

Quo Vadis Innenstadt – Ein zentraler Ort der Stadtgesellschaft im Wandel

INNENSTADT ALS ÖFFENTLICHER RAUM: Die Innenstädte der Metropolen und Großstädte genau wie die historischen Stadtkerne von Klein- und Mittelstädten stehen für Nutzungs- und Angebotsvielfalt, repräsentative Stadträume und Adressen, eine hohe Erreichbarkeit und identitätsstiftende Atmosphären. Mit ihren zentralen Einrichtungen und Institutionen von Politik, Verwaltung und Gesellschaft, aber auch als traditionelle Marktplätze und Begegnungsorte prägen sie das Antlitz und den Stolz der Städte. Mit ihren Bauten und öffentlichen Räumen verkörpern sie Stadtkultur und sind Bühne für Stadtgesellschaften, Gäste und Touristen. Dieses Bild und ein damit einhergehendes Selbstverständnis verändern sich derzeit gravierend.

von: Prof. Dr.-Ing. Iris Reuther, Senatsbaudirektorin der Freien Hansestadt Bremen



„Deshalb steht die bisherige Ausrichtung der zentralen Innenstädte auf den Einzelhandel und monofunktionale Bürostrukturen auf dem Prüfstand und erfordert ein Umdenken, ja eine Reprogrammierung der Innenstädte hin zu einem zukunftsfähigen Mix.“ Prof. Dr.-Ing. Iris Reuther

Beinahe alle Innenstädte in Deutschland befinden sich in einer Phase des Wandels und der Neupositionierung.

Äußere Rahmenbedingungen wie der demografische Wandel, ein dynamischer Strukturwandel und Nutzungsverlust im Einzelhandel durch eine fortschreitende Digitalisierung und ein verändertes Kauf- und Nutzerverhalten sowie die Auswirkungen des Klimawandels prägen die Entwicklung. Das schließt Extremwetterereignisse und ihre gravierenden Folgen für Stadtlandschaften und Infrastruktursysteme ein, wie es die Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 offenbart hat. Die Ansprüche an die Erreichbarkeit und eine zukunftsfähige Mobilität sowie an die Aufenthalts- und Erlebnisqualität von Stadträumen verändern sich nachhaltig. Das zeigen auch die verschiedenen Phasen und Folgen der Corona-Pandemie. Insgesamt stehen für die Innenstädte eine Orientierung auf neue Perspektiven und zugleich eine Rückbesinnung auf ihre Rolle als Standorte für die Kultur, Bildung und das Wohnen und damit ihre Alltagstauglichkeit ganz weit oben auf der Agenda der Stadtentwicklung in Deutschland. Die Innenstädte und insbesondere ihre öffentlichen Infrastrukturen müssen robust sein und resilient werden. Dabei sind sie zugleich Labore und Orte, wo Bürger*innen das Vertrauen in die öffentlichen Institutionen und gemeinsame Werte behalten, verlieren oder auch wiedergewinnen können.

Vom Konsum zum urbanen Mix und Alltagsort

Eine langjährige Ausrichtung der Stadtentwicklung auf den motorisierten Individualverkehr, aber auch die Suburbanisierung des Einzelhandels und damit der Bedeutungs- und Frequenzverlust für die Innenstädte im Zuge von Kaufhaus- und Geschäftsschließungen hat derzeit vielerorts weitreichende städtebauliche Auswirkungen und Folgen für weitere Kernfunktionen der Innenstädte, wie Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Freizeitverhalten und Fremdenverkehr. Zugleich setzt der mit der Corona-Pandemie begonnene und voraussichtlich anhaltende Trend zum Homeoffice auch die klassischen Büro- und Verwaltungsstandorte unter Druck. Beide Trends führen aktuell zu erheblichen Leerständen oder ungewissen Standortperspektiven mit absehbaren Auswirkungen auf

Zentrum-Gesellschaftliche Verantwortung der EKHN, Quo Vadis Innenstadt – Ein zentraler Ort der Stadtgesellschaft im Wandel. Deshalb steht eine bisherige Ausrichtung der zentralen Innenstädte auf den Einzelhandel und monofunktionale Bürostrukturen auf dem Prüfstand und erfordert ein Umdenken, ja eine Reprogrammierung der Innenstädte hin zu einem zukunftsfähigen Mix. Das meint nichts weniger als einen Paradigmenwechsel, die Innenstädte nicht länger vorrangig als Orte des Konsums zu verstehen. Neben der Förderung von Zwischennutzungen für brachgefallene Bestandsimmobilien sind dabei innovative Nutzungskonzepte unter aktiver Mitwirkung der privaten Eigentümer*innen und Geschäftstreibenden gefragt. Coworking oder Pop-up-Stores sind hierfür geeignete Modelle. Von besonderer Bedeutung sind nicht-kommerzielle oder niedrigschwellige Angebote und Nutzungsbausteine, wie sie von Institutionen, Trägern, Initiativen und Akteuren des Gemeinwesens, der Kultur und Kunst, der Kirchen und Religionsgemeinschaften oder von Bildungsinstitutionen angeboten, integriert und entwickelt werden können. Deshalb haben die öffentlichen Verwaltungen, Kultur- und Bildungseinrichtungen, aber auch gesellschaftliche Institutionen und soziale Träger mit ihren bisherigen Standorten bzw. strategischen Standortentscheidungen eine ausschlaggebende Bedeutung bei der zukünftigen Entwicklung der Innenstädte. Bleibt zu erwähnen, dass insbesondere die Citylagen in den Großstädten als Wohnstandorte wieder oder neu entdeckt und entwickelt werden müssen. Dabei sind sowohl Umnutzungen von Bestandsimmobilien als auch neue Projekte mit einem entsprechenden Wohnanteil gefragt, die es planungsrechtlich zu sichern und mit einem hohen Anspruch an Baukultur zu entwickeln und umzusetzen gilt. Für einen zukunftsfähigen urbanen Nutzungsmix ihrer Innenstädte und den Ansatz sogenannter „Dritter Orte“ müssen die Städte in interaktiven und integrierten ressortübergreifenden Prozessen ganz aktiv werben, sich politisch positionieren und mit geeigneten Projekten und Trägerstrukturen konkrete Angebote offerieren. Hierfür braucht es strategisches und fachliches Know-how, die Weiterentwicklung und Bündelung von Förderkulissen auf Bundes- und Landesebene und vor allem Mut zu Experimenten und Pilotprojekten in den Kommunen.

Erreichbarkeit und intuitive Wege als Beiträge zur Mobilitätswende

Die Situation und Perspektive der Innenstadt, aber auch die zentralen Bereiche der Stadtteile und ihre Erreichbarkeit sind – verstärkt durch die Pandemie – in den Fokus gerückt. Hier treffen die Strukturbrüche des Einzelhandels, eine anstehende Neuprofilierung der zentralen Orte der Stadt für zukunftsfähige Funktionen wie öffentliche Nutzungen, Bildung/Wissenschaft und Wohnen sowie das erklärte politische Ziel einer „Mobilitätswende“ als notwendiger Beitrag zur Erreichung von Klimaschutzziele mit mehr Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen aufeinander. In diesen Prozessen wird deutlich, dass die Erreichbarkeit der inneren Stadt und damit die Funktionalität und Leistungsfähigkeit der Mobilitätsräume in ein Zukunftsbild integriert werden müssen. Verkehrsanlagen mit ihren Maßgaben für den Individualverkehr, den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr und die City-Logistik sind zugleich Stadträume. Diese müssen zusammen mit den Adressen, Zugängen oder Zufahrten und den Erdgeschossen der heutigen Gebäude, aber auch der zukünftigen Bau- und Raumstrukturen betrachtet werden. Neben einer guten, umweltgerechten äußeren Erreichbarkeit und Erschließung der Innenstädte geht es im Kern vor allem um „Innenstädte der kurzen Wege“ für Fußgänger*innen, Radfahrende oder Verweilende, genauer den „Langsamverkehr“ einer Stadtgesellschaft. In dieses Wegenetz müssen geeignete Schnittstellen zu Sharing-Angeboten für Pkw und Lastenräder, aber auch entsprechend barrierefreie ÖPNV-Haltestellen und ein ausreichendes Angebot für die Fahrradinfrastruktur eingebunden werden. Noch steht nicht überall fest, welche Korngrößen und Baustrukturen der zukünftige Einzelhandel in zentralen Lagen der Stadt behalten oder brauchen wird, wie (u.ä. über Zwischennutzungen) neue Nutzungen implantiert oder etabliert werden können, welche Anforderungen das Wohnen stellen wird und welche Immobilien umgenutzt oder neu entwickelt werden. Klar ist vor allem, dass die Zukunft der Innenstadt an der Qualität der öffentlichen Räume gemessen wird und öffentliche Investitionen erforderlich sind. Anknüpfungspunkte bieten deshalb:

- der historische Stadtgrundriss für wieder zu belebende Wegeverbindungen,

• die Gestaltung intuitiv nutzbarer Wege (z.B. vom Bahnhof zum Markt, von der Einkaufsmeile
https://www.zgv.info/artikel-einzelansicht?tx_web2pdf_pi1%5Bargument%5D=printPage&tx_web2pdf_pi1%5Bcontroller%5D=Pdf&cHash=639ec47f1fa256f4c89a07605fc0aebf

04-04-25

Zentrum Gesellschaftliche Verantwortung der EKHN: Quo Vadis Innenstadt – Ein zentraler Ort der Stadt-

- die Reprogrammierung von Straßenzügen und Verkehrsbauwerken der autogerechten Stadt (wie Parkhäuser, mehrspurige Schneisen oder Hochstraßen) für alle Mobilitätsarten,
- durchgehende Rad- und Fußwegführung als konstituierende Elemente eines Mobilitätskonzeptes für autoarme und in zentralen Bereichen auch autofreie Innenstädte.

Gemeint ist ein vielfältig nutzbares Netz öffentlicher Räume für die Innenstadt als Antithese zu additiver Verkehrsplanung oder monofunktional nutzbaren großen Einheiten (wie Kaufhäuser oder Malls) mit charaktervollen öffentlichen Stadträumen und multifunktional nutzbaren Erdgeschossen in öffentlichen oder für Publikumsverkehr geöffneten Gebäuden.



Foto: pixelschoen - AdobeStock

Grünblaue Infrastrukturen als neue Stadtqualitäten

Die öffentlichen Räume bilden als Bewegungsräume, Verbindungswege, Treffpunkte sowie Aufenthalts- und Veranstaltungsorte das tragende Gerüst der Innenstadt. Anziehungskraft und Verweildauer, aber vor allem sozial gerechte Alltagstauglichkeit werden durch funktionale und gestalterische Qualitäten sowie Sauberkeit und Sicherheit bestimmt. Eine differenzierte Zuständigkeit für die jeweiligen Belange sowie die essenzielle Bedeutung als Bindeglied zwischen den verschiedenen Nutzungen und Adressen erfordern deshalb besondere Anstrengungen, ggf. auch Formate und Bündelungen für ressortübergreifendes Handeln. Zugleich steht der Strukturwandel der Innenstädte unter den globalen Anforderungen von Klimaschutz und Klimaanpassung. Deshalb kommt der Pflege, Anreicherung und Weiterentwicklung einer nachhaltigen Freiraum- und Grünausstattung eine zentrale Aufgabe zu. Neben vorhandenen Anlagen sind insbesondere neue Potenziale in stark versiegelten Stadt- und Verkehrsräumen, z. B. auch auf großen Dächern oder an geeigneten Fassaden, zu erschließen. Überhitzte Stadträume erfordern Kühlung durch Grün, aber auch frei zugängliche Trinkwasserangebote. Schließlich sei auf die Bedeutung von Maßnahmen zum Hochwasser- oder Küstenschutz entlang von Flussufern und Deichen hingewiesen, die eine wesentlich größere Aufmerksamkeit als kritische Infrastrukturen erfordern. In der Freien Hansestadt
https://www.zgv.info/artikel-einzelansicht?tx_web2pdf_pi1%5Bargument%5D=printPage&tx_web2pdf_pi1%5Bcontroller%5D=Pdf&cHash=639ec47f1fa256f4c89a07605fc0aebf

04-04-25

Zentrum Gesellschaftliche Verantwortung der EKHN: Our Vadis Innenstadt - Ein zentraler Ort der Stadtgesellschaft im Wandel

Bremen besitzt das insbesondere wertvolle und beeinflusst die Innenstadt der Ausbau des Innenwesens in ganz zentraler Lage. Die Deiche gibt es bereits seit Jahrhunderten, aber sie müssen laut Aussagen der IPCC-Skala (Intergovernmental Panel on Climate Change) aufgrund des erwarteten Meeresspiegelanstieges bis 2100 um mehr als einen Meter erhöht werden. Das hat erhebliche Auswirkungen auf ihre zukünftige Gestaltung. Ein weiteres Thema der Stadtlandschaft mit ggf. sehr hoch liegendem Grundwasserstand ist das Regenwassermanagement in der Innenstadt und in Bestandsquartieren. Hier muss das ausgeprägte Grün- und Gewässersystem renaturiert und im Rahmen der Anlage von neuen Stadtplätzen und Stadträumen erweitert werden. Auch diese Erfordernisse haben Auswirkungen auf die Gestaltung und Nutzbarkeit solcher Anlagen. An diesen Beispielen zeigt sich, dass wesentliche Parameter eines zukunftsfähigen Städtebaus in der Innenstadt nicht allein in baulichen Dichten und Gebäudetypologien, sondern vor allem in der Qualität der grünblauen Räume und Infrastrukturen begründet liegt.



Die Schlachte, Bremens maritime Meile direkt an der Weser. Foto: ball141030 - AdobeStock

Gemeinschaftswerk Innenstadt

Die hier formulierten Thesen sehe ich als Aufgabe derer, die in Politik und öffentlicher Verwaltung für die räumliche Entwicklung der Städte zuständig sind. Das erfordert Rückgrat und Agilität im Umgang mit den Herausforderungen und geht nur mit einem integrierten Ansatz für Stadtentwicklung und Stadtplanung. Der Bremer Senat hat bereits im Jahr 2019 frühzeitig auf die Herausforderungen in der Bremer Innenstadt reagiert und die Vertiefung des bestehenden Innenstadtkonzepts als gemeinsames Projekt der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung, der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa sowie der Handelskammer beschlossen. In der Strategie „Centrum Bremen 2030+“ sind eine Charta in zehn Punkten als gemeinsame ressort- und aktorsübergreifende Vision, drei thematische Handlungsfelder („Erreichen, Ankommen, Bewegen“, „Verweilen und Begegnen“, „Nutzen und Erleben“) sowie fünf Schwerpunkträume, in denen sich priorisierte Maßnahmen themenübergreifend bündeln, verankert worden.□

04-04-25

Zentrum Gesellschaftliche Verantwortung der EKHN: Quo Vadis Innenstadt – Ein zentraler Ort der Stadtgesellschaft im Wandel

PERSPEKTIEFE ONLINE

Info-Abo

Aktuelles per E-Mail

Ich bestelle den dreimal jährlich erscheinenden, kostenlosen Newsletter PERSPEKTIEFE.

E-Mail-Adresse eingeben:

Bitte geben Sie hier das Wort ein, das im Bild angezeigt wird. Dies dient der Spam-Abwehr.



Wenn Sie das Wort nicht lesen können, **bitte**

hier klicken.

Bestellung abschicken

Um ein bereits bestehendes Info-Abo zu bearbeiten oder zu kündigen klicken Sie bitte **hier**.

Schutz Ihrer Daten

Archiv

PERSPEKTIEFE 64, DEZEMBER 2024

THEMA: Gemeinsame Sache machen! Kirche im Gemeinwesen
(64/2024)[link](#)

PERSPEKTIEFE 63, SEPTEMBER 2024

THEMA: Mobilität – Herausforderung für Gegenwart und Zukunft
(63/2024)[link](#)

PERSPEKTIEFE 62, APRIL 2024

THEMA: Zuhause in Europa (62/2024)[link](#)

04-04-25

Zentrum Gesellschaftliche Verantwortung der EKHN: Quo Vadis Innenstadt – Ein zentraler Ort der Stadtgesellschaft im Wandel

© 2023 - Zentrum Gesellschaftliche Verantwortung der EKHN