu gehören das Wirtschaftsklima am Standort, das Image des Standortes und der Region, das bestehende Sozialmilieu oder auch Bildungs-, Kultur- und Freizeitangebote sowie Wohnmöglichkeiten.
- Die Sicherung des Bestands und die Förderung endogener Potenziale ist wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen kommunalen Wirtschaftsförderung.
- Ein wichtiges Element der Wirtschaftsförderung liegt im Bereich hochwertiger Dienstleistungen zukunftssträchtiger Branchen, wissensbasierter Ökonomien und der Kreativwirtschaft.
- Verstärkte Wissensvermittlung zwischen Firmen, Hochschulen und der Forschung muss angestrebt werden, um praxisrelevante Innovationen zu fördern und geeignete Nachwuchskräfte auszubilden.
- Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Volkswirtschaft.

Nachhaltige Beschäftigung und Existenzgrundlagen schaffen

- In der Stadtentwicklungspolitik müssen geeignete Orte zur Ansiedlung von Büros, Gewerbe und Industrie berücksichtigt und gesichert werden. Im Hinblick auf das digitale Zeitalter stellen neue Formen von Arbeitsplätzen wie integriertes Wohnen und Arbeiten zukunftsfähige Modelle dar.
- Um geeignete Beschäftigungsgrundlagen zu schaffen, muss der Fokus auf individuell zugeschnittene Programme für Langzeitarbeitslose, Familien aus sozial schwächeren Milieus und gering qualifizierte Jugendliche gesetzt werden. Menschen mit Behinderung benötigen spezielle Fördermaßnahmen, um sie in den Arbeitsmarkt zu integrieren.
- Jungunternehmer und Existenzgründer sind wichtige Akteure, die die Bildung neuer Arbeitsplätze nach sich ziehen. Wichtige Instrumente sind daher Anreizsysteme und lokale Fördermaßnahmen.
- Zur Gewinnung neuer Fachkräfte muss eine Willkommens- und Anerkennungskultur gelebt werden. Der Ausbau und die Öffnung der berufsbezogenen Sprachkurse für neue Zielgruppen muss darum vorangetrieben werden.

Stadt und Wirtschaft als integraler Bestandteil nationaler Politik

- Für die nachhaltige Bau- und Stadtentwicklung sind öffentliche Investitionen in die städtische Infrastruktur zwingend erforderlich. Auf nationaler Ebene sollten darum Instrumente entwickelt werden, die unter sich verändernden Verhältnissen den Weg in Richtung nachhaltiger Städte aktiv unterstützen.
- Eine enge Kooperation zwischen Bund, Ländern und Gemeinden ist anzustreben, um sich gemeinsam der Aufgabe einer nachhaltigen Wohnungs- und Siedlungsentwicklung zu stellen. Auswirkungen der Globalisierung können zu einem verstärkten Standortwettbewerb und größeren Abhängigkeiten vom Weltmarkt führen und sind intensiv zu beobachten.

VI. Wohnraum und Daseinsvorsorge

Housing and Basic Services

(max. 4800 Wörter)

aktuell: 996 Wörter

Der Lebensstandard und die Ausstattung an Wohnungen und Infrastruktur sind in Deutschland im internationalen Vergleich gesehen sehr hoch. Im Land gibt es keine Armenviertel (Slums), die vergleichbar wären mit jenen in Entwicklungsländern. Allerdings gibt es auch in Deutschland zunehmend prekäre Wohnlagen. Insbesondere in Großstädten entwickeln sich gute und prekäre Wohnlagen zunehmend auseinander. Dennoch hat jeder Deutsche nicht nur ein Dach über dem Kopf, sondern auch Anspruch auf einen adäquaten Wohnstandard. Die Wohnungen verfügen alle über sanitäre Einrichtungen und ein entwickeltes Zu- und Abwassersystem. Das Leitungswasser in den Haushalten entspricht einer sehr guten Trinkwasserqualität und unterliegt einer ständigen gesundheitlichen Überprüfung. In der Stadt entstehende Abwässer werden flächendeckend in Kläranlagen abgeleitet und behandelt.

Die Energie wird zu 45,5 % aus Kohle erzeugt, 10,5 % aus Gas, 15,4 % aus Atomenergie, 23,4 % aus erneuerbaren Energie und 5,2 % aus Heizöl, Pumpspeicher und sonstigen Quellen³⁴. Geplant sind ein Ausstieg aus der Kernenergie und eine Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien.

Deutschland verfügt über eine moderne Abfall- und Kreislaufwirtschaft mit einer flächendeckenden Infrastruktur auf höchstem technischen Niveau, die sich entsprechend dem Verursacherprinzip aus Gebühren und Entsorgungspreisen finanziert. Mit dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) von 2012 wurde die fünfstufige Abfallhierarchie eingeführt und die grundsätzliche Stufenfolge aus Abfallvermeidung, Vorbereitung zur Wiederverwendung, Recycling und sonstiger, u. a. energetischer Verwertung von Abfällen und schließlich der Abfallbeseitigung festgelegt. Vorrang hat die jeweils beste Option aus Sicht des Umweltschutzes. Dabei sind neben den ökologischen Auswirkungen auch technische, wirtschaftliche und soziale Folgen zu berücksichtigen. Ein wichtiges Instrument des deutschen Kreislaufwirtschaftsrechts ist die Produktverantwortung der Hersteller und Vertrieber. Entsprechend sind Erzeugnisse so zu gestalten, dass bei der Produktion und beim späteren Gebrauch das Entstehen von Abfällen vermindert und eine umweltverträgliche Verwertung und Beseitigung der Reststoffe ermöglicht wird. Deutschland will die Abfall- und Kreislaufwirtschaft in den nächsten Jahren hin zu einer nachhaltigen ressourceneffizienten Stoffstromwirtschaft weiterentwickeln. Durch konsequente Getrennthaltung von Abfällen, ihre Vorbehandlung, durch Recycling oder ihre energetische Nutzung sollen im Abfall gebundene Stoffe und Materialien vollständig genutzt werden. Mit dem seit 1. Juni 2005 geltenden strikten Verbot, auf Deponien unbehandelten Hausmüll oder den Restmüll von Gewerbeabfällen abzulagern, ist ein bedeutender ökologischer Fortschritt erreicht und ein erheblicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet worden. Deutschland unterstützt nachhaltige Abfallwirtschaftskonzepte, mit denen aus Abfall Rohstoffe oder Energie gewonnen werden können. Schon jetzt leistet die deutsche Abfallwirtschaft mit sehr hohen Abfallverwertungs- bzw. Recyclingquoten, z.B. für Siedlungsabfälle von 83 bzw. 65 Prozent, einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Wirtschaftsweise und zum Klimaschutz. Die Kreislaufwirtschaft hat einen Anteil von rund 20% an der Erreichung der deutschen Kyoto-Ziele.

Grundlage für die Erhaltung, Entwicklung und den Ausbau von Verkehrswegen sind die Bundesverkehrswegepläne. Über dieses Instrument wird eine bundesweit leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur garantiert und ein großes Netz an Straßen und Schienen zur Verfügung gestellt. Der Stadtverkehr ist bundesweit geprägt durch komplexe Systeme des öffentlichen Nahverkehrs.

³⁴ Quelle: Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V., AG Energiebilanzen, Stand 2013

Diese Systeme verbinden alle Städte und Gemeinden miteinander und werden über verschiedene Kooperationen über die Grenzen der Stadt hinaus organisiert.

Die Wohnungsversorgung stellt sich in Deutschland insgesamt ausgewogen dar. Die vielfältigen Wohnungsmärkte sind regional jedoch unterschiedlich ausgeprägt. Innerhalb von Städten und Regionen bestehen teilweise deutliche Unterschiede im Verhältnis von Wohnungsangebot und Nachfrage. Diese schlagen sich in entsprechenden Immobilienpreisen und Wohnungsmieten nieder. Steigende Mietpreise sorgen in Städten mit begrenztem Wohnungsangebot zu einer zunehmenden Gentrifizierung. Der Zugang zu adäquatem Wohnraum ist grundsätzlich für jede Person in Deutschland möglich, auch wenn in prosperierenden Regionen Angebotsengpässe auftreten können. Von Zugangsschwierigkeiten zum Wohnungsmarkt sind vor allem einkommensschwache Haushalte, aber auch Ältere, Alleinerziehende und kinderreiche Familien sowie Obdachlose betroffen. Bestimmte Bevölkerungsgruppen haben auch unabhängig von ihrem Einkommen Marktzugangsschwierigkeiten.

Der demografische Wandel, der durch Abwanderung und Alterung gekennzeichnet ist, trifft in Deutschland vor allem Ostdeutschland – zunehmend aber auch strukturschwache westdeutsche Regionen wie das Saarland, Teile Niedersachsens, Nordrhein-Westfalens, Nord- und Ostbayerns. In diesen Regionen mit hohen Leerständen ist die Wohnungsversorgung gewährleistet, jedoch bestehen insbesondere in ländlichen Räumen Schwierigkeiten bei der Daseinsvorsorge. Probleme bei der Wohnungsversorgung treten hier hingegen aufgrund des moderaten Preisniveaus lediglich bei zielgruppenspezifischen Angeboten auf, da das vorhandene Wohnungsangebot in Struktur und Qualität nicht mehr allen Wohnvorstellungen entspricht. Daher findet hier auch Wohnungsneubau statt; immerhin knapp ein Viertel des bundesweiten Eigenheimbaus. Dieser hat in strukturschwachen Regionen eine weitaus höhere Bedeutung als der Neubau von Geschosswohnungen. Es fehlen in diesen Regionen insbesondere altersgerechte sowie kleinere bezahlbare (Miet-)Wohnungen, da vor allem die Zahl der Ein- und Zweipersonenhaushalte stark zunehmen wird. Grundsätzlich sind jedoch Möglichkeiten zur Refinanzierung anfallender Investitionskosten oder auch für Neubaumaßnahmen in schwachen Märkten begrenzt. Die Umsetzung nachfragegerechter Wohnformen (z. B. altersgerechte Anpassungen) ist Aufgabe von Selbstnutzern, privaten Vermietern und der Wohnungswirtschaft. Beispielsweise wird in Deutschland bis 2020 allein für mobilitätseingeschränkte Senioren ein Bedarf an 3 Mio. altersgerechten Wohnungen erwartet. Der altersgerechte Umbau von Wohnungen sollte dabei sinnvoll mit dem Abbau von Barrieren im Wohnumfeld und dem Vorhandensein ausreichender Infrastruktur verknüpft werden. Diese Vorteile werden auch von Familien und bewegungseingeschränkten Jüngeren geschätzt. Für junge Haushalte bestehen in strukturschwachen Regionen häufig Zugangsschwierigkeiten: Zum einen entsprechen die Angebote im Wohnungsbestand oft nicht den Vorstellungen von Starterhaushalten oder jungen Familien. Zum anderen können sie beispielsweise das Eigenkapital für den Wohneigentumserwerb kaum aufbringen.

Das Angebot von Leistungen der Daseinsvorsorge ist in Städten wie im ländlichen Raum stark von der demografischen Entwicklung abhängig. Sinkt die Nachfrage, muss das Angebot vielfach reduziert werden. Steigt die Nachfrage, sind Angebote auszudehnen. In vielen Städten gehen Ausbau und Reduktion Hand in Hand, weil gleichzeitig der Anteil der Älteren wächst und der Anteil der Kinder und Jugendlichen abnimmt. Egal ob Angebote reduziert oder ausgebaut werden, immer stellt sich der Anpassungsprozess als komplexe Planungsaufgabe dar. Kosten sollen gespart, Einrichtungen betriebswirtschaftlich sinnvoll an die veränderte Nachfrage angepasst, zukünftige Versorgungsdefizite der Bevölkerung vermieden und die Wege zu Einrichtungen nicht übermäßig verlängert sowie Effizienz- und Umweltkriterien berücksichtigt werden. Eine bereichsübergreifende Planung der Daseinsvorsorge erfolgt in vielen Städten erst in Ansätzen. Jeder Sektor der Daseinsvorsorge wird mehr oder weniger unabhängig von anderen Bereichen durch spezialisierte Fachplaner verwaltet. Praktisch kann das heißen, dass die Entwicklung der Schulstandorte und das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs unabhängig voneinander geplant werden.

35. **Aufwertung und Vorbeugung von Armenvierteln** (540 Wörter)
Slum upgrading and prevention

In Deutschland sind keine Elends- und Armenviertel vorhanden.

36. **Zugang zu adäquatem Wohnraum** (540 Wörter)
Improving access to adequate housing

In der überwiegenden Zahl der Städte und Gemeinden besteht eine quantitativ ausreichende Versorgung an Wohnraum. Mit Ausnahme einiger Groß- und Universitätsstädte ist in Deutschland der Zugang zu adäquatem Wohnraum gesichert. Jedoch liegen keine Informationen vor, wie viel Prozent der Bevölkerung keinen bezahlbaren Wohnraum in der Großstadt finden und damit entweder in ihrer alten Wohnung verbleiben oder ins Umland der Städte ausweichen müssen.

37. **Trinkwasserversorgung** (540 Wörter)
Ensuring sustainable access to safe drinking water

Es besteht eine flächendeckende Versorgung mit qualitativ hochwertigem und regelmäßig kontrolliertem Trinkwasser.

38. **Sanitäre Einrichtungen und Abwasserentsorgung** (540 Wörter)
Ensuring sustainable access to basic sanitation and drainage

Es bestehen flächendeckende Systeme der Sanitärversorgung sowie der Abwasserentsorgung.

39. **Zugang zu sauberen Energien** (540 Wörter)
Improving access to clean domestic energy

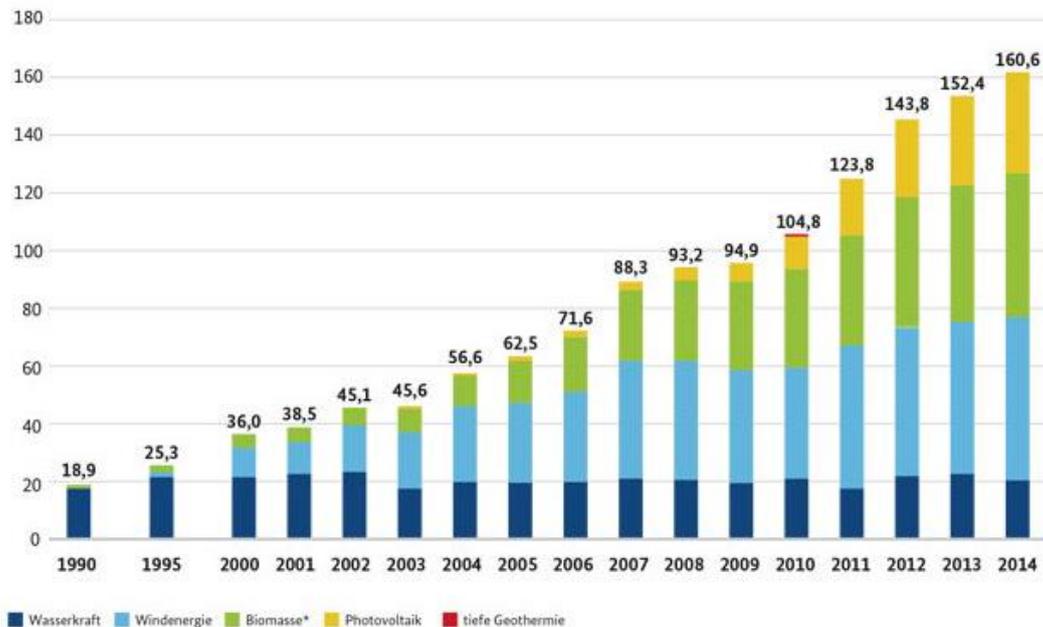
Mit der Energiewende soll die Energieversorgung in Deutschland zukünftig sicher, wirtschaftlich und umweltverträglich gestaltet werden. Der Umbau der Energieversorgung beruht auf den beiden Säulen Energieeffizienz und Ausbau der Erneuerbaren Energien. In den drei Sektoren Wärmeversorgung, Verkehr und Stromerzeugung gewinnt regenerative Erzeugung zunehmend an Bedeutung. Mit dem Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetz (EEWärmeG) soll der Anteil von erneuerbaren Energien bei der Wärme- und Kälteversorgung bis 2020 auf 14% erhöht werden. Im Verkehrssektor lag der Anteil von Erneuerbaren Energien im Jahr 2013 bei 5%.

Besonders dynamisch ist die Entwicklung im Stromsektor auf der Grundlage des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG), das für verschiedene Erzeugungstechnologien differenzierte Einspeisevergütung sowie einen Einspeisevorrang vorsieht (siehe Grafik). Mit der letzten Gesetzesnovelle und dem EEG 2014 soll der Ausbau planbarer gestaltet werden: es wird ein gesetzlicher Ausbaupfad für die einzelnen Erneuerbare-Energien-Technologien verankert und

neue Instrumente zur Mengensteuerung werden eingeführt. Das Gesetz sieht vor, dass bis zum Jahr 2025 der Anteil regenerativer Energien an der Stromversorgung zwischen 40 und 45% liegt. Bis zum Jahr 2035 soll ein Anteil zwischen 55 und 60% erreicht werden. Im Jahr 2014 waren die Erneuerbaren Energien mit einem Anteil von 27,7% erstmals die wichtigste Stromerzeugungsquelle.

Grafik:

Entwicklung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien in Deutschland 1990 – 2014
(Bruttostromerzeugung in Milliarden Kilowattstunden)



Geothermische Stromerzeugung aufgrund geringer Strommengen nicht dargestellt.

* Biomasse inkl. feste und flüssige Biomasse, Biogas, Biomethan, Klär- und Deponiegas und dem biogenen Anteil des Abfalls, ab 2013 inkl. Klärschlamm.

Quelle: Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW); Stand: Februar 2015; Darstellung: BMWi (abrufbar auf www.bmwi.de).

Eine große Herausforderung für die Integration der Erneuerbaren Energien ist der Aufbau zukunftsfähiger Stromnetze. Für den Transport von Strom, der zukünftig in großen Mengen in den windreichen, nördlichen und östlichen Regionen Deutschlands auf See und an Land produziert wird, bedarf es Leitungen zu den Verbrauchszentren in der Mitte und dem Süden der Republik. Auf die Verteilnetze, die den Strom an die Letztverbraucher liefern, kommen neue Herausforderungen zu. Durch die Zunahme dezentraler Erzeugungsanlagen muss das Verteilnetz vermehrt Strom aufnehmen und besser für den Ausgleich von Angebot und Nachfrage gesteuert werden. Aufgabe der Politik auf Bundes-, Landes- und lokaler Ebene ist es, für die Akzeptanz der Errichtung neuer Infrastruktur zu werben. Beteiligungsprozesse bei Planungen spielen dabei eine wesentliche Rolle. Erfolgreiche „Bürgerenergie“-Projekte zeigen, wie die Energiewende als gesamtgesellschaftliche Herausforderung angenommen und von Bürgern aktiv mitgestaltet werden kann.

Die Kommunen sowie die Träger der Regionalplanung haben entscheidenden Einfluss auf die Nutzung Erneuerbarer Energien. Dies zeigt das Beispiel der Windenergienutzung. Mit Festlegungen in Regionalplänen, kommunalen Flächennutzungs- und Bebauungsplänen sowie

in den einzelnen Genehmigungsverfahren wird der Energieausbau gesteuert. Entsprechende Planungen können daher nur mit den Kommunen und unter Berücksichtigung kommunaler Interessen erfolgen. Derzeit gibt es in Deutschland bereits über 130 Landkreise, Gemeinden, Regionalverbände und Städte, die das Ziel der vollständigen Versorgung mit erneuerbaren Energien verfolgen und es werden immer mehr. Das Projekt "Entwicklungsperspektiven für nachhaltige 100%-Erneuerbare-Energie-Regionen in Deutschland" (100ee-Regionen) identifiziert, begleitet und vernetzt Regionen, Kommunen und Städte, die ihre Energieversorgung auf lange Sicht vollständig auf erneuerbare Energien umstellen wollen. Das Projekt unterstützt engagierte Akteure in den Regionen durch Kommunikations-, Transfer- und Vernetzungsleistungen. Ein weiteres Beispiel unter der Vielzahl der Förderprogramme ist die „Kommunalrichtlinie“ zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen: Damit unterstützt die Bundesregierung Kommunen im Klimaschutz.

40. **Zugang zu nachhaltigem Verkehr (540 Wörter)**

Improving access to sustainable means of transport

Es gibt deutschlandweit ein flächendeckendes gut ausgebautes Verkehrsnetz. Als Hauptverkehrsmittel treten auf: 43% des motorisierten Individualverkehrs (MIV), 15 % Mitfahrer des MIV, 24% zu Fuß, 10 % Fahrrad, 9% öffentlicher Personenverkehr (ÖPV).³⁵

41. **Was lernen wir daraus? (780 Wörter)**

Challenges experienced and lessons learnt in these areas

aktuell: 504 Wörter

Aus städtebaulicher Sicht gilt es, die Ortskerne in schrumpfenden Regionen zu stabilisieren bzw. zu stärken und Leerstände zu vermeiden. Wohnungsleerstände sind ein Indiz für demografische und strukturelle Probleme in Stadtteilen oder Städten, die durch Bevölkerungs- und Haushaltsrückgänge sowie wirtschaftliche Schwächen geprägt sind. Wohnungsleerstände von Eigenheimen stellen ein aktuell anstehendes Problem der ländlichen Räume dar, weil sie in einem dörflichen oder kleinstädtischen Umfeld stärker auffallen als Geschosswohnungsleerstände in einer städtischen Umgebung.

Verbreitete Leerstände können zu sinkenden Immobilienpreisen und Wohnungsmieten führen und somit die Marktsituation für die Anbieter verschlechtern. Hier ist bei Veräußerungen von Einfamilienhäusern mit Wertverlusten zu rechnen. Durch fehlende Instandsetzung der Fassaden und drohende Verwahrlosung wird zudem das Siedlungsbild negativ beeinflusst. Eine systematische Erfassung von Leerständen in den verschiedenen Gebäudearten ist ein künftiges Aufgabenfeld von Politik und Wissenschaft, um regionale Probleme von Wohnungsmärkten lokalisieren zu können.

Die Bewältigung der Folgen des demografischen Wandels ist auch seit längerem ein zentrales Thema der Infrastruktur- und Raumordnungspolitik von Bund und Ländern. Die politische Herausforderung besteht darin, wie eine Anpassung des aktuellen Bestandes sozialer und technischer Infrastrukturen an die gewandelte Nachfrage und die geänderten Versorgungsansprüche erreicht werden kann, die einerseits sozialverträglich ist und andererseits eine Kostenexplosion vermeidet. Daseinsvorsorge umfasst Dienstleistungen, an deren Angebot ein besonderes öffentliches Interesse besteht.

³⁵ Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS), Umfrage Mobilität in Deutschland (MiD), 2008

Daseinsvorsorge beinhaltet eine flächendeckende Versorgung mit bestimmten, lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen, mit einer definierten Mindestqualität zu sozial verträglichen Preisen und akzeptablen Erreichbarkeitsbedingungen. Dazu zählt die Versorgung mit Energie, Wasser, Telekommunikation, öffentlichem Nah- und Fernverkehr, Post, Abfall- und Abwasserentsorgung wie auch die Grundversorgung mit sozialen und kulturellen, aber auch die kostengünstige Versorgung einkommensschwacher Gruppen mit Wohnraum.

Um negative Folgen für die Bevölkerung zu vermeiden, gilt es in Städten den Anpassungsprozess von Einrichtungen der Daseinsvorsorge an den demografischen Wandel aus einer integrierten Planungsperspektive zu steuern. Wie eine bereichsübergreifende Daseinsvorsorgeplanung auf der Ebene von kommunalen Verbänden, Landkreisen und Planungsregionen organisiert werden kann, demonstriert das MORO-Aktionsprogramm „Regionale Daseinsvorsorge“, das gemeinsam mit 21 Modellregionen in Ostdeutschland und in Westdeutschland durchgeführt wird.

Integrierte Planung der Daseinsvorsorge bedeutet zuerst den aktuellen Bestand und die Auslastung von Einrichtungen und Infrastruktur der Daseinsvorsorge in einer Stadt oder Region zu erfassen. Im Anschluss daran werden verschiedene Anpassungsszenarien entwickelt, Nutzer befragt und in moderierten Arbeitsgruppen, an denen unterschiedliche Fachleute aus öffentlicher Verwaltung, Politik und privaten Einrichtungen mitwirken, gemeinsame Strategien erarbeitet. Jede vorgeschlagene Maßnahme und Organisationsalternative wird durch Erreichbarkeitsmodellierung und Kosten-Nutzenbetrachtungen auf ihre Folgen für die Versorgungsqualität der Bevölkerung und die Kostenbelastung der öffentlichen Hand abgeschätzt. Wichtig ist, dass die weiteren Schritte kommunalpolitisch abgestimmt und ein bindender Beschluss herbeigeführt wird, so dass die Umsetzung des Anpassungskonzeptes auch die nötige politische Legitimation erhält und Maßnahmen zur Realisierung des Konzeptes ergriffen werden können.

Die Kommunen müssen bei diesem sehr aufwändigen Anpassungsprozess ihrer sozialen und technischen Infrastruktur durch staatliche Förderprogramme von der Bundes- und Landespolitik unterstützt werden, um eine Abwärtsspirale strukturschwacher Räume infolge ungünstiger ökonomischer, demografischer und infrastruktureller Entwicklungen abzuwenden. Neben den verschiedenen Programmen der Städtebauförderung des Bundes und der Länder (z. B. Städtumbau, Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, Kleinere Städte und Gemeinden) werden zudem bereits vielfältige Aktivitäten für Wohnungsmarktakteure durch die Wohnraumförderung der Länder unterstützt.

42. **Was bedeutet dies für eine neue Stadtagenda? (780 Wörter)**

Future challenges and issues and issues in these areas that could be addressed by a New Urban Agenda

aktuell: 253 Wörter

- Eine flächendeckende Daseinsgrundvorsorge (mit Trinkwasser/Sanitärversorgung, Abfallentsorgung, Energie, Wohnraum, Mobilität etc.) führt zu einem gleichwertigen Versorgungsgrad. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, um einer Verwahrlosung und einem Verfall von Stadtvierteln entgegen zu wirken.
- Aufgrund des demografischen Wandels müssen Wohnungsmärkte intensiv beobachtet werden, um gezielt auf Probleme reagieren zu können.
- In Regionen mit großer Abwanderung und Alterung gibt es Probleme bei der Daseinsvorsorge. Diese gilt es über adäquate Instrumente, wie z. B. über die Bildung von Kooperationen und über die Zusammenführung bestehender Einrichtungen zu beheben.

- In schrumpfenden Regionen müssen die Ortskerne stabilisiert werden.
- Es muss ein besonderes Augenmerk auf altersgerechte Wohnungen und kleinere bezahlbare Mietwohnungen gelegt werden. Der altersgerechte Umbau muss einhergehen mit dem Abbau von Barrieren im Wohnumfeld und einer günstigen Versorgungsinfrastruktur.
- Wohnungsleerstände und verwahrloste Fassaden müssen vermieden werden. Hilfreich sind Leerstandsmelder und die systematische Erfassung von Leerständen nach Gebäudearten.
- Städte sollten auch für die Ansiedlungen von Familien attraktiv gestaltet werden.
- Zur Anpassung des aktuellen Bestandes sozialer und technischer Infrastrukturen an die gewandelte Nachfrage und die geänderten Versorgungsansprüche müssen geeignete Lösungen entwickelt werden, die einerseits sozialverträglich sind und andererseits eine Kostenexplosion vermeiden.
- Die Organisation einer bereichsübergreifenden Daseinsvorsorgeplanung auf der Ebene von kommunalen Verbänden, Landkreisen und Planungsregionen und Unterstützung von Kommunen durch staatliche Förderprogramme der Bundes- und Landesebene muss vorangetrieben werden.
- Bürgerschaftliches Engagement im Bereich der dezentralen Daseinsvorsorge soll weiterhin strategisch gestärkt werden und Plattformen müssen geschaffen werden, über die Erfahrungen ausgetauscht werden können.
- Neue Organisationsformen und Akteursnetzwerke (öffentliche und private Hand, Zivilgesellschaft) sollen kontinuierlich identifiziert und anhand ihrer Erfolgsfaktoren analysiert werden (kooperative Lösungsansätzen als Lernbeispiele).

VII. Indikatoren zukunftsorientierter Stadtentwicklung

Indicators

(ca. 360 Wörter)

i. Anteil der Bevölkerung in Stadtteilen in Armenvierteln

Percentage of people living in slums

In Deutschland existieren keine Slums.

ii. Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zu bezahlbarem Wohnraum

Percentage of urban population with access to adequate housing

Bis auf wenige Großstädte in Deutschland ist der Zugang zu bezahlbarem Wohnraum gesichert. Jedoch liegen keine Informationen vor, wie viel Prozent der Bevölkerung keinen bezahlbaren Wohnraum in der Großstadt finden und damit entweder in ihrer bisherigen Wohnung verbleiben oder ins Umland der Städte ausweichen müssen.

iii. Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zu Trinkwasser

Percentage of people residing in urban areas with access to safe drinking water

Der Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zu sauberem Trinkwasser beträgt 100 %.

iv. Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zu sanitären Einrichtungen und Anlagen der Abwasserentsorgung

Percentage of people residing in urban areas with access to adequate sanitation

Der Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zu sanitären Einrichtungen und Anlagen der Abwasserentsorgung beträgt 100 %.

v. Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zur Abfallbeseitigung

Percentage of people residing in urban areas with access to regular waste collection

Der Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zur Abfallbeseitigung beträgt 100 %.

vi. Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zu sauberer Energieversorgung

Percentage of people residing in urban areas with access to clean domestic energy

In Deutschland besteht ein flächendeckendes System der Energieversorgung. Dies gehört zu den Daseinsgrundfunktionen.

vii. Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zum ÖPNV

Percentage of people residing in urban areas with access to public transport

Der Anteil der städtischen Bevölkerung mit Zugang zum öffentlichen Verkehr beträgt 100 %.

viii. Grad der Dezentralisierung von Maßnahmen der Stadtentwicklung

Level of effective decentralization for sustainable urban development measured by:

- (i) Percentage of policies and legislation on urban issues in whose formulation local and regional governments participated from 1996 to the present;

Dies ist aufgrund der föderalen Struktur der Bundesrepublik Deutschland bei 100 % der Fall.

- (ii) Percentage share of both income and expenditure allocated to local and regional governments from the national budget;

Rund ein Viertel aller Einnahmen und Ausgaben von Bund, Ländern sowie Gemeinden und Gemeindeverbände werden von Gemeinden und Gemeindeverbänden vereinnahmt oder verausgabt. Dieser Wert schwankt jedoch erheblich zwischen den über 11.000 Städten und Gemeinden in Deutschland und hängt entscheidend von der wirtschaftlichen Leistungskraft der Städte oder Gemeinden sowie der konjunkturellen Lage ab. Ein großes Gefälle besteht zwischen östlichen und westlichen Gemeinden.

- (iii) Percentage share of local authorities expenditure financed from local revenue

Neben den wirksamen Mechanismen des Länderfinanzausgleichs und des kommunalen Finanzausgleichs³⁶ beruhen rund 50% der kommunalen bereinigten Ausgaben auf eigenen kommunalen Einnahmen (Steuern und steuerähnliche Einnahmen sowie sonstige laufende Einnahmen). Dieser Wert schwankt jedoch erheblich zwischen den über 11.000 Städten und Gemeinden in Deutschland und hängt entscheidend von der wirtschaftlichen Leistungskraft der Städte oder Gemeinden sowie der konjunkturellen Lage ab.

ix. Anteil derjenigen Stadt,- Kreis-, Länder- und Bundesverwaltungen, die örtliche Wirtschaftsformen unterstützen

³⁶ s. hierzu auch Kapitel V 28

Percentage of city, regional and national authorities that have adopted or implemented of decent jobs and livelihoods

Der Anteil derjenigen Stadt-, Kreis-, Länder- und Bundesverwaltungen, die örtliche Wirtschaftsformen unterstützen, beträgt 100 %.

x. Anteil der Stadt- und Kreisverwaltungen, die Maßnahmen zur Sicherheit im öffentlichen Raum unterstützen

Percentage of city, regional and national authorities that have adopted urban safety and security policies or strategies

Der Anteil der Stadt- und Kreisverwaltungen, die Maßnahmen zur Sicherheit im öffentlichen Raum unterstützen beträgt 100 %. In Deutschland existieren keine rechtsfreien Räume.

xi. Anteil der Stadt- und Kreisverwaltungen, die nachhaltige und resiliente Stadtentwicklung fördern

Percentage of city, regional and national authorities that have implemented plans and designs for sustainable and resilient cities that have inclusive and respond to urban population growth adequately

Der Anteil der Stadt- und Kreisverwaltungen, die nachhaltige und resiliente Stadtentwicklung fördern beträgt 100 %.

xii. Anteil des nationalen BIP, das in Kommunen erwirtschaftet wird

Share of national gross domestic product (GDP) that is produced in urban areas



In Kreisen, die zum Städtischen Raum gehören, werden 75 % des nationalen BIP erzeugt. Dieser Anteil ist nahezu konstant im Zeitraum 1996 bis 2011. Knapp 40 % werden dabei in

den 68 kreisfreien Großstädten³⁷ erwirtschaftet, rund 35 % in den Städtischen Kreisen³⁸.

xiii. Weiteres Datenmaterial mit Bezug zum Nationalbericht
Any other urban-related data relevant to the National Report

Anlage:

Originaltext Memorandum „STÄDTISCHE ENERGIEN – Zukunftsaufgaben der Städte“
Originaltext LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt

³⁷ Kreisfreie Großstädte: Kreisfreie Städte mit mind. 100.000 Einwohnern

³⁸ Städtische Kreise: Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mind. 50% und einer Einwohnerdichte von mind. 150 E./km²; sowie Kreise mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mind. 150 E./km²

VIII. Gute Beispiele und politische Leitplanken (ca. 2.990 Wörter) Case Studies and Policy Documents

Praxisbeispiele, Aktions- und Förderprogramme

Stadtentwicklung und Städtebau gelten in Deutschland im Sinne eines Mehrebenenansatzes seit vielen Jahren als gemeinschaftliche Angelegenheiten der öffentlichen Institutionen von Bund, Ländern und Kommunen sowie der privaten Akteure aus Bürgerschaft und Wirtschaft. Im Zuge der horizontalen und vertikalen Kooperation hat sich in stadtentwicklungspolitischen Kernfragen ein gesellschaftlicher Grundkonsens herausgebildet, der über institutionelle und selbst über parteipolitische Grenzen hinweg tragfähig ist. Zugleich hat sich in der Stadt- und Regionalentwicklung eine Kultur des Diskurses und Zusammenwirkens zwischen Forschung, Politik und Praxis etabliert, die beträchtliches Potenzial für Innovation und Synergie im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung bietet. Diese stadtentwicklungspolitische Diskurs- und Kooperationskultur beruht nicht zuletzt auf dem Zusammenspiel von städte- und wohnungsbaulichen Forschungs- und Entwicklungsprogrammen mit Informations- und Austauschplattformen für gute Städte- und Wohnungsbaupraxis sowie mit stadtentwicklungspolitischen Aktions- und Förderprogrammen.

Die Stadtentwicklungspolitik in Deutschland bindet sich auch in internationale, insbesondere in europäische Arbeitszusammenhänge zu Fragen der Stadtentwicklung ein. In diesem Rahmen stellt Deutschland seine Erfahrungen und Erkenntnisse zu städtebaulichen Konzepten, Instrumenten und Projekten zur Verfügung. Umgekehrt strebt Deutschland im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit seinerseits nach weiteren Erkenntnissen und Anregungen auf dem Gebiet der Stadtentwicklung. Diese internationale Kooperation hat unter anderem Ausdruck in der Weltsiedlungskonferenz URBAN 21, im Jahr 2000 in Berlin gefunden. Auf der Ebene der Europäischen Union hat die deutsche EU-Ratspräsidentschaft im Jahr 2007 den Prozess zur „LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt“ angestoßen. In der Folge haben sich Prozess, Netzwerk und Plattform einer konzertierten „Nationalen Stadtentwicklungspolitik“ etabliert. Im Rahmen der europäischen Stadtentwicklungszusammenarbeit beteiligt sich Deutschland derzeit an Netzwerken und Plattformen wie URBACT / Reference Framework for European Sustainable Cities (RFSC), European Urban Knowledge Network (EUKN) und EUROCITIES. Zu den bundesweiten Netzwerken, Plattformen und Programmen auf den Gebieten des Städte- und Wohnungsbaus sowie der Stadt- und Regionalentwicklung gehören u.a.:

- die Plattform „Nationale Stadtentwicklungspolitik“ (NSP),
- die Programme der Städtebauförderung (StBauF),
- das Forschungsprogramm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt),
- das Aktionsprogramm „Modellvorhaben der Raumordnung“ (MORO),
- die Internetplattform „Werkstatt-Stadt“ (WS),
- die allgemeine Ressortforschung,
- Forschungs- und Förderprogramme des „Energie- und Klimafonds“ (EKF), durch den Maßnahmen in den folgenden Bereichen finanziert werden:
 - Forschungsförderung für erneuerbare Energien,
 - Energiespeicher- und Netztechnologien,
 - Beratungsprogramme zur Energieeffizienz,
 - CO₂-Gebäudesanierung,
 - Elektromobilität,
 - Strompreisausgleich für stromintensive Industrie,
 - Förderung des nationalen und internationalen Klima- und Umweltschutzes.
- die Nationale Plattform Zukunftsstadt (NPZ).

Diese Forschungs-, Entwicklungs-, Förder- und Aktionsprogramme bergen einen großen Fundus an fachlicher Erkenntnis und kommunaler Praxiserfahrung, der mit Hilfe des folgenden Überblicks erschlossen werden kann. Zunächst werden Basisinformationen und Hinweise auf weiterführende Quellen zu den Plattformen und Programmen gegeben. Sodann folgen kurze Erläuterungen beispielhafter Aktionen und Projekte guter Praxis zu den ersten fünf Themenschwerpunkten des deutschen Nationalberichts HABITAT III.

Nationale Stadtentwicklungspolitik

www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de

Die „Nationale Stadtentwicklungspolitik“ ist eine Plattform und fungiert zugleich als Netzwerk, um die Kommunen auch künftig bei der Bewältigung der Herausforderungen in der Stadtentwicklung zu unterstützen. Gemeinsam getragen vom Bundesbauministerium, der Bauministerkonferenz der Länder, dem Deutschen Städtetag und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund bietet dieses Netzwerk Möglichkeiten zur Reflektion aktueller Herausforderungen und für die Erprobung neuer Instrumente. Die [Nationale Stadtentwicklungspolitik](#) ist eine zentrale fachpolitische Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen, aber auch ein wichtiges Instrument des Bundes für eine gemeinwohlorientierte Strukturpolitik.

Ein wesentliches Ziel der „Nationalen Stadtentwicklungspolitik“ ist die Sicherung des Erfahrungsaustausches zwischen den Beteiligten in der Stadtentwicklung. Denn für viele Probleme gibt es bereits praktische Lösungen. Oft sind diese aber nicht ausreichend bekannt. Veranstaltungen, z. B. der Bundeskongress der „Nationalen Stadtentwicklungspolitik“, Publikationen, die Unterstützung von innovativen Projekten und die Internetpräsenz dienen deshalb der Vernetzung der Akteure der Stadtentwicklung und der Weiterentwicklung der Förderinstrumente. Diese Aufbereitung von Praxiswissen und dessen Transfer gilt es weiter auszubauen. Dazu zählt vor allem auch die Erprobung innovativer Ansätze in den Pilotprojekten der „Nationalen Stadtentwicklungspolitik“. Zu [Pilotprojekten](#) und Aktionen der „Nationalen Stadtentwicklungspolitik“ sind weitere Informationen auf einer internetbasierten Informationsplattform verfügbar.

Programme der Städtebauförderung

www.stadtebaufoerderung.info

Im Rahmen der Städtebauförderung unterstützen der Bund und die Länder die Kommunen dabei, nachhaltige städtebauliche Strukturen zu erhalten bzw. zu entwickeln. Damit die Städte diese Herausforderungen besser bewältigen können, gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen, die durch Mittel der Länder und Kommunen ergänzt werden und der gebietsbezogenen Stadterneuerung dienen. Die Bundesfinanzhilfen werden auf der Grundlage jährlicher Verwaltungsvereinbarungen zur Städtebauförderung mit den Ländern bereitgestellt.

Die übergeordneten Ziele der Städtebauförderung sind:

- Stärkung von Innenstädten und Ortszentren in ihrer städtebaulichen Funktion, auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes
- Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen in Gebieten, die von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffen sind, z. B. von Wohnungsleerstand oder Brachflächen
- Städtebauliche Maßnahmen zur Behebung sozialer Missstände

Aktuelle problembezogene Programme zur Verwirklichung dieser Förderziele:

- Soziale Stadt
- Stadtumbau Ost
- Stadtumbau West
- Aktive Stadt- und Ortsteilzentren
- Städtebaulicher Denkmalschutz
- Kleinere Städte und Gemeinden

Ziele und Strategien der einzelnen Programme sowie Praxisbeispiele für Fördermaßnahmen und Instrumentenanwendung finden sich auf der Internetseite zur Städtebauförderung.

Experimenteller Wohnungs- und Städtebau

www.exwost.de

Der „Experimentelle Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) ist ein Ressortforschungsprogramm des Bundes, das vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) betreut wird. Dabei kooperiert das BBSR mit weiteren Fachinstitutionen und Forschungseinrichtungen. Mit diesem Forschungs- und Entwicklungsprogramm fördert der Bund innovative Planungen, Verfahren und Maßnahmen zu zukunftsrelevanten Herausforderungen im Städtebau und Wohnungsbau. Der methodische Programmkern besteht in städte- und wohnungsbaulichen Modellvorhaben, in denen Instrumente, Maßnahmen und Verfahren der Stadtquartiersentwicklung konzipiert, erprobt und analysiert werden. Weitere Informationen zum Programm und zu diversen Forschungsfeldern des [„Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus“](#) finden sich auf der Internetseite des BBSR.

Die Modellvorhaben fungieren als städtebauliche Praxislabors, die Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der Städtebau- und Wohnungsbaupolitik hervorbringen. Des Weiteren liefern die Modellvorhaben Beiträge für einen praxisbasierten und anwendungsorientierten Erfahrungs- und Informationstransfer. Im ExWoSt-Programm sind seit 1989 in über 40 städte- und wohnungsbaulichen Forschungsfeldern mehr als 700 Modellvorhaben durchgeführt worden. Die Erkenntnisse aus den ExWoSt-Modellvorhaben werden regelmäßig in Publikationen und im Internet sowie auf Veranstaltungen präsentiert und mit den Akteuren der städtebaulichen Praxis reflektiert. Die Modellvorhaben bieten einen umfangreichen Erfahrungsschatz zur Vermittlung an die Planung und Praxis im Wohnungs- und Städtebau. Informationen, Erfahrungen und Erkenntnisse aus rund [200 Modellvorhaben des ExWoSt-Programms](#) sind im Internet abrufbar (dt.).

Modellvorhaben der Raumordnung

www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/MORO/moro_node.html

Bei den „Modellvorhaben der Raumordnung“ (MORO) handelt es sich um ein Aktionsprogramm des Bundes. Damit unterstützt der Bund die praktische Erprobung und Umsetzung innovativer, raumordnerischer Handlungsansätze und Instrumente in Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis, d.h. mit Akteuren vor Ort, in den Regionen. [MORO](#) ist ein wichtiges Instrument zur Implementierung eines prozess-, aktions- und projektorientierten Planungs- und Politikverständnisses. Das Aktionsprogramm wird vom BBSR betreut.

Die Aufgabe des BBSR bei der Programmbegleitung ist es, erfolgversprechende neue Handlungsansätze für die Praxis als Modellvorhaben auszuwählen, diese Vorhaben zu begleiten und aus ihnen übertragbare Erkenntnisse abzuleiten, den Transfer in die Praxis zu organisieren und

Empfehlungen für Veränderungen staatlicher Rahmenseetzungen gesetzlicher und finanzieller Art zu geben. Als Modellvorhaben der Raumordnung mit relevanten Bezügen zur Stadtentwicklung sind die [„Stadt-Land-Partnerschaften“](#) hervorzuheben. In fünf Modellregionen ging es um konzeptionelle Ansätze u. a. die Energie, den Verkehr, die Versorgung betreffend, in Kooperation zwischen Akteuren und Körperschaften in Stadt und Land.

Werkstatt-Stadt

www.werkstatt-stadt.de

Zweck der Internetseite „Werkstatt-Stadt“ ist der Informations- und Erfahrungstransfer aus Projekten und Prozessen der Stadtquartiersentwicklung. Für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung sind gute Beispiele aus der städtebaulichen Praxis erforderlich. Diese Erkenntnis zieht sich durch die internationalen Diskussionen über nachhaltige Siedlungsentwicklung, von Habitat und URBAN 21 bis zur LEIPZIG CHARTA. [Werkstatt-Stadt](#) präsentiert eine Sammlung guter Beispiele aus der bundesweiten Städtebaupraxis. Die Idee ist, Erfahrungen aus der Städtebaupraxis zu teilen und Informationen aus der Praxis für die Praxis zu vermitteln. Damit verbindet sich die Intention, innovative Ausnahmefälle im Laufe der Zeit in zukunftsfähige Regelfälle zu überführen. In diesem Sinne wird die Projektsammlung kontinuierlich aktualisiert und ausgebaut.

„Werkstatt-Stadt informiert“ über Projekte, die noch nicht verbreitete Selbstverständlichkeit in der städtebaulichen Praxis sind. „Werkstatt-Stadt“ präsentiert solche städtebaulichen Projekte, die bereits realisiert sind oder sich in fortgeschrittener Umsetzung befinden, um möglichst praxiserprobte Erfahrungen zu vermitteln. Es interessieren sowohl umfassende Projekte und Einzelmaßnahmen als auch Prozesse der Beteiligung und Kooperation. In der Erwägung, dass wichtige Beiträge für zukunftsfähige Städte und Gemeinden im Kontext alltäglicher Aufgaben der städtebaulichen Planung und Praxis entstehen, generieren sich die Projektbeispiele aus praxisbezogenen Forschungsprogrammen, die wissenschaftlich begleitet werden. Die Projektdarstellungen stützen sich auf authentische Informationen und Quellen aus den jeweiligen Projektzusammenhängen. Gegenwärtig präsentiert die Internetseite „Werkstatt-Stadt“ mehr als [230 gute Beispiele](#) aus der Städtebaupraxis in Deutschland.

Förderung von Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit fördert im Rahmen dieses Programms Projekte, die die Fähigkeit regionaler oder lokaler Akteure (wie z. B. Kommunen, Unternehmen) zur Anpassung an Folgen des Klimawandels durch Initiativen zur Bewusstseinsbildung, zu Dialog und Beteiligung sowie zur Vernetzung und Kooperation stärken.

Innerhalb dieser Förderbekanntmachung sind ausschließlich Vorhaben förderfähig, welche die Anpassung an den Klimawandel adressieren. Die geförderten Maßnahmen dürfen jedoch dem Klimaschutz nicht entgegenwirken (Win-lose-Beispiel Klimaanlage). Die Hebung von Win-win-Potenzialen ist dagegen von besonderem Interesse.

<https://www.ptj.de/folgen-klimawandel>

Nationale Plattform Zukunftsstadt (NPZ)

www.bmbf.de/de/21394.php#

In vier Arbeitsgruppen ermitteln rund 90 Experten der [Nationalen Plattform Zukunftsstadt](#) den Handlungs- und Forschungsbedarf für den nachhaltigen Umbau unserer Städte. Bis zum Frühjahr 2015 wollen die Fachleute aus Kommunen, Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft daraus eine

Strategische Forschungsagenda entwickeln. Laufende Programme sollen besser aufeinander abgestimmt und Forschungsprojekte auf verschiedenen Ebenen miteinander vernetzt werden. Dabei sollen auch neue Forschungsfelder erschlossen werden. Zentrale Themen sind die Energie- und Ressourceneffizienz, die Klimaanpassung, und die Governance unserer Städte. Diese Fragen sollen aus einer systemübergreifenden Perspektive angegangen werden. Mit der frühen Beteiligung der künftigen Anwender der neuen Technologien wird der Transfer der Ergebnisse in die Praxis sichergestellt.

Aus dem Fundus der zuvor skizzierten Netzwerke, Plattformen und Programme der städtebaulichen Forschung, Politik und Praxis in der Bundesrepublik Deutschland sind im Folgenden beispielhaft Aktionsfelder und Projekte guter Stadtentwicklungspraxis zu den inhaltlichen Themenschwerpunkten des deutschen Nationalberichtes HABITAT III zusammengestellt und mit Hyperlinks zu weiterführenden Internetinformationen versehen.

Aktionsfelder und Projekte guter Stadtentwicklungspraxis

Demografischer Wandel in Städten

Mit Bezug auf den demografischen Wandel in den Städten und Gemeinden sind im Rahmen des „Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus“ u.a. diverse Forschungsfelder und Modellvorhaben durchgeführt worden. In diesem Themenzusammenhang sind insbesondere die folgenden Forschungsfelder zu nennen:

- Ältere Menschen und ihr Wohnquartier
- Wohnsituation Alleinerziehender
- Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere
- Jugendliche im Stadtquartier
- Altersgerechter Umbau von Wohngebäuden, Quartieren sowie kommunale rund sozialer Infrastruktur (Begleitforschung zu KfW-Programmen „Altersgerecht umbauen“ und „Investitionsoffensive Infrastruktur“)

Zu alters- bzw. zielgruppenbezogenen Ansätzen sowie zu generationsübergreifenden Projekten der Stadtquartiersentwicklung sind zahlreiche Praxisbeispiele aus den Modellvorhaben aufbereitet und dokumentiert worden. Exemplarisch seien folgende Projektdarstellungen im Internet genannt:

- Mehrgenerationenprojekte in der Stadterneuerung in [Saarbrücken – „Nauwieser Viertel“](#)

Im Sanierungsgebiet Nauwieser Viertel sind vielfältige Maßnahmen zu Gunsten älterer Menschen und im Sinne des Zusammenlebens der Generationen realisiert worden. Viele Vorhaben wurden mit der beruflichen Qualifizierung junger Leute verbunden. Es sind neue Wohnangebote, Betriebe und soziale Einrichtungen im Quartier entstanden.

- Gemeinschaftliches Wohnen und Leben mit Kindern in [Köln – Bickendorf](#)

Dieses generationsübergreifende Projekt entstand bereits Anfang der 1990er Jahre in Köln. Als besondere Verfahrensqualität eröffnete sich den Interessenten und späteren Nutzern ein großes Spektrum an Mitsprache- und Gestaltungsmöglichkeiten. Insbesondere alleinerziehenden Frauen mit Kindern bot sich damit die Chance, ihre Wohn- und Lebenssituation und zu verbessern.

- Jugend- und Kinderbeteiligung bei der Umgestaltung des öffentlichen Raumes in [Hildesheim – Drispstedt](#)

Im Zuge der Stadterneuerung in einer Großwohnsiedlung der 1960er Jahre wurden insbesondere Defizite im öffentlichen Raum festgestellt. Im Rahmen eines integrierten Handlungskonzepts sowie mit Hilfe von Kindern und Jugendlichen entstanden in der Folge gezielt räumliche Angebote für diese beiden Nutzergruppen.

- Jugendliche gestalten Brachfläche zu einem Jugendsportpark um, dem [„MellowparkCampus“](#) in Berlin – Treptow-Köpenick

Auf Basis des Konzepts „MellowparkCampus“ realisierten die jugendlichen Betreiber und Nutzer eines Jugendsportparks dessen Umzug auf eine Brachfläche. Mit diesem Neustart an einem

anderen Ort wurde zugleich eine zunächst lediglich geduldete Zwischennutzung zu einem rechtlich abgesicherten Projekt weiterentwickelt.

Städtebau und Flächennutzungsplanung

Angesichts zunehmender baulicher Flächennutzung und Bodenbelastungen geht es gerade auch in der Flächennutzungsplanung und im Städtebau darum, mit Flächen sparsam und mit dem Boden schonend umzugehen. Dabei spielen nicht zuletzt eine umwelt- und stadtvträgliche Mobilitätsgestaltung und eine stadtnahe Lebensmittelproduktion im Interesse kurzer Wege sowie nähräumlicher Versorgung und Stoffkreisläufe eine bedeutende Rolle. In diesem Zusammenhang stehen mehrere Entwicklungs- und Forschungsvorhaben sowie Praxisbeispiele, u.a.:

- ExWoSt-Forschungsfeld „[Fläche im Kreis](#) – Kreislaufwirtschaft in der städtischen / stadtreionalen Flächennutzung“

Fläche ist im ohnehin zum großen Teil sehr dicht besiedelten Bundesgebiet ein knappes Gut, um das unterschiedliche Nutzungen konkurrieren. Im ExWoSt-Forschungsfeld zur Flächenkreislaufwirtschaft wurde ein integrativer Politik- und Steuerungsansatz untersucht, dem eine veränderte Nutzungsphilosophie im Rahmen der Flächeninanspruchnahme zu Grunde liegt. Methodisch standen Planspiele im Mittelpunkt: In fünf Planspielregionen entwickelten und erprobten verschiedene Akteure aus dem öffentlichen und privaten Sektor gemeinsam Strategien einer Flächenkreislaufwirtschaft.

- ExWoSt-Forschungsfeld „[Stadtquartiere im Umbruch](#)“

In den Modellvorhaben dieses Forschungsfeldes wurden zukunftsichernde Strategien für solche Stadtquartiere entwickelt und erprobt, in denen hohe Bevölkerungsverluste zu Gebäudeleerständen und Brachen führen. Im Blickfeld standen städtebauliche Entwicklungskonzepte und quartierbezogene Maßnahmen zum Rückbau von nicht mehr bedarfsgerechten Infrastruktureinrichtungen. Dabei standen insbesondere Aspekte des Rückbaus kommunaler Infrastruktur und der Rückgewinnung von städtischen Freiräumen im Mittelpunkt. Die Modellvorhaben haben gezeigt, dass der raumstrukturelle Wandel gestaltbar ist. Er stellt zwar eine dauerhafte Herausforderung dar, eröffnet aber auch vielfältige Chancen.

- Ein Praxisbeispiel für die Entfaltung der Optionen im Stadtstrukturwandel findet sich in Leipzig - Neuschönefeld. Im Projekt „[Stadtteilpark Rabel](#)“ wurde ein Park umgestaltet und auf Abrissflächen erweitert. Im Einzelnen wurden leerstehende Wohngebäude abgerissen, Wohnbauflächen in öffentliche Grünflächen umgewandelt, Verkehrsflächen entwidmet und für die Erweiterung des Stadtteilparks genutzt.
- Gute Beispiele integrierter Erschließungskonzepte wurden in der ExWoSt-Studie „[Nahversorgung und Nahmobilität](#)“ ausgewertet und dokumentiert.

Da Konzentrationsprozesse im Einzelhandel die Einkaufsmobilität stark verändert haben und immer mehr Menschen mit dem Pkw zum Lebensmitteleinkauf zu immer größeren Lebensmittelanbietern fahren, die oft außerhalb des Wohnumfeldes liegen, ging es in dieser ExWoSt-Studie darum, übertragbare Konzepte zur Förderung der Nahversorgung und damit der Nahmobilität zu entwickeln.

- Bremen „[mobil.punkt](#)“: Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum

In Bremen bringen sogenannte „mobil.punkte“ ÖPNV, Car-Sharing, Fahrrad und auch Taxi kundenorientiert zusammen. Zu diesem Zweck wurden Flächen für das Car-Sharing durch Sondernutzungsgenehmigungen im öffentlichen Raum gesichert.

- Förderung von Nahversorgung und Nahmobilität durch „[KOMM-IN Zentren](#)“, Sternenfels

Im ländlichen Raum gestaltet sich die wohnortnahe Grundversorgung zunehmend schwierig. Alternative Konzepte und Kooperationen sind erforderlich, um die Versorgungsqualität in den Quartieren zu erhalten und steigenden Verkehrsbelastungen in Folge des Verlustes fußläufiger Angebote vorzubeugen. Im KOMM-IN Zentrum von Sternenfels werden Angebote und Dienstleistungen räumlich, organisatorisch und personell gebündelt.

Verstädterung und Umwelt

Im Hinblick auf die städtische Umwelt sind vor allem die Schadstoffbelastungen, insbesondere die Luft- und Klimabelastungen aus den Bereichen Energie und Verkehr von Belang. Gerade urbane und kompakte Siedlungsstrukturen, wie sie für europäische Städte typisch sind, bieten im Vergleich zu suburbanen bzw. zersiedelten Räumen günstige Bedingungen für die Energieeinsparung und den Einsatz erneuerbarer Energien. Mittels einer Optimierung von Transportwegen leisten städtische Strukturen Beiträge zur Energie- und Ressourceneffizienz.

Mit Bezug auf diverse Aspekte der städtischen Umweltqualität sind Erkenntnisse aus mehreren Handlungsfeldern und Modellvorhaben generiert worden. Dazu zählen:

- Nationale Stadtentwicklungspolitik: [Pilotprojekte Klimaschutz](#) und globale Verantwortung

Die „Nationale Stadtentwicklungspolitik“ greift den Diskussions- und Handlungsstrang über Energieeffizienz und erneuerbare Energien auf. Ziel ist es, beispielhafte und vorbildliche Projekte für eine saubere, nachhaltige und gesunde Stadt zu unterstützen. Auch hier zielt die „Nationale Stadtentwicklungspolitik“ auf die Kooperation mit Bürgern, Wirtschaft und anderen zivilgesellschaftlichen Organisationen. Unter dem Motto „Die Stadt von morgen bauen – Klimaschutz und globale Verantwortung“ finden sich diverse Praxisprojekte.

- ExWoSt-Forschungsfeld „[Energetische Stadterneuerung](#)“

In diesem Forschungsfeld wurden Modellvorhaben in 15 Städten der Länder Brandenburg und Sachsen-Anhalt begleitet. Die systematische Analyse und Auswertung von Erfahrungen mit der Umsetzung von Konzepten und Maßnahmen zeigte Möglichkeiten und Grenzen typischer Maßnahmen zur energetischen Stadterneuerung und gab Hinweise für die zukünftige Schwerpunktsetzung der energetischen Stadterneuerung. Das Forschungsfeld und die Modellvorhaben der energetischen Stadterneuerung vereinen im Interesse der Energieeinsparung und Erhöhung der Energieeffizienz multidimensional stadtplanerische, technische und ökonomische Aspekte der Stadtentwicklung.

- ExWoSt-Forschungsfeld und Modellvorhaben „[Stadtentwicklung und Verkehr](#)“

In diesem Forschungsfeld sind Strategien aufgezeigt worden, um den bislang ungelösten Problemen des Stadtverkehrs gegenzusteuern. Schwerpunkte waren die ÖPNV-Planung bei gegebener Siedlungsentwicklung sowie Mobilitätskonzepte und -management mit dem Ziel,

praxisorientierte Ansätze zur Begrenzung des Kfz-Verkehrs und zur Stärkung seiner Alternativen zu entwickeln.

- ExWoSt-Forschungsschwerpunkt „Urbane Strategien zum Klimawandel“ und Informationsportal „klimastadtraum“

Der Forschungsschwerpunkt „[StadtKlima](#)“ setzte sich mit der Anpassung an den Klimawandel in Städten und Gemeinden auseinander. In insgesamt neun Modellprojekten wurden spezifische Konzepte, Strategien und Maßnahmen entwickelt. Die Arbeit der Modellprojekte wurde durch Expertisen unterstützt, in denen einzelne Fragestellungen vertieft bearbeitet wurden. Erkenntnisse aus diesem Forschungsschwerpunkt und weitere Forschungsergebnisse werden auf „[klimastadt-raum.de](#)“ präsentiert. Dort finden sich auch praktische Projektbeispiele und Veranstaltungshinweise. Ferner stehen für die praktische Umsetzung von Klimaschutz und Klimaanpassung in Stadt und Region sowie in der Wohnungswirtschaft diverse Arbeitshilfen zur Verfügung.

Politische Steuerung und Kooperation

Wirkungsvolle Steuerung nachhaltiger Stadtentwicklungsprozesse erfordert aktive Mitwirkung und partnerschaftliche Kooperation aller von wohnungs- und städtebaulichen Entscheidungen und Maßnahmen Betroffenen und aller daran Beteiligten. In Sachen Beteiligung und Kooperation sind diverse Entwicklungs- und Forschungsvorhaben durchgeführt sowie Praxisbeispiele ausgewertet und dokumentiert worden. Manche Ansätze beziehen sich explizit auf bestimmte Ziel- oder Altersgruppen.

- Nationale Stadtentwicklungspolitik: [Pilotprojekte Bürgerbeteiligung](#)

Die „Nationale Stadtentwicklungspolitik“ stärkt ziviles Engagement für die Stadt und das Städtische. Dazu unterstützt sie Programme und Projekte, die zeigen, dass Engagement für und in der Stadt zukunftsweisend ist. Es geht um Initiativen in Stadt und Region, die wesentlich bürgerschaftlich getragen und umgesetzt werden. Welche Wege der Bürgerbeteiligung vielversprechend sind, wird in den 15 Pilotprojekten erprobt, die aus 230 Bewerbern ausgewählt wurden und Ende 2011 ihre Arbeit aufgenommen haben.

- ExWoSt-Forschungsfeld „Jugendliche im Stadtquartier“

Im Rahmen dieses ExWoSt-Forschungsfeldes wurde ein gesonderter Praxistest zur Wirksamkeit der Jugendbeteiligung durchgeführt. Im Projekt „[Jugendbeteiligung im Praxistest](#)“ wurden Erfolg und Nachhaltigkeit von Instrumenten der Jugendbeteiligung in der Stadtentwicklung ausgewertet.

- ExWoSt-Forschungsfeld „[Gender Mainstreaming im Städtebau](#)“

Das ExWoSt-Forschungsfeld zielte auf die Umsetzung von Gender Mainstreaming in der konkreten kommunalen Planungspraxis. Städte sollen für Frauen und Männer gleichermaßen attraktiven Lebensraum bieten. Gender Mainstreaming im Städtebau strebt nach Geschlechtergerechtigkeit in der städtebaulichen Realität. Im Ergebnis hat das Forschungsfeld gezeigt, dass Gender Mainstreaming zur Qualifizierung von Planungsprozessen und gebauter Umwelt, zu Transparenz in der Interessenabwägung, mehr Passgenauigkeit städtebaulicher Maßnahmen und damit zu einem effektiveren Mitteleinsatz in der räumlichen Planung beitragen kann.

- Quartiersbezogene Kooperation innerhalb einer Interessengruppe wurde im ExWoSt-Forschungsfeld „[Eigentümerstandortgemeinschaften im Stadtumbau](#)“ erprobt.

In 15 Modellvorhaben wurden Initiierung, Arbeitsweise, Handlungsfelder und Erfolge von Eigentümerstandortgemeinschaften untersucht. Das ExWoSt-Forschungsfeld hat gezeigt, dass private Immobilieneigentümer durch abgestimmtes oder gemeinschaftliches Handeln wichtige Beiträge zur Quartiersentwicklung leisten können. Auf diesen Erfahrungen beruht das laufende ExWoSt-Forschungsfeld

[„Kooperation im Quartier mit privaten Eigentümern zur Wertsicherung innerstädtischer Immobilienfelder“](#).

- Im Forschungsfeld „[Neue Kooperationsformen in der Stadtentwicklung](#)“ haben fünf Modellvorhaben Ansätze der institutionsübergreifenden Zusammenarbeit im Stadtquartier zwischen öffentlicher Hand, privaten Investoren und Bürgerschaft erprobt und ausgewertet.
- Im Forschungsfeld „Integration und Stadtteilpolitik“ wurden übergeordnete Integrationskonzepte und ihre Umsetzung im Stadtteil strukturell und methodisch miteinander verknüpft. Bislang waren die beiden zentralen Handlungsebenen Kommune und Stadtteil insbesondere im Bereich von integrationspolitischen Maßnahmen, Programmen und Strukturen noch nicht ausreichend miteinander verzahnt.

Stadt und Wirtschaft

Lokale Wertschöpfung, wirtschaftliche Tragfähigkeit, Beschäftigung und Berufsqualifizierung in Stadt und Stadtquartier sind Gegenstand diverser Entwicklungs-, Forschungs- und Förderansätze, so z. B.:

Nationale Stadtentwicklungspolitik: [Pilotprojekte „Stadtentwicklung und Wirtschaft“](#)

Städte und Gemeinden sollen als Wohn- und Arbeitsorte gestärkt werden. Innerhalb der urbanen Ökonomie sollen kreative und innovative Forschung sowie Produktion und Vermarktung unterstützt und verknüpft werden. Die „Nationale Stadtentwicklungspolitik“ möchte dazu beitragen, dass Städte und Stadtregionen solche Ansätze der wirtschaftlichen Entwicklung stärken und maßgeschneiderte Lösungen für aktuelle und künftige wirtschaftlichen Herausforderungen entwickeln. Im Rahmen eines Projektaufrufs sind 2013 aus über 160 Vorschlägen 20 Pilotprojekte zu „Stadtentwicklung und Wirtschaft“ hervorgegangen.

- ExWoSt-Forschungsfeld „[Quartiers-Impulse: Neue Wege zur Stärkung der lokalen Wirtschaft](#)“

In diesem ExWoSt-Forschungsfeld ging es primär darum, jenseits der baulichen Erneuerung und der sozialen Stabilisierung von Stadtquartieren die lokale Wirtschaft zu stärken. In den beiden Themenschwerpunkten „Lokale Wirtschaft“ und „Mikrofinanzierung“ sind insgesamt acht Modellvorhaben durchgeführt worden.

- Ein lokalwirtschaftlich ausgerichtetes Förderprogramm steht mit dem Bundesprogramm „Bildung, Wirtschaft, Arbeit im Quartier ([BIWAQ](#))“ zur Verfügung. Mit diesem Programm werden quartierbezogene Ausbildungs- und Arbeitsmarkimpulse gefördert (www.biwaq.de).

Über die nationalen Aktionen und Programme hinaus gibt es in den Bundesländern, Regionen und Kommunen eine Fülle an eigenständigen Aktivitäten, Programmen und Projekten im Sinne nachhaltiger Stadt- und Regionalentwicklung.

Autoren des Berichts (in alphabetischer Reihenfolge):

Brigitte Adam, Isabel Ahlke, Iris Ammann, Gisela Beckmann, Bernd Breuer, Bernd Buthe, Fabian Dosch, Klaus Einig, Markus Eltges, Evi Goderbauer, Wilfried Görmar, Orhan Güleş, Stephanie Haury, Peter Jakobowski, Christiane Kalka, Rupert Kawka, Martina Kocks, Petra Kuhlmann, Verena Lihs, Mathias Metzmacher, Antonia Milbert, André Müller, Thomas Pütz, Mechthild Renner, Juliane Skowski, Gabriele Sturm, Lars-Christian Uhlig, Andrea Vilz, Regine Wagner, Thomas Wehmeier, Stephan Willinger

Anlage 1

Memorandum

„STÄDTISCHE ENERGIEN – Zukunftsaufgaben der Städte“

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der internationalen Konferenz haben in Verantwortung für die Zukunft von Stadt und Region dieses Memorandum in umfassender und offener Beteiligung mit nationalen und internationalen Partnern der Wirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und der verschiedenen politischen Ebenen erarbeitet.

Wir wenden zwar den Blick vornehmlich nach Europa, sehen jedoch eine nachhaltige Stadtentwicklung als globales Erfordernis an.

I. Präambel

(1) Vor fünf Jahren wurde die LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt verabschiedet. Sie knüpft an die Ergebnisse der Weltkonferenz URBAN 21 aus dem Jahr 2000 an. Die damals genannten Herausforderungen sind weiterhin aktuell: demografischer Wandel, soziale Ungleichheit und Integration, Knappheit preisgünstiger Wohnungen sowie Umwelt- und Verkehrsprobleme. Seither ist der Klimawandel gravierender und seine Folgen spürbarer geworden, die Ära billiger fossiler Energie neigt sich dem Ende zu, die Nahrungsmittelproduktion wird krisenanfälliger, und die Turbulenzen des Finanzsystems haben nicht nur die öffentlichen Haushalte belastet, sondern bergen ein Risiko für den sozialen Frieden. Diese Entwicklungen betreffen Städte, in zunehmendem Maße aber auch den ländlichen Raum.

(2) Politik, Bürgergesellschaft und Wirtschaft müssen auf diese Herausforderungen Antwort geben; Antworten, die international, national, regional und städtisch ausgerichtet sind. Städten jeglicher Größenordnung kommt hierbei eine besondere Verpflichtung zu. Die große strategische Zukunftsaufgabe ist die lokale und regionale Umsetzung der Energiewende. Denn nur mit mehr Energieeffizienz und mit dem Einsatz erneuerbarer Energien kann der Abschied vom Zeitalter billiger fossiler Energie gemeistert werden. Und nur so wird ein wirkungsvoller Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel geleistet. Hier sind wiederum die Städte gefragt. Gelingen kann die Energiewende jedoch nur, wenn sie nicht als isolierte Aufgabe betrachtet, sondern in integrierende Strategien der Stadt- und Raumentwicklung eingebettet wird. Dies erfordert außerordentliche ökonomische, soziale, ökologische und kulturelle Sensibilität.

(3) In vielen Staaten ist es erklärtes Ziel, die Treibhausgas-Emissionen und den Energiebedarf drastisch zu reduzieren. In Europa soll bis 2050 der Gebäudebestand nahezu klimaneutral sein. In Deutschland setzen der Ausstieg aus der Atomkraft und die beschlossene Energiewende neue Rahmenbedingungen. Neben der Steigerung der Energieeffizienz ist eine weitgehende Umstellung auf erneuerbare Energien notwendig. Die Nutzung regenerativer Energien wird nicht nur die stadttechnische Infrastruktur, sondern auch die Gebäude sowie die Stadt- und Landschaftsbilder verändern. Die Gestaltung dieses Wandels führt in ihrer gewaltigen Dimension zu neuen Aufgaben bei der Sanierung und dem Neubau von Gebäuden und Quartieren sowie in der Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung.

(4) Europäische Städte bieten für die Herausforderungen gute Voraussetzungen. Ihre Gebäude und Stadträume sind zumeist lebenswert und anpassungsfähig, Stadtbild, Plätze, Straßen, Grünanlagen und Gebäude stiften in Zeiten beschleunigter Globalisierung lokale Identität und Heimatbildung. Ihre

jeweilige Einzigartigkeit ist wertvoll und muss erhalten bleiben. Die Städte können aufgrund ihrer baulichen und sozialen Qualitäten einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Energiewende leisten.

(5) In den Städten konzentrieren sich die gesellschaftlichen Energien für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Städtische Energien kommen zuallererst von kreativen Menschen, ihren Fähigkeiten und ihrem Engagement, die nachhaltige Erneuerung unserer Städte auf den Weg zu bringen, aber auch von Einrichtungen der Bildung und der Wissenschaft. Städte sind „energiegeladene Katalysatoren“ der notwendigen sozialen, ökonomischen, ökologischen, technologischen und kulturellen Innovationen. In ihnen konzentrieren sich Initiative und Mitwirkungsbereitschaft engagierter und kompetenter Bürger. Gegenüber Fremden und Minderheiten ist die große Mehrheit der Bürger tolerant und in sozialen Fragen solidarisch.

(6) Das Memorandum formuliert Anforderungen an die politische Gestaltungskraft, an Innovationsfähigkeit, Kreativität und das Bürgerengagement, um eine klimagerechte, sozial ausgeglichene, wirtschaftlich robuste, kurzum eine nachhaltige Stadtentwicklung sicherzustellen.

II. Schlüsselaufgaben nachhaltiger Stadtentwicklung

(7) Vier große Aufgabenfelder stehen auf der Agenda: erstens der behutsame ökologische Umbau von Gebäuden und Quartieren, zweitens die technologische Erneuerung der stadttechnischen Infrastrukturen, drittens die Entwicklung einer neuen Mobilität und viertens die gesellschaftliche Integration. Diese vier großen Aufgaben werden bereits umfangreich diskutiert, in der Regel allerdings getrennt voneinander und überdies noch in verschiedenen fachlichen und politischen Kreisen. Sie müssen zusammengeführt werden. Die Energiewende und der Kampf gegen den Klimawandel erfordern aber nicht nur den Umbau von Städten und Regionen, veränderte stadttechnische Infrastruktur, neue Mobilität und gesellschaftliche Integration, sondern auch den Respekt vor der kulturellen Identität. Und nur, wenn sich Stadt und Umland deutlich enger vernetzen, kann der notwendige Umbau gelingen.

(8) Mehr Energieeffizienz beginnt beim einzelnen Haus. Gebäude werden zunehmend vom Energieverbraucher zum Energieerzeuger (Plus-Energie-Häuser). Wichtiger noch als gutes neues Bauen sind Sanierung und energetische Ertüchtigung des Gebäudebestandes. Die energetische Sanierung ist aber nur ein, wenngleich zunehmend bedeutsamer Bestandteil einer umfassenden Sanierung, die auch eine gute Gestaltung und eine sozial gerechte Verteilung der Kosten umfasst. Entscheidend für eine erfolgreiche Energiewende ist die Gesamteffizienz im Quartier und in der Stadtregion. Neben der Energieeffizienzsteigerung und dem Einsatz erneuerbarer Energien ist vor allem ein innovativer Mix von nachhaltiger, CO₂-armer Energiegewinnung, -verbrauch, -speicherfähigkeit und -einspeisung erforderlich. Der Um- und Neubau von Gebäuden und Quartieren braucht klare Vereinbarungen, integrierte wie akteursorientierte Konzepte im Sinne einer städtischen Gesamteffizienz und gegebenenfalls zusätzliche Formen der Finanzierung.

(9) Mit einer bedarfsgerechten Anpassung vorhandener und dem Aufbau neuer stadttechnischer Infrastruktursysteme können unsere Städte zukunftsfähig bleiben. Dies erfordert erhebliche Investitionen, insbesondere beim Aufbau einer lokalen regenerativen Energieerzeugung. Es bedarf großer Anstrengungen, für die regenerativen Energiesysteme richtige Standorte und eine gute Gestaltung zu finden. Die Nutzung moderner Technik erlaubt eine fachübergreifende Optimierung und Vernetzung der Energiesysteme und der Mobilität. Intelligente Systeme und Netze können das urbane Leben in den Städten verbessern.

(10) Eine weitere Schlüsselaufgabe ist eine neue Mobilitätskultur, die sich auf innovative Technik sowie eine neue Balance von Fußgängern, Fahrradverkehr, öffentlichem Personenverkehr und

verändertem Autoverkehr gründet. Ziel ist ein stadtverträglicher, multi- und intermodaler Verkehr. Neue Angebotsformen wie Leihfahrräder und Car-Sharing entstehen. Mobilitätsmanagement und Mobilitätskarten verbessern die Nahmobilität. Der sich in vielen Städten abzeichnende Wertewandel vor allem bei jungen Erwachsenen unterstützt diese Entwicklung. Der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen ist ein wichtiger Beitrag zu einem Umweltverbund, wenn die Energie regenerativen Quellen entstammt und Lärmemissionen verringert werden. Der Güter- und Wirtschaftsverkehr muss stadtverträglich organisiert werden. Die über das Internet vermittelte Individualisierung der Waren- und Dienstleistungsnachfrage erfordert eine innovative Neuorganisation der Kurier-, Express- und Paketdienste mit dezentralen Güterverkehrs- und Güterverteilzentren sowie mit kleineren, elektrisch oder hybrid angetriebenen Lieferfahrzeugen inklusive Lastenrädern für den städtischen Bereich. Ziel ist es, Städte von Lärm und Schadstoffen zu entlasten und öffentliche Räume, Hauptstraßen und Plätze besser zu gestalten.

(11) Gesellschaftliche Integration ist die vierte große Herausforderung künftiger Stadtpolitik. Polarisierung von Armut und Reichtum sowie zwischen den Kulturen birgt das Risiko vertiefter sozialräumlicher Spaltung der Städte. Um die Integrationskraft der Stadt zu bewahren und zu stärken, müssen Schwache geschützt, interkulturelle Begegnungen gefördert, Barrieren abgebaut und Chancen vermittelt werden. Dazu bedarf es insbesondere bürgerschaftlichen Engagements. Sozialer Ausgleich, soziale Gerechtigkeit und Inklusion sind im Kontext der Energiewende ebenfalls zentrale Ziele. Neben bezahlbaren und effizienten Wohnungen sowie sozialen Einrichtungen ist es nötig, die erforderlichen Verhaltensänderungen zur Reduzierung des Energieverbrauchs in alle Bevölkerungsgruppen zu vermitteln. Dabei wird entscheidend sein, dass die Kosten der Energiewende wirtschaftlich angemessen und sozial gerecht verteilt werden. Die Ziele der LEIPZIG CHARTA mit ihrem besonderen Fokus auf Förderung der Menschen in benachteiligten Stadtteilen gewinnen bei den erforderlichen integrierten Konzepten einer energieeffizienten Quartiersentwicklung zusätzliche Bedeutung.

(12) Städte haben mit ihren vielfältigen Bildungs- und Ausbildungsangeboten ein besonderes Potential zur gesellschaftlichen Integration. Damit tragen sie auch zur Konkurrenzfähigkeit unseres gesamten Wirtschaftssystems in einer globalisierten Welt bei. Gerade junge Menschen können mit ihren Ideen und ihrem Engagement dazu beitragen, Städte lebenswerter zu machen. Ihre Mitwirkung ist in allen Feldern der Stadtentwicklung zu fördern. Nötig ist nicht nur eine frühkindliche Förderung und gute Ausbildung an den Schulen und Universitäten, sondern auch eine Atmosphäre, die jungen Menschen und Familien attraktive Arbeits- und Lebensbedingungen in Städten bietet, eine Kultur der Offenheit, der Toleranz und des bürgerschaftlichen Miteinanders sowie soziale und kulturelle Vielfalt. Eine besondere Herausforderung besteht darin, junge Menschen aus bildungsfernen Schichten zu integrieren – auch deshalb, weil der gesellschaftliche Wandel jede kreative Kraft fordert. Dabei hat es bewährt, wenn Schulen und Tagesstätten sich gegenüber ihrem Quartier öffnen und zum sozialen Mittelpunkt für Familien werden.

(13) Der demografische Wandel, insbesondere die Alterung und die Ausdifferenzierung der Lebensformen und die Verschärfung der Disparitäten, erfordert Umbauten, Umnutzungen, Ergänzungen und Rückbauten in Gebäuden und Quartieren. Dies ist auf intelligente Weise mit dem ökologischen Umbau der Städte zu verbinden. Gerade in Gesellschaften mit Bevölkerungsrückgang werden wir die zukünftigen Aufgaben nur bewältigen können, wenn ältere Bürgerinnen und Bürger länger aktiv bleiben – beruflich wie ehrenamtlich. Der alters- und familiengerechte Wohnungsneubau und die altersgerechte Modernisierung im Bestand sind auch eine Aufgabe sozialer Wohnungspolitik. Gemischte Stadtstrukturen, kurze Wege, bezahlbare Mieten und altersgerechte Wohnungen sind für ältere Menschen eine Voraussetzung, um möglichst lange in der angestammten Umgebung bleiben zu können. Sie sind ebenfalls für Familien wichtig, um in der Stadt wohnen zu können. In kompakten Gebäude- und Stadtstrukturen lassen sich demografische und ökologische Ziele am besten verbinden. Sicherheit ist für Bürgerinnen und Bürger aller Altersgruppen ein elementares Bedürfnis,

dessen Bedeutung für die Lebensqualität mit zunehmendem Alter immer mehr steigt. Nicht nur die objektive Sicherheit, auch das subjektive Sicherheitsgefühl ist ein hohes Gut, denn wer sich nicht sicher fühlt, ist in seiner Lebensqualität beeinträchtigt und in seiner gesellschaftlichen Teilhabe eingeschränkt. Öffentliche Räume müssen daher für alle Altersgruppen ohne Angst genutzt werden können. Dabei ist zu beachten, dass auch die Verwahrlosung öffentlicher Räume Angst und Unsicherheit auslöst.

(14) Innenstädte und historische Stadtkerne stiften Identität in Stadt und Region. Sie müssen als Spiegel der Stadtgeschichte, als Standort für Kultur, Bildung, Religion, Einzelhandel und Verwaltung sowie Wohnungen gestärkt werden. Der behutsame Umgang mit dem baulichen Erbe ist auch beim ökologischen Umbau erforderlich. Vor allem benachteiligte Quartiere der inneren Städte bedürfen hier besonderer Unterstützung.

(15) Großsiedlungen am Stadtrand sollten, soweit sie zur Wohnraumversorgung erforderlich sind, in baulicher, ökologischer und funktionaler Hinsicht ertüchtigt werden. Sie haben durchaus auch Vorteile, an denen angeknüpft werden kann: bauliche Dichte, die energetische Sanierung begünstigt, und oft eine gute Anbindung über den öffentlichen Nahverkehr. Am Stadtrand und im Umland ergibt sich zudem Entwicklungsbedarf mit Blick auf eine Stabilisierung von einfachen, nicht mehr nachfragegerechten Einfamilienhausgebieten ohne ausreichende Ausstattung mit sozialer Infrastruktur und ohne weitreichende Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

(16) Der nachhaltige Umbau der Städte erfordert eine neue Balance von Dichte, Offenheit und Mischung. Städte brauchen Freiraum für Erholung, Kaltluftspeicher und urbane Landwirtschaft, attraktive, fußgängerfreundliche Straßen und Plätze, Grün- und Freiflächen, die als sichere und gut gestaltete Räume empfunden werden. Sie benötigen aber auch bauliche Dichte sowie eine soziale, funktionale und bauliche Mischung. Ein gutes Verhältnis von Dichte und Offenheit trägt dazu bei, eine gesunde Stadt zu schaffen. Die kompakte Stadtentwicklung mit wohl dosierten offenen Räumen im Sinne einer „Stadt und Region der kurzen Wege“ ist das Ziel des ökologischen Umbaus. Nach wie vor ist die Innenentwicklung der Städte die zentrale Aufgabe.

(17) Ressourceneffizienz, Klimaschutz und die Bewältigung der Folgen des Klimawandels kann die Stadt nur gemeinsam mit dem Umland und den ländlichen Räumen erreichen. Es bedarf dazu vor allem einer intensiven und integrativen Abstimmung der Entwicklung mit den einzelnen Kommunen der Stadtregion. Dabei ist ein Ausgleich zwischen Stadt und Land, eine neue regionale Balance also, anzustreben. Ein zentraler Baustein ist der Aufbau regionaler Kreislaufsysteme, die den Transportaufwand für Menschen und Waren reduzieren und insbesondere kleine und mittlere Betriebe in der Region stärken können. Städte und ihr Umland sollten besser kooperieren, um regionale Wirtschaftskreisläufe zu stärken, die Nahrungsmittelversorgung der Städte aus dem Umland zu verbessern, zum Beispiel regionale Energie- und Wasserverbündnisse einzurichten, die Region für Naherholung zu erschließen und den stadtreionalen öffentlichen Verkehr zu stärken.

(18) Eine insgesamt sinkende Bevölkerung erleichtert es, den zusätzlichen Flächenverbrauch zu reduzieren. Aber auch im Bestand, vor allem bei Flächen für Gewerbe und Verkehr, sind große Sparpotentiale vorhanden. Die Wiedernutzung leer stehender Gebäude und brach gefallener Flächen muss auch aus wirtschaftlichen Gründen Vorrang vor dem Bauen auf der grünen Wiese erhalten. Brach gefallene Flächen und Gebäude können auch dem Klimaausgleich (Kaltluftentstehung, Temperatursenkung, Durchlüftung, Wasserrückhaltung) und der regenerativen Energieerzeugung (Sonnen- und Windenergie, Geothermie, Energie aus biologischer Substanz) dienen. Auch in Gewerbegebieten bestehen große Energiegewinnungspotentiale.

(19) Eine Voraussetzung guten Bauens, angemessener stadttechnischer Infrastrukturen und neuer Mobilitätsformen sind neue Bau- und Betriebsprinzipien, so genannte smart infrastructures.

Wasserversorgung und Entwässerung, Energie- und Wärmeversorgung, Verkehr und Mobilität sollten schrittweise zu dezentral organisierten und verantworteten, aber gleichzeitig vernetzten Systeme umgestaltet werden. Diese ermöglichen die Mehrfachnutzung von Ressourcen (Energie, Wasser, Gebäude, Flächen) und binden die Nutzer verstärkt ein. Energieüberschüsse aus Gebäuden können zur Energiequelle für andere Nutzungen werden – beispielsweise für Elektromobilität. Dezentrale Organisation der Versorgungsinfrastruktur und lokale und regionale Verantwortung gehören dabei zusammen.

(20) Wirtschaftsstruktureller Wandel vollzieht sich vor allem in der Stadt. Wissensbasierte Ökonomien und die Kreativwirtschaft – Wissen, Bildung, Forschung und Entwicklung, Kultur – bevorzugen häufig städtische Standorte. Sie tragen im wirtschaftlichen Bereich zur „Renaissance der Städte“ bei. Urbane Milieus haben für Innovation und Wissensaustausch hohe Bedeutung und ziehen junge Menschen an. Dies macht das Schlagwort der kreativen Beteiligung konkret: Gebraucht werden Fachleute, die ökonomische, energetische, aber auch gesellschaftliche Transformationen auf innovative Weise fördern, begleiten, nachjustieren und sichern. Der Wettbewerb um die besten Köpfe wird die Zukunft jeder Stadt mitentscheiden.

(21) In kultureller Hinsicht sind die Herausforderungen der Energiewende groß. Dabei sind das baukulturelle Erbe und die Eigenart von Städten und Stadtteilen zu respektieren. Dies bedeutet, dass Identität stiftende Ensembles und Gebäude so saniert werden, dass ihr Erscheinungsbild bewahrt wird. Aber auch für Alltagsarchitektur sollte der Grundsatz gelten: keine energetische Verbesserung ohne gestalterische Qualität. Neubauten können zukunftsfähig nach den Ressourcen- und Energiestandards von morgen entstehen. Ziel sollte es sein, mit dem notwendigen Umbau auch die Schönheit der Stadt zu steigern und die Identifikation mit und die Verantwortung für die Stadt zu erhöhen. Nachhaltiges Bauen, verbesserte stadttechnische Infrastrukturen, neue Mobilität und Verhaltensänderung zur Steigerung der Energieeffizienz und -einsparung sind wichtige Voraussetzungen für eine langfristig nachhaltige Entwicklung der Städte. Sie müssen jedoch im Einklang mit der Erhaltung und Weiterentwicklung kultureller Qualitäten und Besonderheiten der Städte stehen. Baukultur ist ein wichtiger Standortfaktor.

III. Bündnis für eine nachhaltige Stadt: Städtische Energien

(22) Eine handlungsfähige und verantwortungsvolle Politik und Verwaltung auf allen Ebenen kann den Weg zum nachhaltigen Gebäude, zum nachhaltigen Quartier und zur nachhaltigen Stadt ebnen. Die Bewältigung der großen Herausforderungen setzt breite gesellschaftliche Bündnisse und transparente Verfahren voraus. Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Gewerkschaften, Verbänden, Stiftungen, Kultur, Bildung, Medien, Religionen, Sport sowie Bauherren und Planer waren schon immer bedeutende Partner der Stadtentwicklung. Heute sind darüber hinaus mehr denn je bürgerschaftliches Engagement und private Initiativen gefragt, um neue Ideen zu entwickeln und sie als Projekte der Stadtentwicklung erfolgreich umzusetzen.

(23) Akteure in Stadt und Region folgen eigenen Logiken und Regeln. Ihre jeweiligen Stärken gilt es für Innovation, gesellschaftliches Engagement und unternehmerische Initiative in der zukunftsorientierten Stadtentwicklung zu aktivieren und zu bündeln.

(24) Die Wirtschaft zeigt unternehmerische Initiative, und die verfügt über marktfähige und nutzerfreundliche Produkte für eine zukunftsorientierte und klimagerechte Bau- und Stadtentwicklung. Forschung und Entwicklung, vor allem Bildung und Ausbildung als deren Grundlage, unterstützen diesen Erfolg. Immer mehr Unternehmen erkennen das Potential der Stadtentwicklung und bringen sich in konkrete Projekte ein.

(25) Die Kultur- und Kreativwirtschaft unterstützt mit ihrer Innovationskraft aktiv die Gestaltung unserer Städte. Ihre gesellschaftliche Relevanz gewinnt sie unter anderem daraus, dass sie die aktuellen gesellschaftlichen Herausforderungen in ihre Aktionen und Entwicklungen einbezieht.

(26) Die Wissenschaft erarbeitet Erkenntnisse in der Grundlagenforschung und anwendungsnahe Umsetzungsstrategien für die nachhaltige Bau- und Stadtentwicklung. Sie sollte stärker als bisher in Lehre und Forschung die Grundsätze und Aufforderungen des Memorandums als disziplinenübergreifende Basis für die Ausbildung der nächsten und die Fortbildung der gegenwärtigen Generationen nutzen. Eine zukunftsorientierte Bau- und Stadtforschung sollte forciert werden.

(27) Bürgerinnen und Bürger engagieren sich immer stärker für ihre Quartiere und Städte und helfen somit als Experten ihres eigenen Lebensumfeldes, die notwendigen Maßnahmen auf eine breite gesellschaftliche Basis zu stellen. Dazu sind geeignete Formen der Mitsprache, Mitentscheidung, Beteiligung und Mitgestaltung weiter zu entwickeln.

(28) Bauherren und Eigentümer (Investoren und Projektentwickler) müssen sich am Leitbild des nachhaltigen Bauens und der nachhaltigen Stadt messen lassen. Unterstützende wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Vorgabe klarer Effizienzziele können die Veränderungsbereitschaft weiter fördern.

(29) Medien sind wichtige öffentliche Diskussionsforen und haben eine besondere Verantwortung in der Vermittlung der großen Herausforderungen und der erforderlichen Anstrengungen zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Neue Medien können über offene Dialogforen, Online-Planspiele und andere Formate wirksame Plattformen bereitstellen.

(30) Architekten, Ingenieure und Planer müssen ihr Wissen in enger Zusammenarbeit der Disziplinen kreativ, zeitnah und verantwortungsvoll einsetzen. Ganzheitliche Planungsansätze und die frühzeitige Einbeziehung von Experten weiterer Disziplinen wie auch der Bürgerinnen und Bürger sind hierfür unerlässlich.

(31) Wichtig ist der Aufbau internationaler, nationaler, regionaler sowie lokaler Bündnisse zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Bürgerschaft. Solche Bündnisse entstehen nicht von selbst, sondern bei der Suche nach gemeinsamen Programmen, Plänen und Schlüsselprojekten für eine nachhaltige Stadt – zum Beispiel im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik. Sie eröffnen neue Formen der Verhandlung von strategischen Zielen und Projekten. Politik und Verwaltung haben dabei die Aufgabe, alle Akteure prozessual und inhaltlich zusammenzuführen und die notwendigen Bündnisse auf den Weg zu bringen. Diese Bündnisse müssen dauerhaft, verlässlich und transparent angelegt sein.

(32) Die kommunale Selbstverwaltung ist ein Schlüsselfaktor für eine nachhaltige Entwicklung von Städten, Gemeinden und der Nation insgesamt. Das Prinzip der Subsidiarität erweist sich gerade angesichts der raschen Veränderungen im Zuge der Globalisierung als Erfolgsmodell, das einer zentralisierten Struktur überlegen ist. Bei der Gestaltung der nachhaltigen Stadt übernimmt die öffentliche Hand eine Schlüsselrolle. Engagierte Gemeinderäte haben eine zentrale Funktion in der Stadtentwicklung inne. Daneben bedarf es einer verlässlichen und fachlich kompetenten Verwaltung mit einem langfristigen und transparenten Programm. Ihre Gestaltungsfähigkeit ist dafür Grundlage. Nötig sind optimierte Organisations- und Ablaufstrukturen sowie eine quantitativ und qualitativ angemessene Personalausstattung. Nur durch eine Zusammenführung der Themenfelder ökologischer Stadtumbau, stadttechnische Infrastruktur, neue Mobilität und soziale Integration wird eine nachhaltige Bau- und Stadtentwicklung möglich.

(33) Viele und gute, oft aber auch punktuelle und sektoral begrenzte Vorschläge für eine nachhaltige Stadt liegen bereits vor. Die Richtung ist klar, über den konkreten Weg jedoch muss in jeder Stadt eine öffentliche Debatte geführt werden. Oberstes Ziel ist die nachhaltige Stadt, die Energie- und Klimaprobleme gemeistert hat. Konzepte wie Projekte, die diesem Ziel dienen, müssen vor Ort ausgehandelt und festgelegt werden. Sie haben ökologische, ökonomische, kulturelle und soziale Aspekte zu berücksichtigen. Sie erfordern daher eine in sektoraler, zeitlicher, räumlicher und prozessualer Hinsicht integrierte Stadt- und Regionalentwicklung, auf die sich die europäischen Minister in der LEIPZIG CHARTA und der TERRITORIALEN AGENDA verpflichtet haben. Konzepte wie Projekte müssen auf offenen Handlungskorridoren und Langfristbetrachtungen basieren.

(34) Von besonderer Bedeutung sind die Stadtentwicklungskonzepte einer neuen Generation, die in integrierter Form verstärkt soziale und ökonomische Aspekte, vor allem auch energetische und klimatische Aufgaben umfassen. Eine der großen Aufgaben der Stadtentwicklungskonzepte wird es sein, Effizienzpotentiale gestaltend zu erschließen und die Energieproduktion in den Städten voranzutreiben. Es geht dabei darum, die bereits vorhandene Infrastruktur energetisch zu aktivieren, Energie über die Stadtoberflächen zu erzeugen und neue Formen der Speicherung zu entwickeln. Anzustreben ist auch eine noch stärkere Verzahnung der Klima- und Energiekonzepte mit der Bauleitplanung und Stadtsanierung. Dazu bietet beispielsweise das Baugesetzbuch nach seiner Novellierung gute Möglichkeiten.

(35) Zur Umsetzung der Stadtentwicklungspläne dienen Pilotprojekte. Sie testen neue Wege und zeigen, wie eine nachhaltige Entwicklung gestaltet werden kann. Die derart gewonnenen Erkenntnisse müssen schnell und umfassend umgesetzt werden. Parallel dazu sollten qualitätssichernde Verfahren durchgeführt werden, beispielsweise Planungswerkstätten, Wettbewerbe und diskursive Verfahren. Solche Verfahren erleichtern auch die Bildung lokaler, projektbezogener Bündnisse.

(36) Finanzierungsmöglichkeiten der Förderprogramme müssen auch zukünftig immer wieder an die aktuellen Herausforderungen der Energiewende, des Klimaschutzes und der Klimafolgenbewältigung angepasst und aufeinander abgestimmt werden. Zielorientierung, technologische Offenheit und integrierte Quartiersansätze der Energieversorgung und der Gebäudesanierung müssen weiterhin maßgebliche Kriterien der Programmgestaltung sein. Auch der private Bankensektor ist aufgerufen, sich in noch größerem Umfang an der Finanzierung der Energiewende als gesamtgesellschaftliche Aufgabe zu beteiligen. Ein wirksames Mittel sind Wettbewerbe um Fördermittel, damit die besten Ideen des ökologischen Stadtumbaus und der Kooperation im Quartier, in Stadt und Region ermittelt werden. Die Grundlage einer nachhaltigen Finanzierung muss die Lebenszyklusbetrachtung sein. Kommunen stehen vor großen Herausforderungen im Finanz- und Infrastrukturmanagement sowie in der Liegenschaftspolitik.

(37) Die Notwendigkeit der Energiewende und der ökologischen Weiterentwicklung von Städten und Regionen muss aktiv kommuniziert werden. Möglichkeiten für eine umfassende Mitwirkung und damit Mitgestaltung durch Bürgerinnen und Bürger sind Voraussetzungen für den Erfolg. Es gilt, das Bewusstsein der Bevölkerung für einen verantwortungsvollen Umgang mit knappen Ressourcen und eine intelligente Nutzung des urbanen Raums zu schärfen. So können neue Potentiale, lokales Wissen und neue Bürgerschichten für eine nachhaltige Stadt aktiviert werden. Klare Verabredungen und Regeln helfen, bei der Partizipation eindeutige Verantwortungen zu schaffen und Entscheidungsbefugnisse zu regeln.

(38) Für die nachhaltige Bau- und Stadtentwicklung sind öffentliche Investitionen in die städtische Infrastruktur zwingend erforderlich. Die Europäischen Strukturfonds sollten hinsichtlich der Förderung der städtischen Dimension einen Ausbau erfahren. Deutschland hat mit seiner jahrzehntelangen, erfolgreichen Städtebauförderung ein starkes Instrument entwickelt, das auch weiterhin unter sich verändernden Verhältnissen den Weg in Richtung nachhaltiger Städte aktiv unterstützen muss. Bund,

Länder und Gemeinden haben dies in enger Kooperation erreicht. Zukünftig sollte der Bund mehr Verantwortung für bundesweit relevante, modellhafte Stadtentwicklungsprojekte übernehmen.

IV. Aufruf zum gemeinsamen Handeln

(39) Wir appellieren an die Verantwortlichen in Städten, Regionen, Staaten und internationalen Organisationen ebenso wie in Verbänden, Unternehmen und Initiativen, eigenverantwortlich Programme und Projekte für eine nachhaltige Stadtentwicklung unter Berücksichtigung der kulturellen, sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Dimensionen der Städte auf den Weg zu bringen.

(40) Ein Anfang ist gemacht. Aufbruchstimmung ist in allen gesellschaftlichen Gruppen zu spüren. Um die gemeinsam formulierten Ziele zu erreichen, müssen die verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen in Bündnissen und Entwicklungspartnerschaften für nachhaltige Städte zusammenwirken. Es gilt, diese Bündnisse auf den jeweiligen Handlungsebenen zu koordinieren – wie dies in Deutschland mit der Nationalen Stadtentwicklungspolitik bereits erfolgreich geschieht. Voraussetzung ist ein nationaler sowie internationaler Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer.

(41) Die Politik sollte Rahmenbedingungen für den nachhaltigen Stadtumbau einschließlich der Energiewende schaffen und umsetzen sowie breit angelegte Bündnisse für die nachhaltige Stadt initiieren. Dies erfordert die Bereitschaft zu einem umfassenden öffentlichen Dialog: Akteure aus allen Bereichen sind bereits bei der Suche nach Ideen und Projekten sowie der Prioritätensetzung und nicht erst bei deren Umsetzung in transparenten Verfahren so einzubinden, dass sie zu aktiven Gestaltern werden.

(42) Die öffentliche Verwaltung sollte in ihren Strukturen, ihrer Arbeitsweise und ihren Inhalten den Anforderungen an nachhaltige Stadtentwicklung gerecht werden. Das heißt: Überwindung der sektoralen Trennung von Architektur, Stadtentwicklung, Infrastrukturplanung, Verkehrsentwicklung und Sozialplanung sowie Kooperation mit anderen Akteuren bei der Programm- und Projektentwicklung. Außerdem ist es unabdingbar, klare Prioritäten zugunsten einer lokalen Energiewende zu setzen.

(43) EU-Institutionen und internationale Organisationen sollten integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung noch stärker und gezielter als bislang fördern und in allen relevanten Politikbereichen berücksichtigen. Dies setzt eine sektorübergreifende Herangehensweise voraus, die den spezifischen Gegebenheiten vor Ort Raum lässt.

(44) Wirtschaft, Unternehmen und Gewerkschaften sollten sich intensiver mit den Rahmenbedingungen und den Optionen nachhaltiger Bau- und Stadtentwicklung auseinandersetzen. Die Wirtschaft muss ihre Verantwortung für die Umsetzung der Energiewende auf städtischer Ebene wahrnehmen.

(45) Bildung und Wissenschaft sollten sich weit intensiver in einen kritisch-konstruktiven Dialog über nachhaltige Stadt einbringen. Hochschulen und Forschungseinrichtungen sowie Schulen sollten sich in besonderem Maße engagieren und stärker beratend wirksam werden, Plattformen für öffentliche Dialoge bereitstellen und die erarbeiteten Kenntnisse in die Öffentlichkeit vermitteln. Fort- und Weiterbildung sind zu intensivieren.

(46) Bauherren und Eigentümer sowie Planer und Fachexperten sollten das Leitbild der nachhaltigen Stadt zur Grundlage ihrer Arbeit machen. Sie sollten das wachsende Bewusstsein um notwendige Veränderungen nicht unterschätzen und sich frühzeitig für den Wandel einsetzen. Integrierte Planungsansätze und ganzheitliches, lebenszyklusorientiertes Planen und Bauen sind oberstes Gebot.

(47) Bürgerinnen und Bürger aus allen sozialen Gruppierungen sollten sich noch stärker für das Gemeinwohl engagieren – in gesellschaftlichen wie im individuellen Sinne. Das sollte nicht nur mit Blick auf ihre Straßen oder ihren Stadtteil, sondern auch auf die gesamte Stadt und Region geschehen. Dabei gilt es, das klassische Ehrenamt wo immer möglich zu unterstützen. Auch durch öffentliche Anerkennung seiner herausragenden Leistungen. Zu ermöglichen sind auch neue projektbezogene und zeitlich begrenzte Formen von Bürgerengagement.

(48) Die Medien sollten Themen der nachhaltigen Stadtentwicklung stärker in ihre Berichterstattung einbeziehen und über die kulturellen, sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Dimensionen verantwortungsvoll berichten, damit der Diskurs über diese zentralen Zukunftsaufgaben im öffentlichen Raum geführt werden kann. Im Hinblick auf neue Partnerschaften und Bündnisse kommt den Medien eine Multiplikatorenfunktion zu.

(49) Die neuen sozialen Medien werden für den Diskurs über die nachhaltige Stadt und ihre Weiterentwicklung als Plattform immer wichtiger. Sie können vielfältige Aktivitäten initiieren und unterstützen. Es gilt, soziale Medien einzubeziehen und so den Dialog mit allen gesellschaftlichen Gruppen offensiv zu führen.

(50) Die nachhaltige Stadt ist klimagerecht und energieeffizient, anpassungsfähig und sozial gerecht, wirtschaftlich effizient und, nicht zuletzt, gestalterisch einzigartig und schön. Die nachhaltige Stadt von morgen ist das Ergebnis unseres Handelns heute. Voraussetzung, Medium wie Ergebnis dieses Handelns sind STÄDTISCHE ENERGIEN.

Anlage 2

LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt

Angenommen anlässlich des
Informellen Ministertreffens zur Stadtentwicklung und zum territorialen Zusammenhalt
in Leipzig am 24. / 25. Mai 2007

Präambel

Die „LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt“ ist ein Dokument der Mitgliedstaaten, das unter umfassender und transparenter Beteiligung der europäischen Interessenvertreter erarbeitet wurde. In Kenntnis der Herausforderungen und Chancen sowie der verschiedenen historischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Hintergründe der europäischen Städte haben sich die für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister der Mitgliedstaaten auf gemeinsame Grundsätze und Strategien für die Stadtentwicklungspolitik geeinigt. Die Ministerinnen und Minister verpflichten sich dazu,

- eine politische Initiative in ihren Mitgliedstaaten zu starten, wie die Grundsätze und Strategien der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt in nationale, regionale und lokale Entwicklungspolitiken integriert werden können.
- das Instrument der integrierten Stadtentwicklung voranzubringen, die Governance-Strukturen für deren Umsetzung zu unterstützen und die hierfür erforderlichen Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene zu schaffen.
- eine ausgeglichene räumliche Entwicklung auf der Basis eines europäischen polyzentrischen Städtesystems zu befördern.

Die Ministerinnen und Minister danken der deutschen Präsidentschaft für die Vorlage des Berichts „Integrierte Stadtentwicklung als Erfolgsbedingung einer nachhaltigen Stadt“ sowie der Studien „Städtebauliche Aufwertungsstrategien in benachteiligten Stadtquartieren“, „Stärkung der lokalen Ökonomie und der lokalen Arbeitsmarktpolitik in benachteiligten Stadtquartieren“, „Aktive Bildungs- und Ausbildungspolitik für Kinder und Jugendliche in benachteiligten Stadtquartieren“ sowie „Nachhaltiger Stadtverkehr und benachteiligte Stadtquartiere“ mit ihren Beispielen guter Praxis aus ganz Europa. Diese Studien werden den Städten jeder Größe helfen, die in der Leipzig Charta zugrunde gelegten Grundsätze und Strategien in der Praxis anzuwenden.

Die Ministerinnen und Minister erklären:

Wir, die für die Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, betrachten die gewachsenen europäischen Städte jeder Größe als ein wertvolles und unersetzbares Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgut.

Mit dem Ziel, unsere Städte zu schützen, zu stärken und weiter zu entwickeln, unterstützen wir, aufbauend auf dem Arbeitsprogramm von Lille, dem Urban Acquis von Rotterdam und dem Bristol Accord, nachdrücklich die Nachhaltigkeitsstrategie der Europäischen Union. Dabei sind alle Dimensionen einer nachhaltigen Entwicklung gleichzeitig und gleichgewichtig zu berücksichtigen. Hierzu zählen wirtschaftliche Prosperität, sozialer Ausgleich und gesunde Umwelt. Gleichzeitig sind die kulturellen und gesundheitlichen Erfordernisse zu beachten. Den institutionellen Kapazitäten in den Mitgliedstaaten ist dabei Rechnung zu tragen.

Unsere Städte verfügen über einzigartige kulturelle und bauliche Qualitäten, große soziale Integrationskräfte und außergewöhnliche ökonomische Entwicklungschancen. Sie sind Wissenszentren und Quellen für Wachstum und Innovation. Zugleich sind in unseren Städten aber auch demografische Probleme, soziale Ungleichheit, Ausgrenzung bestimmter Bevölkerungsgruppen,

ein Bedarf an preisgünstigen und geeigneten Wohnungen und Umweltprobleme erkennbar. Auf Dauer können die Städte ihre Funktion als Träger gesellschaftlichen Fortschritts und wirtschaftlichen Wachstums im Sinne der Lissabon-Strategie nur wahrnehmen, wenn es gelingt, die soziale Balance innerhalb und zwischen den Städten aufrecht zu erhalten, ihre kulturelle Vielfalt zu ermöglichen und eine hohe gestalterische, bauliche und Umweltqualität zu schaffen.

Wir brauchen mehr ganzheitliche Strategien und abgestimmtes Handeln aller am Prozess der Stadtentwicklung beteiligten Personen und Institutionen - auch über die Grenzen der einzelnen Städte und Gemeinden hinaus. Ob auf örtlicher, regionaler, nationaler und europäischer Ebene, alle Regierungsebenen tragen eine eigene Verantwortung für die Zukunft unserer Städte. Um diese Verantwortung auf den verschiedenen Regierungsebenen effektiv zu gestalten, müssen wir die sektoralen Politikfelder besser koordinieren und ein neues Verantwortungsbewusstsein für eine integrierte Stadtentwicklungspolitik schaffen. Wir müssen gewährleisten, dass alle, die an der Umsetzung der Ziele für eine nachhaltige Stadt arbeiten, die dafür erforderlichen und berufsübergreifenden Kompetenzen und Kenntnisse erwerben.

Wir begrüßen ausdrücklich die Aussagen und Empfehlungen der Territorialen Agenda der Europäischen Union sowie die Arbeiten der europäischen Institutionen, die eine integrierte Sicht der Stadtentwicklung befördern. Wir würdigen die Bedeutung der „Aalborg Commitments“ als wichtigen Beitrag zum strategischen und koordinierten Handeln auf lokaler Ebene sowie die Schlussfolgerungen des Europäischen Forums für Architekturpolitik „Baukultur für eine nachhaltige Stadtentwicklung“ vom 27. April 2007. Wir nehmen die Europäische Charta „Netzwerk VITAL CITIES“ zur Kenntnis.

Wir empfehlen:

I. die Ansätze einer integrierten Stadtentwicklungspolitik stärker zu nutzen.

Unter integrierter Stadtentwicklungspolitik verstehen wir eine gleichzeitige und gerechte Berücksichtigung der für die Entwicklung von Städten relevanten Belange und Interessen. Integrierte Stadtentwicklungspolitik ist ein Prozess. In diesem Prozess findet die Koordinierung zentraler städtischer Politikfelder in räumlicher, sachlicher und zeitlicher Hinsicht statt. Die Einbeziehung der wirtschaftlichen Akteure, Interessengruppen und der Öffentlichkeit sind hierbei unabdingbar. Integrierte Stadtentwicklungspolitik ist eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung der europäischen Nachhaltigkeitsstrategie. Ihre Umsetzung ist eine Aufgabe von europäischer Dimension, in der jedoch die örtlichen Besonderheiten berücksichtigt und das Subsidiaritätsprinzip gewahrt werden muss.

Der mit integrierter Stadtentwicklungspolitik erreichte Interessenausgleich bildet eine tragfähige Konsensbasis zwischen Staat, Regionen, Städten, Bürgern und wirtschaftlichen Akteuren. Durch die Bündelung von Wissen und finanziellen Ressourcen wird die Wirksamkeit der knappen öffentlichen Mittel vergrößert. Öffentliche und private Investitionen werden besser aufeinander und untereinander abgestimmt. Integrierte Stadtentwicklungspolitik bindet verwaltungsexterne Akteure ein und beteiligt die Bürger aktiv an der Gestaltung ihres unmittelbaren Lebensumfeldes. Zugleich kann damit eine größere Planungs- und Investitionssicherheit erreicht werden.

Wir empfehlen den europäischen Städten, die Entwicklung von integrierten Stadtentwicklungsprogrammen auf gesamtstädtischer Ebene zu prüfen. Diese auf Umsetzung orientierten Planungsinstrumente sollten

- auf Grundlage einer Bestandsanalyse die Stärken und Schwächen der Stadt und der Stadtteile beschreiben,
- konsistente Entwicklungsziele für das Stadtgebiet formulieren und eine Vision für die Stadt entwickeln,
- die unterschiedlichen teilräumlichen, sektoralen und technischen Pläne und politischen Maßnahmen aufeinander abstimmen und sicherstellen, dass die geplanten Investitionen eine ausgeglichene Entwicklung des städtischen Raums fördern,

- den Finanzmitteleinsatz öffentlicher und privater Akteure räumlich bündeln und koordinieren,
- auf lokaler und stadtreionaler Ebene koordiniert werden und die Bürger und andere Beteiligte einbeziehen, die maßgeblich zur Gestaltung der zukünftigen wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Qualität der Gebiete beitragen können.

Die lokale und stadtreionale Abstimmung muss gestärkt werden. Ziel ist eine gleichberechtigte Partnerschaft zwischen Stadt und Land und zwischen Klein-, Mittel- und Großstädten innerhalb von Stadt- und Metropolregionen. Die allein auf eine Stadt bezogene Betrachtung stadtentwicklungspolitischer Probleme und Entscheidungen muss überwunden werden. Unsere Städte sollten Kristallisationspunkte der stadtreionalen Entwicklung sein und Verantwortung für den territorialen Zusammenhalt übernehmen. Dafür ist es hilfreich, wenn sich unsere Städte zukünftig stärker auf europäischer Ebene vernetzen.

Integrierte Stadtentwicklungspolitik bietet ein in vielen europäischen Städten bereits bewährtes Instrumentarium zur Entwicklung moderner, kooperativer und wirkungsvoller Governance-Strukturen. Dieses Instrumentarium ist zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Städte unverzichtbar. Integrierte Stadtentwicklungspolitik kann Siedlungs-, Wirtschafts- und Infrastrukturentwicklung vorausschauend koordinieren, indem sie, unter anderem, die bestehenden Auswirkungen von Alterung der Bevölkerung und Wanderungstendenzen sowie die energiepolitischen Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Im Rahmen der integrierten Stadtentwicklungspolitik sehen wir zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Städte folgende Handlungsstrategien als besonders wichtig an:

- **Herstellung und Sicherung qualitätvoller öffentlicher Räume**
Die Qualitäten von öffentlichen Räumen, urbanen Kulturlandschaften und von Architektur und Städtebau spielen für die konkreten Lebensbedingungen der Stadtbewohner eine zentrale Rolle. Als weiche Standortfaktoren sind sie darüber hinaus bedeutend für Unternehmen der Wissensökonomie, für qualifizierte und kreative Arbeitskräfte und für den Tourismus. Deshalb muss das Zusammenwirken von Architektur, Infrastruktur- und Stadtplanung mit dem Ziel intensiviert werden, attraktive, nutzerorientierte öffentliche Räume mit hohem baukulturellen Niveau zu schaffen. Baukultur ist in einem umfassenden Sinne zu verstehen, als Gesamtheit aller die Qualität des Planens und Bauens beeinflussenden kulturellen, ökonomischen, technischen, sozialen und ökologischen Aspekte. Die Ansprüche von Baukultur dürfen jedoch nicht nur auf öffentliche Räume beschränkt bleiben. Baukultur ist eine Notwendigkeit für die Stadt als Ganzes und deren Umgebung. Die Städte und der Staat müssen hier ihren Einfluss geltend machen. Dies gilt insbesondere für die Bewahrung des baukulturellen Erbes. Historische Gebäude, öffentliche Räume und deren städtische und architektonische Werte müssen erhalten bleiben.
Die Schaffung und Sicherung von funktionsfähigen und gestalterisch anspruchsvollen städtischen Räumen und Infrastrukturen ist daher eine Gemeinschaftsaufgabe der nationalen, regionalen und kommunalen Behörden, aber auch der Bürger und Unternehmen.
- **Modernisierung der Infrastrukturnetze und Steigerung der Energieeffizienz**
Einen wesentlichen Beitrag für die Lebens- sowie für die Standort- und Umweltqualität leisten nachhaltige, gut zugängliche und preisgünstige Stadtverkehrssysteme mit abgestimmten Verbindungen zu den stadtreionalen Verkehrssystemen. Hierbei ist dem Verkehrsmanagement und der Verknüpfung der Verkehrsträger einschließlich des Rad- und Fußgängerverkehrs besondere Beachtung zu schenken. Stadtverkehr muss in Einklang mit den Nutzungsansprüchen von Wohnen, Arbeiten, Umwelt und öffentlichen Räumen stehen.

Technische Infrastrukturen, insbesondere die Wasserversorgung, die Abwasserreinigung und andere Versorgungsnetze müssen rechtzeitig ertüchtigt und an die veränderten Bedürfnisse angepasst werden, damit sie auch künftig ihren Beitrag zu einer hohen städtischen Lebensqualität leisten.

Wesentliche Voraussetzungen für eine nachhaltige Ver- und Entsorgungsinfrastruktur sind Energieeffizienz, sparsamer Umgang mit natürlichen Ressourcen und wirtschaftliche Effizienz im Betrieb. Die Energieeffizienz im Gebäudebereich muss verbessert werden. Dies gilt für neue und alte Gebäude gleichermaßen. Die Renovierung des Gebäudebestandes trägt maßgeblich zur Energieeffizienz und zur Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner bei. Den Plattenbauten sowie alten und Gebäude mit schlechter Bausubstanz muss hierbei besondere Beachtung zu Teil werden. Optimierte und leistungsstarke Infrastrukturnetze und energieeffiziente Gebäude senken die Standortkosten für Unternehmen und Bewohner.

Eine wichtige Grundlage für die effiziente und nachhaltige Nutzung von Ressourcen ist eine kompakte Siedlungsstruktur. Diese kann durch eine Stadt- und Regionalplanung, die eine Zersiedelung des städtischen Umlandes verhindert, erreicht werden. Hier muss engagiert dafür gesorgt werden, dass das Flächenangebot gesteuert und Spekulationen eingedämmt werden. Als besonders nachhaltig hat sich dabei das Konzept der Mischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeitgestaltung in den Stadtquartieren erwiesen. Die Städte müssen unter Einsatz modernster Informations- und Kommunikationstechnologien in den Bereichen Bildung, Arbeitsmarkt, soziale Dienste, Gesundheit, Sicherheit und eGovernment einen Beitrag dazu leisten, die Lebensqualität der Menschen und die Standortattraktivität der Unternehmen zu sichern und auszubauen. Gleichzeitig müssen die modernen Informations- und Kommunikationstechnologien auch als Instrument einer verbesserten städtischen Verwaltung genutzt werden.

Unsere Städte müssen sich auch den Anforderungen anpassen, die sich aus dem drohenden Klimawandel ergeben. Eine gestalterisch und planerisch hochwertige Stadtentwicklung kann Wachstum mit geringem Kohlendioxidausstoß ermöglichen, die Umweltqualität verbessern und Kohlendioxidemissionen verringern. Dies können die Städte durch innovative Vorbeugungs- und Anpassungsmaßnahmen erreichen, indem sie die Entwicklung neuer Industrien und Unternehmen mit niedrigem Kohlendioxidausstoß fördern.

- **aktive Innovations- und Bildungspolitik**

Wissen entsteht zum großen Teil in Städten und wird auch dort vermittelt. Ob das Wissenspotenzial einer Stadt optimal genutzt wird, hängt von der Qualität der vorschulischen und schulischen Bildung, von der Durchlässigkeit des Schul- und beruflichen Ausbildungssystems und der sozialen und kulturellen Netzwerke, von den Angeboten für lebenslanges Lernen, von der Exzellenz der Universitäten und außeruniversitären Forschungsinstitute und vom Transfer-Netzwerk zwischen Wirtschaft und Wissenschaft ab. Integrierte Stadtentwicklungspolitik kann zur Verbesserung dieser Faktoren beitragen, z.B. indem sie die beteiligten Akteure zusammenführt, Netzwerke unterstützt und Standortstrukturen optimiert. Integrierte Stadtentwicklung fördert den sozialen und interkulturellen Dialog.

Integrierte Stadtentwicklungskonzepte, ein kooperatives Stadtentwicklungsmanagement und eine gute Steuerung der Städte dienen sowohl dazu, die Potenziale europäischer Städte zielgerichtet für Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum zu nutzen als auch dazu, Disparitäten zwischen und innerhalb der Stadtgebiete auszugleichen. Sie bieten die Chance für gesellschaftliche und demokratische Teilhabe.

II. besondere Aufmerksamkeit den benachteiligten Stadtquartieren im gesamtstädtischen Kontext zu widmen.

Die Städte stehen gerade in Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen und sozialen Strukturwandel und der Globalisierung vor sehr großen Herausforderungen. Zu den spezifischen Problemen zählen dabei insbesondere hohe Arbeitslosigkeit und soziale Ausgrenzung. Städte weisen große Unterschiede innerhalb ihrer Gebietsgrenzen auf, insbesondere hinsichtlich der wirtschaftlichen und sozialen Chancen, aber auch im Hinblick auf Umweltqualitäten. Hinzu kommt, dass die sozialen Differenzierungen und wirtschaftlichen Entwicklungsunterschiede häufig zunehmen und damit zur Destabilisierung in den Städten beitragen. Eine Politik der sozialen Integration, die zur Verringerung von Ungleichheiten beiträgt und der sozialen Ausgrenzung entgegen wirkt, ist die beste Garantie für den Erhalt der Sicherheit in unseren Städten.

Um den sozialen Zusammenhalt und die Integration in den Städten und Stadtregionen zu erreichen, kann eine gut konzipierte soziale Wohnraumpolitik ein wirkungsvolles Instrument sein. Gesunder, bedarfsgerechter und preisgünstiger Wohnraum kann die Attraktivität und Anziehungskraft sowohl für junge als auch für ältere Menschen erhöhen und somit zur Stabilität im Stadtteil beitragen.

Im Sinne einer vorausschauenden Stadtentwicklungspolitik ist es notwendig, die Anzeichen einer sich verschlechternden Stadtquartierssituation zu erkennen, ernst zu nehmen und frühzeitig Gegenmaßnahmen einzuleiten. Dies erspart Kosten. Eine einmal eingetretene Abwärtsspirale wieder umzukehren, verlangt im Vergleich zum rechtzeitigen Eingreifen ein Vielfaches der Kosten.

Wir müssen den Bewohnern in betroffenen Stadtquartieren Perspektiven und Hilfestellungen sowie Präventionsmaßnahmen anbieten. Um die optimale Lösung für jedes einzelne benachteiligte Stadtquartier zu finden, ist eine aktive Beteiligung der Bewohner und eine Intensivierung des Dialogs zwischen Vertretern aus der Politik, Bewohnern und wirtschaftlichen Akteuren erforderlich.

Vor diesem Hintergrund sehen wir, eingebettet in eine gesamtstädtische integrierte Stadtentwicklungspolitik, für benachteiligte Stadtquartiere folgende Handlungsstrategien als zentral an:

- **Städtebauliche Aufwertungsstrategien verstetigen**
Zwischen wirtschaftlicher Aktivität und Investitionen einerseits und qualitativ hochwertigen städtebaulichen Strukturen, einer intakten gebauten Umwelt und einer modernen und leistungsstarken Infrastruktur andererseits besteht ein unmittelbarer Zusammenhang. Aus diesem Grund ist es notwendig, den Gebäudebestand in benachteiligten Stadtquartieren gestalterisch, baulich und im Hinblick auf eine größere Energieeffizienz zu verbessern. Ein großes Potenzial für eine Steigerung der Energieeffizienz innerhalb der EU und somit für den Klimaschutz liegt in höheren Anforderungen an neue und bereits bestehende Wohngebäude, insbesondere in Plattenbausiedlungen sowie alten Gebäuden mit schlechter Bausubstanz. Um städtebauliche Aufwertungsinvestitionen nachhaltig zu machen, müssen diese in ein langfristiges Entwicklungskonzept eingebettet werden, das unter anderem auch die öffentlichen und privaten Folgeinvestitionen umfasst.
- **Stärkung der lokalen Wirtschaft und der lokalen Arbeitsmarktpolitik**
In benachteiligten Stadtquartieren müssen ökonomische Stabilisierungsmaßnahmen auch bei den wirtschaftlichen Kräften im Stadtteil selber ansetzen. Geeignete Instrumente sind in diesem Zusammenhang eine gebietsbezogene Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik. Ziel ist die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen und die Erleichterung von Existenzgründungen.

Vor allem die Zugangschancen zum lokalen Arbeitsmarkt müssen durch nachfrageorientierte Qualifikationsangebote verbessert werden. Auch die Beschäftigungs- und Ausbildungsmöglichkeiten in der ethnisch geprägten Wirtschaft müssen stärker genutzt werden.

Europäische Union, Mitgliedstaaten und Städte sind gefordert, verbesserte Bedingungen und Instrumente zur Stärkung der lokalen Wirtschaft und damit der lokalen Arbeitsmärkte zu schaffen, insbesondere durch die Förderung sozialwirtschaftlicher Einrichtungen und bürgernaher Dienstleistungen.

- **Aktive Bildungs- und Ausbildungspolitik für Kinder und Jugendliche**

Zentraler Ansatzpunkt zur Verbesserung der Situation in benachteiligten Stadtquartieren ist eine Verbesserung der lokalen Bildungs- bzw. Ausbildungssituation in Verbindung mit einer aktivierenden Kinder- und Jugendpolitik.

In benachteiligten Stadtquartieren müssen verstärkt solche Bildungsangebote geschaffen und verbessert werden, die an die Bedürfnisse und Defizite der dort lebenden Kinder und Jugendlichen anknüpfen. Mit einer sozialraumorientierten Kinder- und Jugendpolitik müssen wir dazu beitragen, Teilhabe und Verwirklichungschancen der in diesen Gebieten lebenden Kinder und Jugendlichen zu verbessern und Chancengleichheit dauerhaft zu sichern.

- **Leistungsstarken und preisgünstigen Stadtverkehr fördern**

Viele benachteiligte Stadtquartiere sind durch schlechte Verkehrsanbindungen und Umwelteinflüsse zusätzlich belastet. Dies schränkt die Qualität dieser Gebiete als Wohn- und Lebensstandort ein. Die Entwicklung eines leistungsstarken und preisgünstigen öffentlichen Personennahverkehrssystems stützt das Recht der Bürger in diesen Stadtquartieren auf Mobilität und Erreichbarkeit.

Um das zu erreichen, muss die Verkehrsplanung und -führung in diesen Gebieten verstärkt darauf gerichtet werden, negative Umweltauswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Der Verkehr ist so zu gestalten, dass die Stadtquartiere besser in das Stadt- und Regionalgefüge integriert werden. Hierzu gehören auch Verkehrsnetze für den Fuß- und Radverkehr.

In dem Maße, in dem es gelingt, die benachteiligten Stadtquartiere wirtschaftlich zu stabilisieren, sozial zu integrieren sowie gestalterisch und verkehrlich aufzuwerten, steigen die Chancen, dass unsere Städte langfristig Orte des gesellschaftlichen Fortschritts, des Wachstums und der Innovation bleiben.

Wir betonen:

Eine Stadtentwicklungspolitik sollte auf nationaler Ebene verankert sein. Auch von dieser Ebene sollten Impulse für innovative Lösungen ausgehen.

Unsere Städte brauchen Handlungsspielraum für eine verantwortungsvolle Wahrnehmung kommunaler Aufgaben und eine solide und langfristig stabile finanzielle Basis. Daher ist es auch wichtig, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die europäischen Strukturfonds für substanzielle integrierte Stadtentwicklungsprogramme zu nutzen. Der Einsatz dieser Mittel sollte sich möglichst eng an den bestehenden Schwierigkeiten und Potenzialen orientieren und die spezifischen Chancen und Probleme in den Mitgliedstaaten berücksichtigen. Soweit noch nicht vorhanden, sollten die lokalen Verwaltungen notwendige Qualifikationen zur Umsetzung einer integrierten und nachhaltigen Stadtentwicklung entwickeln.

Die neuen EU Initiativen JESSICA und JEREMIE bieten viel versprechende Möglichkeiten, um die Wirksamkeit der herkömmlichen nationalen und europäischen Finanzierungsquellen zur Förderung

der Stadtentwicklung und kleiner und mittlerer Unternehmen zu verstärken. Diese Initiativen sollten geeignete Instrumente des Finanz-Engineering nutzen, um privates Kapital für die Umsetzung von integrierten Stadtentwicklungskonzepten einzubeziehen.

Auf nationaler Ebene muss allen Ministerien deutlicher bewusst werden, dass den Städten eine wichtige Rolle zukommt, wenn es darum geht, nationale, regionale und kommunale Zielsetzungen zu verwirklichen, und dass ihre fachpolitischen Maßnahmen Auswirkungen für die Städte haben. Die Bemühungen der verschiedenen Fachministerien, die im Bereich Stadtentwicklung tätig sind oder auf die Stadtentwicklung Einfluss nehmen, müssen besser aufeinander abgestimmt und verknüpft werden.

Wir unterstreichen die Bedeutung eines systematischen und strukturierten Austauschs von Erfahrungen und Know how im Bereich der nachhaltigen Stadtentwicklung. Wir bitten die Europäische Kommission, das Ergebnis des Austausches bewährter Praktiken auf einer Konferenz basierend auf den Grundsätzen der Leipzig Charta unter dem Dach der Initiative „Regionen für den wirtschaftlichen Wandel“ vorzustellen. Daneben ist eine europäische Plattform wichtig, um den Erfahrungsaustausch hinsichtlich guter Beispiele, Statistiken, Benchmark-Studien, Evaluierungen, Expertengutachten und sonstiger städtischer Forschungen stärker zu bündeln und somit die an der Stadtentwicklung beteiligten Akteure auf allen Ebenen und in allen Bereichen zu unterstützen. Wir werden den Austausch von Know how und Erfahrung zwischen politischen Entscheidungsträgern, Praktikern und Wissenschaftlern auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene auch in Zukunft unterstützen und intensivieren, um die städtische Dimension der europäischen Nachhaltigkeitsstrategie, der Lissabon-Strategie und der europäischen Beschäftigungsstrategie zu stärken.

Europa braucht starke und lebenswerte Städte und Regionen.

Impressum

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
E-Mail: zentrale@bbr.bund.de
Deichmanns Aue 31 - 37
53179 Bonn

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)
E-Mail: service@bmub.bund.de
Stresemannstraße 128 - 130
10117 Berlin

Stand: 22.07.2015, BBSR