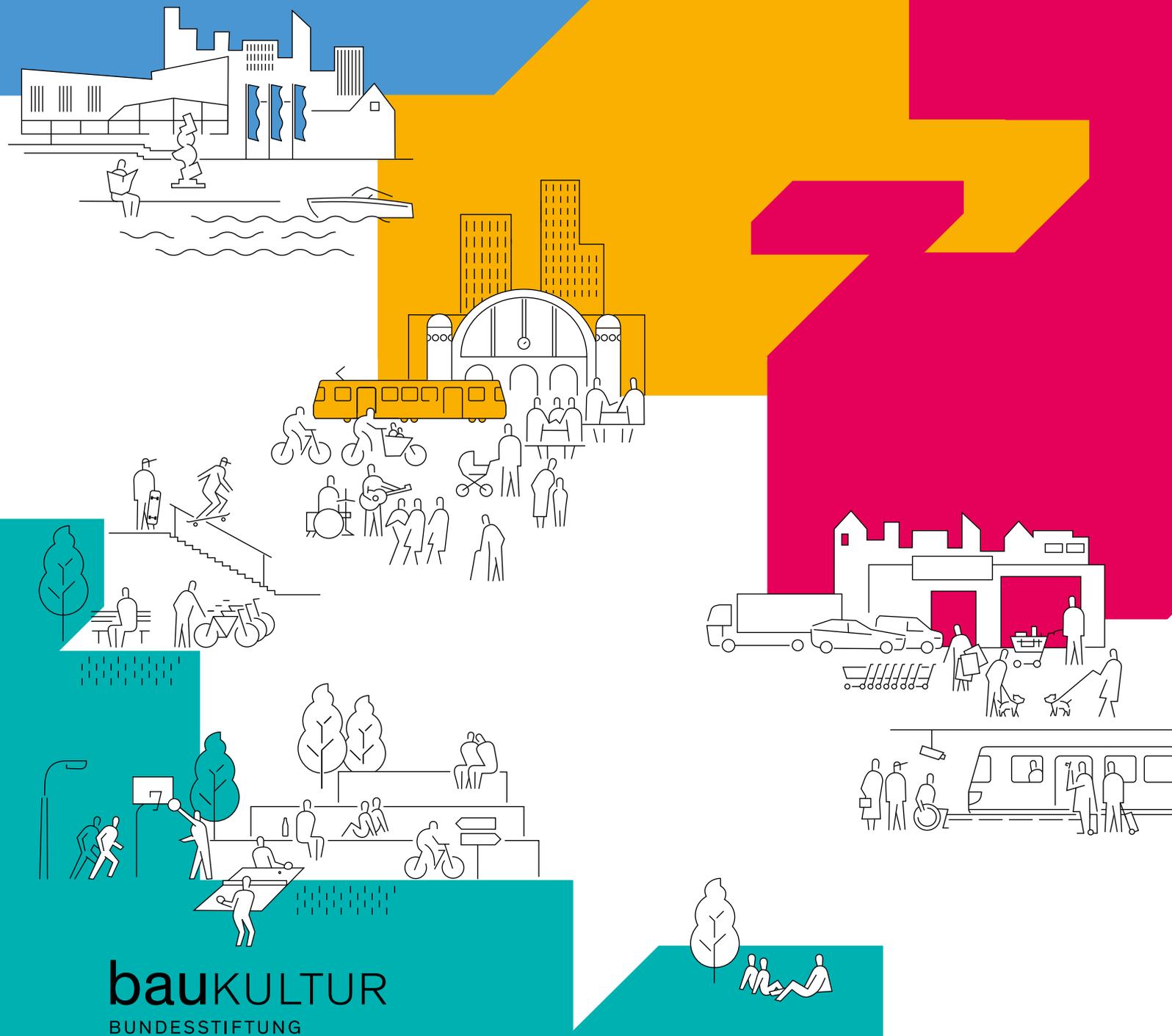


Baukultur Bericht

Öffentliche Räume
2020/21



Herausgeber:
Bundesstiftung Baukultur (BSBK)
Reiner Nagel

Projektleitung:
Belinda Rukschcio

Redaktion:
Michael Lesch, Frauke Schacht

Beiträge:
Jonathan Bratz, Lisa Kreft, Julian Latzko, Elfie Peitzsch,
Henry Wilke und Heiko Haberle

Studien:
Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung,
Bulwiengesa AG

Bevölkerungsbefragung:
Forsa – Gesellschaft für Sozialforschung und
statistische Analysen mbH

Lektorat:
Back Kommunikation

Gestaltung und Grafiken:
Heimann + Schwantes

Fotografien:
Andreas Meichsner Photography
Angaben zu weiteren Fotografien sind auf Seite 163
zu finden.

Druck und Bindung:
Brandenburgische Universitätsdruckerei
und Verlagsgesellschaft Potsdam mbH;
Projektleitung: Druckmachen24
Stand: Juni 2020, 1. Auflage

ISBN 978-3-9820133-4-3

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese
Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie:
www.dnb.de

Alle Rechte vorbehalten. Für die Veröffentlichung
von Teilen dieser Publikation bitte die Zustimmung
der Bundesstiftung Baukultur anfragen.

Die Bundesstiftung Baukultur wird vom
Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
(BMI) finanziell gefördert.



Baukultur Bericht

Öffentliche Räume

2020/21

Kernbotschaften des Baukulturberichts 2020/21

Stadt- und Ortsentwicklung durch hochwertige Freiräume

Attraktive Städte und Orte sind lebendig, sicher, nachhaltig und gesund. Sie zeichnen sich durch eine Vielzahl gut gestalteter öffentlicher Freiräume aus, die Begegnungen ermöglichen und den Austausch fördern. Als Ausgangspunkt städtebaulicher Planungen legen Freiräume grundlegende Qualitäten wie Wegeverbindungen fest. Sie bilden die elementare und dauerhafte Struktur einer Stadt, in der sich ihr Charakter und Rhythmus zeigen.

Wichtige Handlungsempfehlungen für neue Freiraumoffensiven:

→ **Öffentliche Räume als Motor der Stadtentwicklung nutzen!**

Straßen, Wege und Plätze überdauern Jahrhunderte. Wer sie plant und gestaltet, muss sich fragen, welche Aufgabe sie für kommende Generationen erfüllen werden. Antworten liefern städtebauliche Leitbilder, die den Menschen in den Mittelpunkt rücken.

→ **Vermeehrt neue Mischräume schaffen!**

Funktionen und Nutzungen nicht neben-, sondern miteinander zu betrachten, eröffnet neue Gestaltungsmöglichkeiten. Neue Mischräume aktivieren Orte und konzentrieren vielfältige Angebote auf einer Fläche. Sie leisten einen städtebaulichen Beitrag zur Innenentwicklung und berücksichtigen dabei unterschiedliche Nutzerinteressen.

→ **Öffentliche Räume für Gesundheit und Erholung ausbauen!**

Öffentliche Räume wirken entscheidend auf den Handlungsebenen Klimaschutz und Klimafolgenanpassung. Sie sind wichtig für Gesundheit und Erholung. Baukultur muss zunehmend auch urbanes Grün, Oberflächenwasser und Biodiversität thematisieren und stärken.

Neue Mobilität und Infrastrukturen gestalten – Potenziale für öffentliche Räume erkennen und nutzen

Straßen und Verkehrsflächen sind in öffentlicher Hand. Durch ihre Gestaltung können Städte und Gemeinden die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen erheblich verbessern. Attraktive und unverwechselbare Verkehrs- und Stadträume machen vielfältige gestalterische, soziale und kommunikative Angebote. Eine gerechte Mobilität verlangt, die Flächenzuteilung gegebenenfalls neu zu bewerten. Zeitgenössisches Bauen und Umbauen knüpft an vorhandene Kulturen und Bauwerke an. Es liefert Antworten auf technische, ökologische und gesellschaftliche Fragen.

Wichtige Handlungsempfehlungen zur Qualifizierung der öffentlichen Infrastruktur:

→ Verkehrsflächen für alle denken!

Eine neue Baukultur der öffentlichen Räume sollte dem Prinzip folgen, dass im Verkehr alle die gleichen Rechte und Pflichten haben. Verkehrsräume, die für Kinder, Ältere und beeinträchtigte Menschen gleichermaßen funktionieren, kommen der ganzen Gesellschaft zugute und haben hohe baukulturelle Qualität.

→ Öffentliche Infrastrukturen als Träger von Baukultur verstehen!

Technische Infrastrukturen und Ingenieurbauwerke sind integrale Bestandteile öffentlicher Räume. Stadtmobiliar, öffentliche Beleuchtung und Beschilderung prägen das Ortsbild. Ihre Gestaltung und Pflege verlangen mehr Sorgfalt und Wertschätzung.

→ Aufräumen und gute Pflege verstetigen!

Gepflegte und aufgeräumte öffentliche Räume haben für die Gesellschaft einen hohen Stellenwert. Sie sind ausschlaggebend für die Identifikation der Bewohner und ein wichtiger Standortfaktor im Städtewettbewerb. Baukulturell hochwertige Freiräume fördern den pfleglichen und respektvollen Umgang mit der gebauten Umwelt.

Öffentliche Räume brauchen eine baukulturelle Interessenvertretung

Auf öffentlichen Räumen lastet ein hoher Nutzungs- und Erwartungsdruck. Um ihn zu bewältigen, muss an die Stelle geteilter Verantwortlichkeiten und sektoraler Lösungen eine ganzheitlich agierende Organisations-, Planungs- und Trägerstruktur treten.

Ein gut aufgestelltes Management kümmert sich um Planung, Bau, Kommunikation, Flächenbelegung und Pflege. Die öffentliche Hand und private Akteure stehen dabei in engem Austausch und entwickeln gemeinsam zukunftsfähige Perspektiven.

Wichtige Handlungsempfehlungen für eine umfassende Trägerschaft öffentlicher Räume:

→ Öffentliche Räume als Schule der Demokratie stärken!

Die Qualität unseres Zusammenlebens zeigt sich in öffentlichen Räumen. Baukulturelle Bildung versetzt Menschen in die Lage, ihre gebaute Umwelt bewusst wahrzunehmen und sich aktiv in die Gestaltung ihres Lebensumfelds einzubringen. Sie ermächtigt die Menschen zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

→ Öffentliche Räume müssen für alle zugänglich sein und bleiben!

Öffentliche Räume sind ein Bindeglied zwischen Städten, Orten und Menschen – sie sind Grundlage des gesellschaftlichen Zusammenhalts. Eine aktive, umsichtige öffentliche Hand trägt dafür Sorge, dass öffentliche Räume dauerhaft für das Gemeinwohl verfügbar und umfassend nutzbar sind.

→ Allianzen für öffentliche Räume schaffen!

Öffentliche Räume sind meist kommunales Eigentum. Politik und Verwaltung spielen als Sachwalter dieses Eigentums eine tragende Rolle. Allianzen mit zivilgesellschaftlichen Akteuren sind sinnvoll. Sie ermöglichen belebende befristete Nutzungen. Eine privatrechtliche Sondernutzung stößt indes dort an Grenzen, wo sie dem Gemeinwohl entgegensteht.

Inhaltsverzeichnis

| | | | |
|---|-----------|---|-----------|
| Einleitung | 6 | Aktuelle Herausforderungen für öffentliche Räume | |
| Aktuelle Lage der Baukultur in Deutschland | | <hr/> | |
| Baukultur in Städten | 10 | Zielkonflikte | 27 |
| • Zuzug in die Städte | | • Flächenkonkurrenzen | |
| • Herausforderungen beim Wohnungsbau | | • Der Wert öffentlicher Räume | |
| Baukultur auf dem Land | 12 | • Neue Flächen für die Allgemeinheit | |
| • Gegenläufige Entwicklungen | | • Hybride Räume | |
| • Donut-Effekt auf dem Land | | • Die Phase Zehn | |
| Bestand und gebautes Erbe | 14 | Gesundheit | 31 |
| • Ressourceneffizient planen und bauen | | • Stadt und Gesundheit | |
| • Erbe bewahren und vermitteln | | • Hitzestress | |
| Arbeit in Stadt und Land | 16 | • Licht und Lärm | |
| • Arbeitsstätten und Baukultur | | • Bewegung in der Stadt | |
| • Industrie in der Stadt | | Sicherheit | 38 |
| • Neue Perspektiven für das Land | | • Freiheit und Sicherheit | |
| | | • Objektive und subjektive Sicherheit | |
| | | • Bauliche Maßnahmen | |
| | | <hr/> | |
| Öffentliche Räume in Deutschland | | Globale Entwicklungen, lokale Auswirkungen | |
| <hr/> | | Klima | 41 |
| Die Ausgangslage | 19 | • Schutz und Anpassung | |
| <hr/> | | • Herausforderung für die Städte | |
| Entwicklung | | • Stadtgrün | |
| <hr/> | | Digitaler Wandel | 44 |
| Kulturlandschaften | 20 | • Virtuelle Räume | |
| • Räumliche Dimension von Freiflächen | | • Mit dem Netz durch die Welt | |
| • Infrastruktur und Ingenieurbauten | | • Smarte Städte | |
| Planung öffentlicher Räume | 21 | Demografie und Gesellschaft | 47 |
| • Frühe Neuzeit und Industrialisierung | | • Mehr Junge, mehr Alte | |
| • 20. Jahrhundert | | • Wachsende Zentren, schrumpfende Peripherie | |
| • Wiederaufbau | | • Zuwanderung in die Städte | |
| Öffentliche Räume im Wandel | 23 | • Gesellschaft von morgen | |
| • Vom Verkehrsraum zu Lebensräumen | | | |
| • Ungebrochene Anziehung | | | |
| • Handel in den Innenstädten | | | |
| • Mediterranisierung | | | |
| • Konflikte im Nachtleben | | | |

Baukultur für öffentliche Räume

Die Fokusthemen

51

Städtebau und Freiraum

Leitbilder und strategische Formate

52

- Umbaukultur im Städtebau
- Bauliche Potenziale
- Neue Mischräume
- Bau- und Gartenausstellungen

Grün- und Freiflächen

58

- Grüne Infrastrukturen
- Maßnahmen
- Stadtbäume
- Blaue Infrastruktur

Neue Erdgeschosszonen

67

- Bedeutung
- Negative Tendenzen
- Qualifizierung

Stadtgestaltung als visuelle Kommunikation

70

- Gestaltung und Orientierung
- Werbung
- Kunst
- Öffentliche Räume als Galerien

Gestaltung von Infrastrukturen

Mobilität und Raum

79

- Verkehr und Städtebau
- Wachsendes Verkehrsaufkommen
- Räume für alle
- Verkehrsnetze der Zukunft
- Zu Fuß und mit dem Fahrrad
- Infrastrukturen für ländliche Räume

Logistik und Daseinsvorsorge

88

- Aktivierung von Bahnhöfen
- Schienenverkehr
- Stadtlogistik

Stadttechnik und Stadtmobiliar

95

- Gestaltung und Design
- Baustellen mit Potenzial
- Pflege und Verantwortung

Demokratie und Prozesskultur

Demokratie, Nutzung und Teilhabe

104

- Soziale Infrastrukturen
- Schule der Demokratie
- Baukulturelle Bildung
- Orte der Bildung
- Räume neu denken
- Zeit für Experimente

Öffentliche Räume für alle

112

- Eigentum schafft Werte
- Verantwortung räumlich denken
- Öffentliche Nutzung gewährleisten
- Bodenpolitik für das Gemeinwohl
- Kommunale Handlungsfelder

Zusammenarbeit

120

- Management für öffentliche Räume
- Zusammenarbeit organisieren
- Bauherrenkompetenz stärken
- Verwaltungen qualifizieren
- Phase Null bis Phase Zehn
- Die Menschen beteiligen
- Wirtschaft einbinden

Die Handlungsempfehlungen des Baukulturberichts 2020/21

130

Stadt- und Ortsentwicklung durch hochwertige Freiräume

130

Neue Mobilität und Infrastrukturen gestalten – Potenziale für öffentliche Räume erkennen und nutzen

132

Öffentliche Räume brauchen eine baukulturelle Interessenvertretung

134

Anhang

136

Projektsteckbriefe

Quellen und Literatur

Kommunalumfrage

Bevölkerungsbefragung

IHK-Befragung

Danksagung

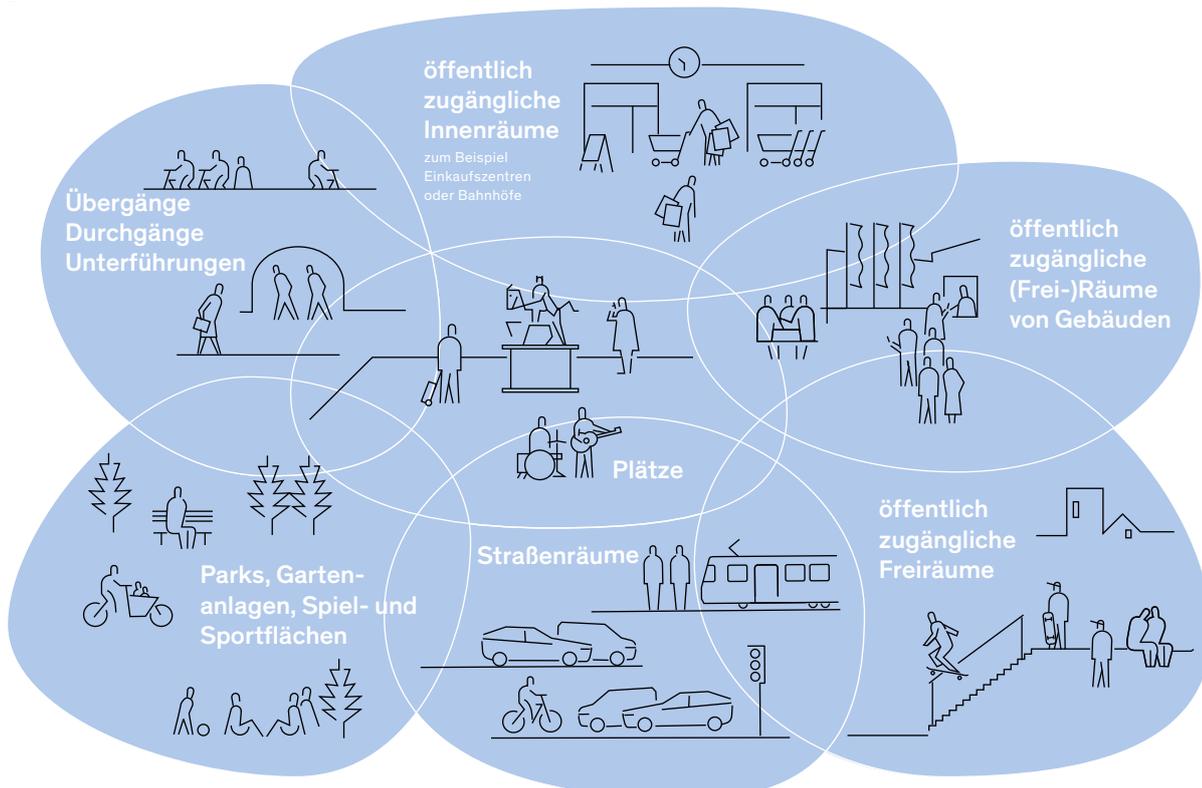
Bildnachweis

Einleitung

Für Planende sind öffentliche Räume eine **Basisaufgabe**. Für öffentliche Dienststellen sind sie Teil des **Alltagsgeschäfts**. Für uns alle aber ist die **Gestaltqualität öffentlicher Räume** in einer Gesellschaft, die sich immer weiter individualisiert, entscheidend dafür, ob wir uns in der gebauten Umwelt wohl fühlen oder nicht. Ob wir uns orientieren können oder auf Umwegen bewegen. Öffentliche Räume schaffen Platz für **Begegnungen** und **soziales Miteinander**. Sie müssen frei nach Vitruv gut funktionieren, klug gebaut und harmonisch proportioniert sein. Das kann nur als **gemeinsames Vorhaben** gelingen, bei dem alle in öffentlichen Räumen zuständigen und aktiven Kräfte konstruktiv miteinander arbeiten. Das sind die **Straßen- und Gartenbauämter**, die **Leitungsträger**, **Versorgungsunternehmen** und **öffentlichen Verkehrsbetriebe**, die **Marktämter** und **Sondernutzenden**. Und natürlich die **Architekten**, **Stadt- und Freiraumplaner**, die **Ingenieure** und **Verkehrsplaner**, die **Wohnungs- und Immobilienwirtschaft** und die **Bauwirtschaft**, **Baustoffindustrie** und **Baustoffhersteller**.

Öffentliche Räume des Baukulturberichts

Bundesstiftung Baukultur auf Basis von PlanSinn 2019



Die zweijährlichen Baukulturberichte widmen sich neben dem Schwerpunktthema zunächst der aktuellen Lage der Baukultur in Deutschland. Die Bundesstiftung hat mit ihren bisherigen Baukulturberichten drei Themenfelder aufbereitet, die nach wie vor auf der politischen Tagesordnung stehen: das Wachstum der Städte, den Attraktivitätsverlust ländlicher Räume und den Umgang mit unserem gebauten Bestand und Erbe. Teilweise haben die Handlungsempfehlungen der Baukulturberichte und die entsprechenden Reaktionen von Regierung, Bundestag oder Bauministerkonferenz der Länder positive Wirkung entfaltet und konnten vor Ort überzeugen. Vieles ist aber noch auf dem Weg oder weiterhin in der Diskussion.

So hält die Nachfrage nach bezahlbaren Wohnungen in großen Städten an. Engpässe der Baulandverfügbarkeiten haben inzwischen zu Nachfragezuwächsen in den Städten der zweiten und dritten Reihe geführt, aber auch der direkten Umlandwanderung in Einfamilienhausgebiete Zulauf verschafft. Die Vorzeichen stehen dabei weiterhin auf Masse statt auf Klasse. Angesichts hoher Baukosten und überproportionaler Kostensteigerungen beim Bauland wird häufig an dauerhaften Baumaterialien und an der Gestaltqualität gespart – zulasten des Stadt- und Ortsbilds.

Klein- und Mittelstädte stellen bei der Ortswahl eine zunehmend gesehene Alternative dar. Von den bundesweit 2,14 Millionen leerstehenden Wohnungen befinden sich viele in den Zentren von Städten abseits der Ballungsräume. Die Ortsmitte verfällt, während der Ort an den Rändern mit Neubauten weiter in die Fläche wächst. Die politische Sensibilität für diesen Donut-Effekt ist mittlerweile stark gestiegen. Die Bundesstiftung hat das Handbuch *Besser bauen in der Mitte* herausgegeben, das im Zusammenspiel mit vielfältigen Empfehlungen und Förderungen von Bund und Ländern konkrete Lösungswege aufzeigt. Zuletzt konnte eine Bestandsaktivierung auch mithilfe des Baukindergeldes befördert werden.

Unvermindert hohe Relevanz und Aktualität hat das Thema des letzten Baukulturberichts 2018/19 *Erbe – Bestand – Zukunft*. Nicht nur angesichts des Klimawandels und schwindender Ressourcen wächst die Erkenntnis, dass ein Wechsel von einer vorrangigen Neubaukultur zu einer Umbaukultur notwendig ist. Zunehmend wird die in Bestandsgebäuden gebundene graue Energie berücksichtigt, und die identitätsstiftende Bedeutung von ortsbildprägenden Bestandsgebäuden gesehen.

Baukultur ist auch Prozesskultur. Ohne einen sorgsam vorbereiteten Prozess, der Verbindlichkeiten schafft, sind baukulturell gute Ergebnisse in der Regel nicht machbar. Eine wesentliche Aufgabe der Bundesstiftung Baukultur ist es, alle Akteure des Planens und Bauens zur guten Zusammenarbeit zu bewegen. Mehr als vier Millionen Menschen wirken in Deutschland hauptberuflich am Planen und Bauen mit und schaffen baukulturelle Werte (siehe S. 17).

Aufbauend auf der Einschätzung zur aktuellen Lage der Baukultur in Deutschland bearbeitet der Baukulturbericht 2020/21 das Schwerpunktthema der öffentlichen Räume. Die Stiftung folgt dabei den Empfehlungen des Stiftungsrats und einem Beschluss des Bundestags (Bundestagsdrucksachen 19/5300 und 19/11191). Dem Bundestag war es besonders wichtig, dass der Bericht Themen wie „nachhaltige Pflege und Gestaltung von Grünanlagen“, die „öffentliche Daseinsvorsorge“ oder „neue Mobilität“ behandelt und das Fokusthema „öffentliche Räume“ auch in den Folgeberichten stets berücksichtigt wird. Der

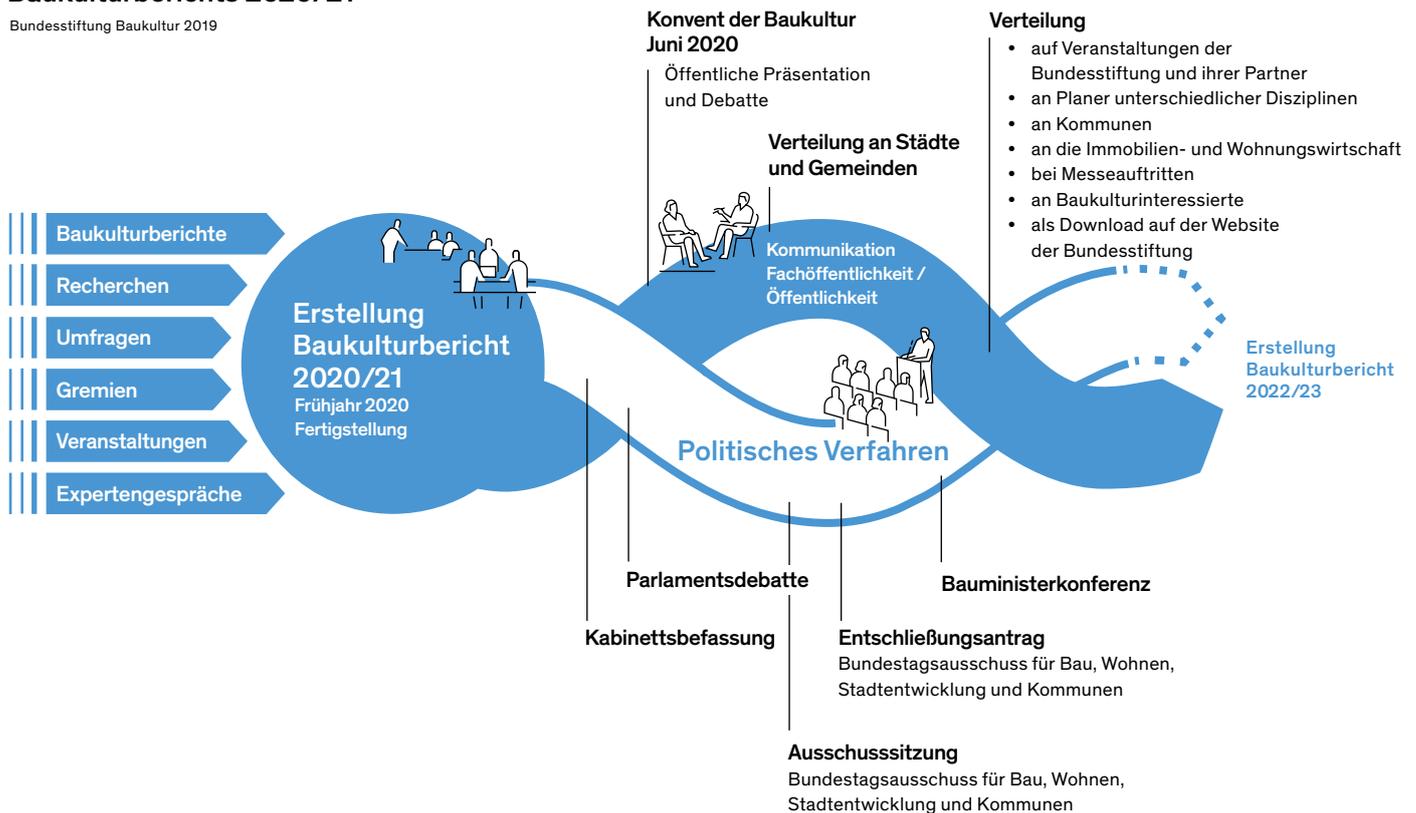
Baukulturbericht 2020/21 trifft damit auf eine aktive Erwartungshaltung von Politik und Verwaltung, Baukultur zum Anliegen in öffentlichen Räumen zu machen.

Dabei ist das Themenfeld öffentlicher Räume äußerst komplex: Es reicht vom großen Maßstab des Städtebaus und der Infrastruktur bis zur Gestaltung und Platzierung von Möblierung und Außenwerbung, von Fragen der Mobilität und Sicherheit bis zur demokratischen Teilhabe. Öffentliche Räume weisen häufig gestalterische Defizite auf und bergen aus Sicht der Baukultur vielfältige Möglichkeiten zur Verbesserung. Geteilte Zuständigkeiten führen allerdings in der Regel zu gering ausgeprägten Verantwortlichkeiten. „Das sind wir nicht!“ ist eine häufig geäußerte Floskel, wenn es um Nachfragen zum Zustand öffentlicher Räume geht. Tatsächlich haben die Arbeiten zum vorliegenden Baukulturbericht gezeigt, dass es häufig weder zentrale Interessenvertretungen, noch Verantwortlichkeiten gibt – es fehlt im abwägenden Sinne eine Lobby für öffentliche Räume.

So vielfältig wie die Themen sind auch die Räume selbst. Angefangen beim Platz oder der Parkanlage gehören alle Straßen, Wege oder Stellplätze genauso zu den öffentlichen Räumen wie technische Bauwerke, Bahnhöfe oder Rathausfoyers. Auch Bildungs-, Sozial- und Kulturbauten bieten außen wie innen Räume, die allen zugänglich sind. Betrachtet man zusätzlich die öffentlich nutzbaren Privatflächen von Handels-, Dienstleistungs- und Freizeitimobilien, so ergibt sich ein umfassendes Bild der im täglichen Gebrauch nutzbaren gebauten

Der politische und gesellschaftliche Weg des Baukulturberichts 2020/21

Bundesstiftung Baukultur 2019



Umwelt. Nicht bei allen öffentlichen Flächen und Räumen steht aber die Nutzersperspektive im Vordergrund. Unterschiedliche Trägerstrukturen, Regelwerke und ökonomische Interessen führen zu vielfältigen Brüchen und unterschiedlichen Gestaltungslösungen. Teilweise grenzen verwahrloste, rein funktionale oder überdesignte Bereiche direkt aneinander, ohne sich ihrer dienenden Funktion für das Gesamterscheinungsbild bewusst zu sein.

Der Baukulturbericht wurde mithilfe vieler Experten und sachbezogener Erfahrungen systematisch erarbeitet. Neben dem Stiftungsrat wurde die Bundesstiftung von ihrem Beirat, einem Expertenkreis unterschiedlicher Disziplinen, begleitet. Die Grundlagen für den Bericht erstellte ein Kompetenzteam der Bundesstiftung. Auf dieser Basis fanden die zentralen Baukulturwerkstätten und eine Reihe von Fachgesprächen und Baukultursalons statt. Bei den Baukulturwerkstätten, an denen mehrere hundert Bauschaffende verschiedener Disziplinen teilnahmen, wurden verschiedene Aspekte öffentlicher Räume in den Fokus genommen: „Städtebau und öffentliche Räume“ in Weimar und Erfurt, „Infrastruktur und Elemente“ in Köln und „Demokratie und Prozesskultur“ in Ulm. Die wissensbezogenen Grundlagen wurden durch drei Umfragen der Bundesstiftung erweitert: eine Bevölkerungsbefragung, eine Befragung von Städten und Gemeinden sowie eine Befragung der Industrie- und Handelskammern, stellvertretend für ihre Mitglieder.

Zusätzlich beauftragte die Stiftung eine immobilienwirtschaftliche Machbarkeitsstudie zu Erdgeschossnutzungen (Bulwiengesa in Kooperation mit Unternehmen der Immobilienwirtschaft) und eine Studie zur Funktion öffentlicher Räume in Kleinstädten und auf dem Land (Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung). Die grafische Aufbereitung von Umfrageergebnissen und inhaltlichen Zusammenhängen erleichtert den Einstieg in das vielschichtige und in seinen Auswirkungen auf unsere alltägliche Lebenswelt bedeutsame Thema der öffentlichen Räume.

Als verbindendes und ergänzendes Element werden Projektbeispiele in Bild und Text vorgestellt. Die Bundesstiftung nimmt ihren Kommunikationsauftrag wahr, indem sie das gute Beispiel als Inspiration und Referenz nutzt. Mithilfe einer bundesweiten Recherche sind zwölf Projektbeispiele ausgewählt worden, die in den Baukulturwerkstätten behandelt wurden, und die sich nun als Projektsteckbriefe mit Nennung aller Akteure im Baukulturbericht finden. Sie sind Trittsteine, auf denen generelle Erkenntnisse und Empfehlungen konkret werden. Vom gesellschaftlichen Anliegen bis zur sprichwörtlichen Erdung in der Realität wird damit das komplexe Feld öffentlicher Räume beschrieben, in dem Baukultur als Handlungsebene positiv wirksam wird.

Aktuelle Lage der Baukultur in Deutschland

Alle zwei Jahre veröffentlicht die Bundesstiftung Baukultur einen Bericht zur Lage der Baukultur in Deutschland. Sie setzt sich damit für eine bundesweite Qualitätssteigerung des Planens und Bauens ein. Die Baukulturberichte wenden sich an das Bundeskabinett, den Bundestag und an alle Baukulturinteressierten. Der erste Bericht der Bundesstiftung erschien 2014. Er widmete sich den baukulturellen Spannungsfeldern der großen Städte. Zwei Jahre später lag der Themenschwerpunkt bei den kleineren Städten und ländlichen Räumen, hier verdeutlicht der Donut-Effekt die Herausforderungen. Die Bedeutung von gebautem Bestand und baukulturellem Erbe war der Schwerpunkt des dritten Baukulturberichts.

Baukultur in Städten

Zuzug in die Städte Der Trend hält an: Die Menschen ziehen in die Ballungszentren, der Nutzungsdruck steigt weiter. Kommunen stellt das vor die Frage, wie sich die Qualität öffentlicher Freiräume halten und verbessern lässt. Wie kann man sie der größer werdenden Zahl von Menschen zugänglich machen? Gleichzeitig suchen Politik, Verwaltung und Wohnungswirtschaft nach Antworten auf den Mangel an bezahlbarem Wohnraum. Die gesteckten Ziele sind ambitioniert und eine Herausforderung für alle Beteiligten. Klar ist: Die hohe Dringlichkeit darf nicht zulasten der Werthaltigkeit des Gebauten gehen. Schließlich wird der Anspruch an Qualität, den wir heute formulieren, maßgeblich die Lebensräume künftiger Generationen gestalten und deren Alltag prägen.

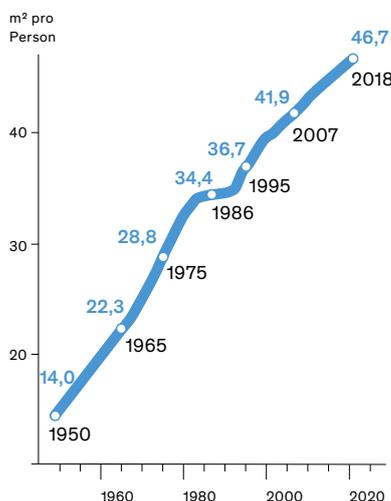
Notwendig ist eine nachhaltige Bau- und Planungskultur, die integriert denkt – von der sogenannten Phase Null einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bis zur Phase Zehn des Betriebs. Im Baukulturbericht 2014/15 *Fokus Stadt* lag ein Schwerpunkt auf der Schaffung gemischter und lebendiger städtischer Quartiere. Seine Handlungsempfehlungen gelten unvermindert weiter: Nur eine integrierte Planung und Qualifizierung, die mit der Aufwertung öffentlicher Räume einhergeht, führt zu Quartieren, die eine Zukunft haben – weil sie gemischt und lebenswert sind. In der Zwischenzeit sind die Perspektiven des Wohnens und Arbeitens in Städten und ländlichen Regionen ins Zentrum der politischen Aufmerksamkeit gerückt. Bundesweit sehen Oberbürgermeister im bezahlbaren Wohnungsbau und in der Mobilität die größten Handlungsbedarfe. Das zeigt das OB-Barometer des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu). Im Jahr 2019 haben die Bürgermeister diese Felder dreimal häufiger genannt als bei der ersten Befragung 2015.

In und um Ballungszentren wird der Platz zum Bauen knapp. Die Nachfrage nach Wohnungen steigt weiter. Vielerorts kann sie nicht mehr gestillt werden. Nach Berechnungen des Pestel Instituts müssten von 2016 bis 2020 jährlich

Wohnen auf mehr Raum

Entwicklung der Wohnfläche pro Person

Quelle: Bundesstiftung Baukultur 2014; Destatis 2012 + 2019



400.000 neue Wohnungen gebaut werden, um den Bedarf zu decken. Für 2018 hat das Statistische Bundesamt (Destatis) 285.900 Fertigstellungen ausgewiesen. Das ist zwar die höchste Zahl neuer Wohnungen seit 2002, doch auch sie reicht nicht aus.

Herausforderungen beim Wohnungsbau Bundesweit sind die Bodenpreise stark gestiegen; in und um Ballungszentren sind sie regelrecht explodiert. Zwischen 2011 und 2017 erhöhten sich laut dem Wirtschaftsforschungsunternehmen Prognos die Preise für baureifes Land bundesweit um 36 %. An sogenannten B-Standorten – dazu zählen beispielsweise Universitätsstädte wie Freiburg oder Potsdam – haben die Preise mit einem Plus von 105 % sogar noch stärker angezogen als in den sieben größten Städten (plus 88 %). An A-Standorten wie München oder Berlin haben sie sich seit 2009 fast verdreifacht.

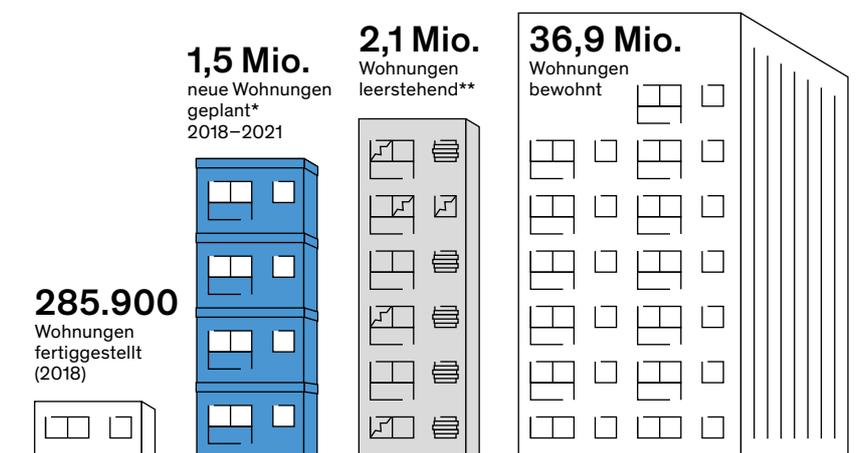
Die Auftragsbücher der Bauwirtschaft sind voll: Ihr Auslastungsgrad ist der höchste seit der Wiedervereinigung. Nicht alle Baumaßnahmen, die genehmigt sind, können zeitnah umgesetzt werden. Der Bauüberhang, das heißt die Zahl genehmigter, aber noch nicht fertiggestellter Wohnungen, belief sich 2017 auf 693.000. Das ist der höchste Stand seit der Jahrtausendwende. Haupthemmnis ist aus Sicht der Bauindustrie der Fachkräftemangel. In einer Umfrage des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie von 2018 wurde er viermal häufiger als größtes Problem genannt als noch 2010.

Oft entstehen Neubauten nicht dort, wo Wohnraum am nötigsten wäre. Das geht aus einer Auswertung von Destatis hervor: Überwiegend werden Wohnungen als Einfamilienhäuser abseits der stark nachgefragten Ballungszentren gebaut – in Bayern und Baden-Württemberg, im Westen Niedersachsens oder im südlichen Brandenburg. Wo Bauland noch erschwinglicher ist, ist die Bautätigkeit pro Kopf höher als in den Städten. Anfang 2019 stieg – im Vergleich zum Vorjahreszeitraum – die Zahl genehmigter Einfamilienhäuser, während die Zahl genehmigter Mehrfamilienhäuser und Wohnungen zurückging.

Viele Instrumente, die der Baukulturbericht 2014/15 vorgeschlagen hatte, haben ihren Weg auf die politische Agenda gefunden. Mit der Novelle des

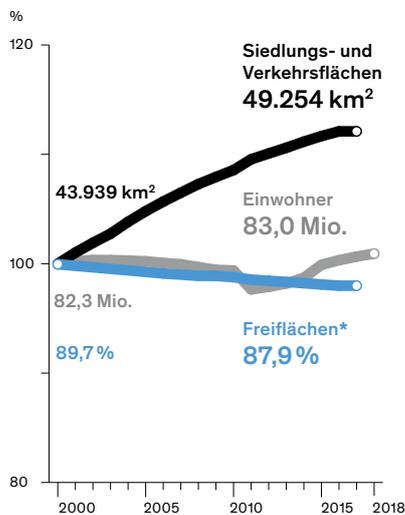
Wohnungsbestand und Wohnungsleerstand in Deutschland

Quelle: BBSR 2019; Destatis 2019; Die Bundesregierung 2020



Ungleiche Entwicklungen

Quelle: Destatis 2019; IÖR 2019; Umweltbundesamt 2019



* Landwirtschaftsfläche, Wald- und Forstfläche, unkultivierte Bodenfläche, Abbau- und Haldenfläche und Wasserfläche

Baugesetzbuchs 2017 wurde die Kategorie des Urbanen Gebiets als Antwort auf die Forderung nach dichten, durchmischten Quartieren in die Baunutzungsverordnung eingeführt. Sie ermöglicht, in ein und demselben Baugebiet Wohnen, Gewerbe, soziale und kulturelle Einrichtungen zu verwirklichen. Im Zuge der Wohnraumoffensive des Bundes, die im September 2018 beim Wohn- und Mietgipfel im Kanzleramt beschlossen wurde, setzt die Städtebauförderung 2020 einen Schwerpunkt bei der Revitalisierung von Stadt- und Ortskernen. Der soziale Wohnungsbau wird von 2018 bis 2021 mit fünf Milliarden Euro gefördert werden. Auch der Empfehlung der Baulandkommission, den Kommunen günstigeres Bauland für soziale Zwecke zur Verfügung zu stellen, will der Bund folgen.

Baukultur auf dem Land

Gegenläufige Entwicklungen Dörfer schrumpfen, Städte wachsen. Diese gängige Annahme ist inzwischen überholt. Das zeigt ein genauer Blick auf die räumliche Entwicklung der vergangenen zehn Jahre. Immer wichtiger wird, ob eine Kommune in der Nähe eines Ballungszentrums liegt oder weiter entfernt im Umland. Seit 2007 verlieren Landgemeinden und Kleinstädte in peripheren Lagen zunehmend Bevölkerung. Kommunen in der Nähe prosperierender Zentren wachsen dagegen ähnlich stark – egal ob Dorf oder Kleinstadt.

Die Bundesstiftung Baukultur nahm mit dem Baukulturbericht 2016/17 die Landgemeinden, Klein- und Mittelstädte in den Blick. Besonders kleinere Kommunen müssen in den Spannungsfeldern von Landschaft, Ortsbildpflege und Infrastruktur, von Demografie und Arbeitswelt neue Leitbilder entwickeln. Der Bericht macht darauf aufmerksam, dass sich die gesellschaftlichen Herausforderungen nicht allein in den Städten bewältigen lassen. Seitdem haben die Wohn- und Lebenshaltungskosten und das Verkehrsaufkommen in den Städten weiter zugenommen. Die öffentliche Infrastruktur großer Städte bewegt sich an der Kapazitätsgrenze. Das geht häufig zulasten der Lebensqualität. Ländliche Gemeinden bieten für die räumliche Entwicklung in der Bundesrepublik eine Zukunftsperspektive, die bisher nur selten erkannt und genutzt wurde: Laut einer Umfrage für den Baukulturbericht 2016/17 würde ein Drittel der Deutschen gern in einer Klein- oder Mittelstadt wohnen. 45 % möchten am liebsten in einer Landgemeinde leben. Der Bericht lieferte Handlungsempfehlungen, wie Kommunen im ländlichen Raum den Herausforderungen der Gegenwart baukulturell begegnen können. Seither haben Bund und Länder das Thema Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen in vielfältigen Aktivitäten aufgegriffen. Im Programm „Ländliche Entwicklung“ fördert das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) seit 2017 Modellvorhaben, Wettbewerbe, Forschung und Wissenstransfer jährlich mit 55 Mio. Euro. Seit Herbst 2019 werden zum Beispiel 260 Projekte unterstützt, die in ländlichen Regionen kulturelle Aktivitäten und Teilhabe stärken sollen. Die Antragszahlen für das Baukindergeld deuten ebenfalls auf ein reges Interesse der Bevölkerung, auch auf dem Land bestehende Gebäude zu erwerben und weiterzuentwickeln. Bis Ende 2018 wurden 56.435 Anträge auf Zuschüsse von insgesamt 1,17 Mrd. Euro gestellt. Nur jeder achte davon galt einem Neubauvorhaben. 88 % der Anträge betrafen den Kauf von Bestandsimmobilien.

Donut-Effekt auf dem Land Im Ortszentrum blüht das Leben – das war jahrhundertlang eine selbstverständliche Aussage. Doch in vielen Städten und Gemeinden gilt sie längst nicht mehr. Betroffen sind nicht nur schrumpfende Orte. Auch viele prosperierende Kommunen schaffen ausschließlich am Ortsrand Wachstumsanreize. Mit dieser Konzentration auf die Ränder verlieren öffentliche Räume im Zentrum an Lebendigkeit und Qualität. Ihre identitätsstiftende Kraft geht verloren.

Von 2014 bis 2017 wurden in Deutschland jeden Tag 58 ha landwirtschaftliche Flächen planerisch in Siedlungs- und Verkehrsflächen umgewandelt. Bis zu den unter 30 ha im Jahr 2030, die die nationale Nachhaltigkeitsstrategie zum Ziel hat, ist es noch ein weiter Weg. Die Gründe, warum Städte und Gemeinden Flächen in ihren Außenbereichen ausweisen, sind vielschichtig. Mit neuen Einfamilienhaus- und Gewerbegebieten werben wachsende wie schrumpfende Orte um junge Familien und Unternehmen. Damit verbunden ist die Hoffnung auf Mehreinnahmen an Einkommens- und Gewerbesteuern. Die hohen Folgekosten, die für die Erschließung und weitere technische wie soziale Infrastruktur anfallen, werden häufig nicht bedacht. Die neuen Gebiete entstehen meist am Siedlungsrand und ohne direkte Anbindung an den Ortskern. Die Folgen: Gemeindestraßen müssen aus- oder neu gebaut werden. Immer mehr Fläche wird versiegelt, und es entsteht zusätzlicher Verkehr.

Bauvolumen in Deutschland 2019

430,2 Mrd. €



Wie viel wird in Deutschland gebaut?

Bauvolumen im Größenvergleich

Quelle: BMF 2019; BMWi 2017; DAT 2020; DIW 2020



gesamte Staatsausgaben
Deutschlands 2019

356,4 Mrd. €



Umsatz der Tourismuswirtschaft
in Deutschland 2015

287,2 Mrd. €

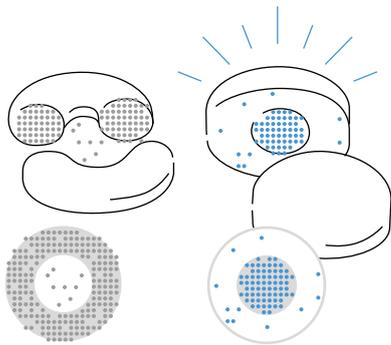


Umsatz Neuwagenmarkt
in Deutschland 2019

121,1 Mrd. €

Der Donut-Effekt

Bundesstiftung Baukultur 2016



Aussterbende
Gemeinde
(Donut-Effekt)

Vitale Gemeinde
(Krapfen-Effekt)

Um identitätsstiftende und baukulturell wertvolle öffentliche Räume in den Zentren in die Zukunft zu führen, müssen die Stadt- und Ortskerne im Mittelpunkt der planerischen Aufmerksamkeit stehen. Das gilt für schrumpfende wie für wachsende Regionen. Die wirtschaftliche Entwicklung zieht immer mehr Menschen in die Ballungsräume. Städte und Gemeinden in prosperierenden Regionen werden dichter bebaut. Um die Lebensqualität hoch zu halten, müssen Parks, Plätze und Straßen bei der Entwicklung mitgedacht und aufgewertet werden. Entscheidend ist also die doppelte Innenentwicklung – von Gebäuden und Freiräumen.

Bestand und gebautes Erbe

Ressourceneffizient planen und bauen Im Sinne der Nachhaltigkeit forderte der Baukulturbericht 2018/19 *Erbe – Bestand – Zukunft*, eine neue Umbaukultur zu etablieren. Schon heute fließen hierzulande zwei Drittel der Bauinvestitionen in Sanierung, Umbau und Erweiterung des Bestands. Bauliche Strukturen überdauern oft Jahrhunderte. Lange nachdem sie erdacht, geplant und gebaut wurden, prägen sie das Leben der Menschen.

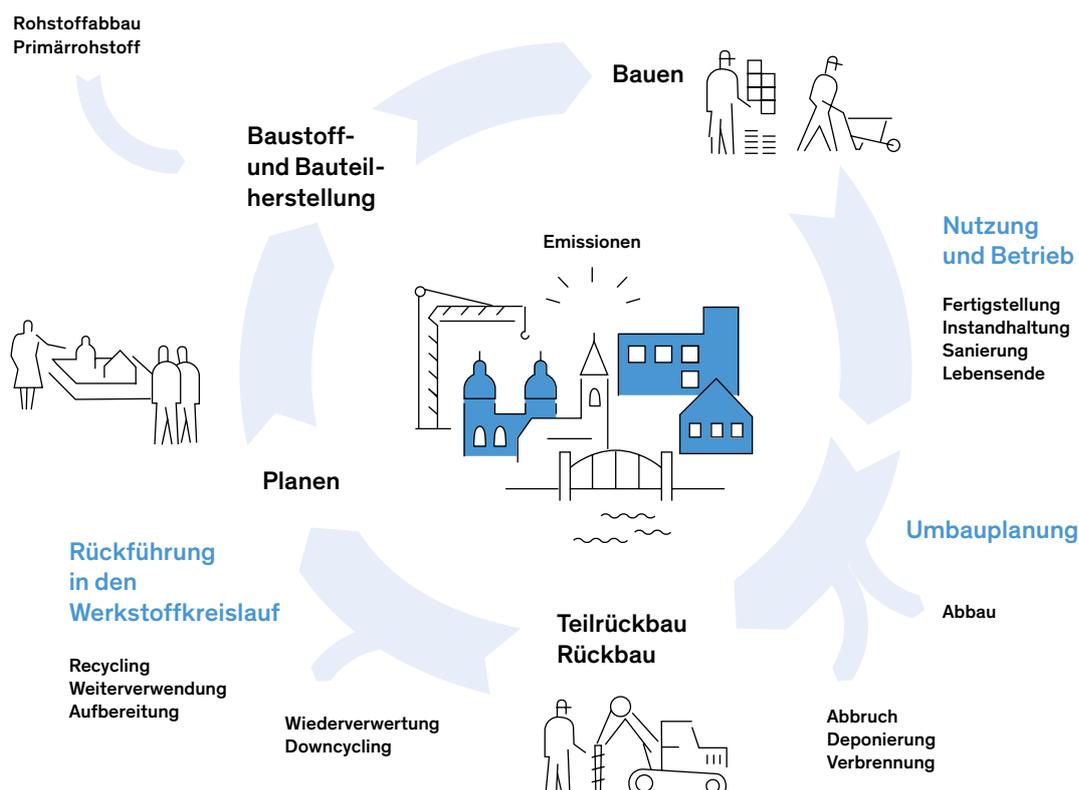
Wie die Gesellschaft mit den endlichen natürlichen Ressourcen umgeht, ist mittlerweile allort Thema – und besonders im Bauwesen. Der Bund Deutscher Architekten (BDA) hat im Sommer 2019 in seinem Positionspapier *Das Haus der Erde* Positionen für eine klimagerechte Architektur in Stadt und Land formuliert. Der BDA greift mit der Forderung, dem Bestand Vorrang vor dem Neubau einzuräumen, eine Kernerkenntnis des Baukulturberichts auf. Alle zum Bauen benötigten Materialien sollen vollständig wiederverwendbar oder kompostierbar sein; die graue Energie, die bereits vom Baumaterial über den Transport bis zur Konstruktion in Bestandsgebäude eingeflossen ist, soll bei der Planung stärker bedacht werden. Auch das elfte Ettersburger Gespräch der Bundesstiftung Baukultur stand 2019 im Zeichen von Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz. Unter dem Titel *Baustoffe, Systeme, Nachhaltigkeit. Ressourcen für die Zukunft des Bauens* verabschiedeten Entscheider aus Planung, Politik, Bau-, Immobilien- und Wohnungswirtschaft ein Strategiepapier, das Wege weist, um die Klimaziele beim Bauen zu erreichen. Die drei Säulen dieser Strategie sind: der ressourceneffiziente Einsatz von Baustoffen, die systematische Betrachtung des Lebenszyklus und der Baustoffkreisläufe von Gebäuden und eine integrierte Planung und Umsetzung von Bauvorhaben.

Auf kommunaler Ebene heißt flächeneffizientes Handeln, sich auf die Nachverdichtung bestehender Quartiere zu konzentrieren. Statt weiter Siedlungs- und Verkehrsflächen in Neubaugebieten auszuweisen, sollten Städte und Gemeinden Instrumente der doppelten Innenentwicklung klug einsetzen: Leerstands-, Frei- oder Brachflächenaktivierungen bis hin zu baulichen Maßnahmen wie Baulückenschlüssen, Aufstockungen und Ergänzungsbauten sind notwendig, um das 30-Hektar-Ziel der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie zu erreichen. Tatsächlich gibt es trotz des Baulandmangels in großen Städten noch rund 1.650 km² Brachflächen und Baulücken. In der Summe sind das bundesweit Konversionsflächen von der doppelten Größe Berlins.

Erbe bewahren und vermitteln Eine anhaltende Aufgabe ist es, die Bedeutung des baukulturellen Erbes und des denkmalgeschützten Bestands stärker ins gesellschaftliche Bewusstsein rücken. Auf europäischer Ebene hat das 2018 zur Erklärung von Davos *Towards a high-quality Baukultur for Europe* geführt. Zum Auftakt des europäischen Kulturerbejahrs haben die Kulturminister in dieser Erklärung einen allgemeinen Qualitätsverlust der gebauten Umwelt beanstandet. Dieser zeige sich in der Vernachlässigung des historischen Bestands, regionaler Identitäten und Traditionen. Deshalb fordert die *Davos Declaration* eine Baukultur, die das gebaute Kulturerbe Europas nutzt, pflegt und schützt. Es ist dringend geboten, den etwa eine Million Kulturdenkmäler in Deutschland mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Etwa ein Drittel gilt als gefährdet oder dringend sanierungsbedürftig. Diese baukulturellen Werte für kommende Generationen zu erhalten und weiterzuentwickeln, verlangt nach wie vor große Anstrengungen von Eigentümern, Politik und Gesellschaft. Die Bundesstiftung Baukultur baut deshalb ihre Arbeit in der baukulturellen Bildung aus und stärkt die Vernetzung der Akteure. Das Erbe zu erhalten, erfordert nicht nur einen Bewusstseinswandel der Gesellschaft. Es braucht auch ein qualifiziertes Handwerk, das vermittelt, erlernt und eingeübt sein will. Nicht ohne Grund begreift die UNESCO handwerkliche Fertigkeiten als Teil des immateriellen Kulturerbes und thematisiert deren Schutz und Bewahrung. Ende 2018 gab es in Deutschland 568.621 Handwerksbetriebe. Das waren knapp 34.000 weniger als zehn Jahre zuvor. Dennoch steigen die Umsätze im Handwerk seit 2008 kontinuierlich. Die Zahl der Beschäftigten sank allerdings um 65.000 – auf knapp 5,2 Mio. Ende 2018.

Kreislaufwirtschaft Bauen

Bundesstiftung Baukultur 2019



Die vollen Auftragsbücher der Baubranche machen den Fachkräftemangel im Bauhandwerk deutlich sichtbar. Im Hochbau fehlt es weiter an Meistern. Eine Ursache dieses Problems ist das zu geringe Ansehen der bauindustriell dominierten Ausbildung im Handwerk. Als vor 100 Jahren das Bauhaus gegründet wurde, war eine Kernidee, Kunst und Handwerk in einer Bildungsstätte zusammenzuführen. Das hat Architektur, Design und Kunst des 20. Jahrhunderts maßgeblich geprägt. Die Bildungsreform der 1960er- und 1970er-Jahre dagegen bedeutete diesbezüglich einen Rückschritt. Sie hat auf lange Zeit die Trennung von Gestaltung und Handwerk im deutschen Ausbildungssystem zementiert. Werkkunstschulen der Nachkriegszeit wurden als gestalterische Studiengänge mit industrieller Ausrichtung in die neu geschaffenen Fachhochschulen integriert. Handwerkern ohne Abitur oder Fachhochschulreife blieb so der Zugang zu gestalterischer und künstlerischer Bildung verwehrt. Damit einher ging ein Reputationsverlust der handwerklichen Ausbildung, dem es entgegenzuwirken gilt. Dass Handwerkskammern in ganz Deutschland seit Beginn der 1990er-Jahre wieder Akademien für Gestaltung im Handwerk gründen, ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

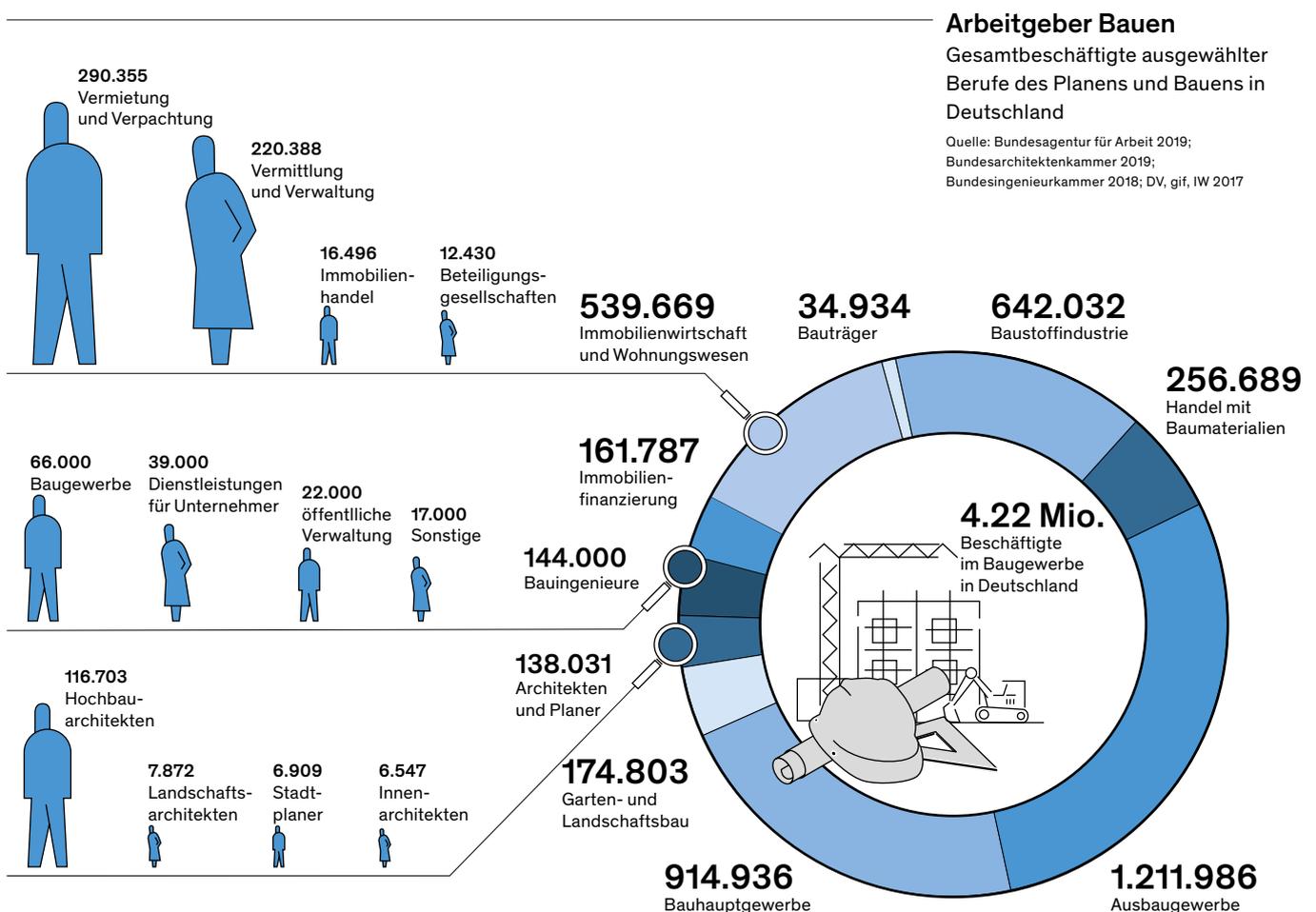
Arbeit in Stadt und Land

Arbeitsstätten und Baukultur Nachdem in den vergangenen Jahren vor allem der Wohnungsbau Konjunktur hatte, nimmt heute auch die Nachfrage nach attraktiven Arbeitsstätten und Gewerbeflächen wieder zu. In vielen Berufen übersteigt die Nachfrage nach Fachkräften bei weitem das Angebot. Laut Deutschem Industrie- und Handelskammertag (DIHK) hat fast jedes zweite Unternehmen Schwierigkeiten, offene Stellen zu besetzen. Die Bauwirtschaft ist am stärksten betroffen. 80 % ihrer Unternehmen gaben 2018 in der Konjunkturumfrage der Industrie- und Handelskammern an, damit Probleme zu haben. Der Hauptgrund: Es fehlt an Bewerbungen. Auch mangelnde Standortattraktivität sehen die Unternehmen als Ursache: Gut ausgebildete Fachkräfte haben oft mehrere Angebote und können wählen. In Ostdeutschland trifft das noch etwas häufiger zu. Städte wie Eberswalde in Brandenburg oder Zwickau, Ebersbach-Neugersdorf und der Landkreis Bautzen in Sachsen werden mittlerweile aktiv. Sie versuchen mit sogenannten Rückkehrerbörsen Fachkräfte, die die Region verlassen hatten, zurückzugewinnen. Für das Erzgebirge gibt es ein eigenes Fachkräfteportal im Internet. Um qualifizierte Mitarbeiter an sich zu binden, bevorzugen Unternehmen oft Standorte mit hoher Lebensqualität und guten Umweltbedingungen. In Deutschland sind das allen voran die großen Metropolen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Köln, München und Stuttgart. A-Städte nennt sie die Immobilienwirtschaft. Sie vereinen 21 % aller Bürobeschäftigten in Deutschland auf sich. Dieser Anteil ist doppelt so hoch wie der der 14 B-Städte. Das macht deutlich, wie sehr der Fokus im Dienstleistungsbereich auf den städtischen Hotspots liegt. Dort wird das Angebot an Büroflächen knapp; es gibt kaum Leerstand. Auch dem hohen Investoreninteresse an Büroimmobilien können die Ballungsräume kaum mehr nachkommen.

Industrie in der Stadt Die Industrie zieht es wieder in die Stadt. Das belegt die Zahl industrieller Betriebsgründungen von 2012 bis 2016. Städte wie Berlin,

München, Leipzig, Dresden und das Rhein-Main-Gebiet verzeichnen besonders hohe Zuwächse. Leistungsstarke digitale Infrastrukturen und die Nähe zu Forschungs- und Bildungseinrichtungen gewinnen als Standortfaktoren in einigen Industriezweigen an Bedeutung. Allerdings könnte die Flächenknappheit in den Metropolen die Entwicklung bremsen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die räumliche Verschränkung von Stadt und Industrie weitgehend entflochten; die Industrie zog sich in die Fläche zurück. In den Städten wurden ihre ehemaligen Areale zu gefragten Wohn-, Arbeits- und Freizeitorten. Die Industrie 4.0 mit ihren digitalisierten Produktions- und Arbeitsprozessen bietet nun die Chance einer Rückkehr in die Stadt. Laut Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) sehen 83 % der Unternehmen bereits 2020 einen hohen Digitalisierungsgrad ihrer Wertschöpfungsketten. In Berlin plant die Siemens AG den *Zukunftspakt – Siemensstadt 2.0*. In der historischen Siemensstadt soll auf einer Fläche von 70 ha die Zukunft der Arbeit in Verbindung mit Produzieren, Forschen, Lernen und Wohnen gestaltet werden.

Neue Perspektiven für das Land Ortschaften in strukturschwachen Regionen drohen zunehmend in eine Abwärtsspirale zu geraten, in der sich Bevölkerungsrückgang und schwindende Versorgungsangebote gegenseitig verstärken. Die Menschen ziehen der Arbeit und der Versorgung hinterher. Davon profitieren



Angebot an öffentlichen Einrichtungen in Landgemeinden

45 % der befragten Landbevölkerung ist mit dem Angebot öffentlicher Einrichtungen an ihrem Wohnort zufrieden. [B4.2](#)

die erfolgreichen Ballungszentren, während die Herkunftsregionen einen demografischen wie wirtschaftlichen Niedergang erleben.

Allerdings gibt es erste Anzeichen eines gegenläufigen Trends. Niedrige Lebenshaltungskosten und das Angebot an bezahlbaren Arbeitsräumen ziehen viele Freischaffende hinaus aufs Land. Wer in Wissens- und Kreativberufen arbeitet, kann seinem Job oft ortsunabhängig vom Computer aus nachgehen. Die Zuzügler erproben in innovativen Wohn- und Arbeitsprojekten, wie sich digitale Arbeit mit dem Gemeinschaftsleben auf dem Land verbinden lässt. Dadurch entstehen zum Teil ganz neue öffentliche Orte; lange ungenutzte Räume und Gebäude werden wiederbelebt.

Gelungene Beispiele für solche Initiativen zeigt die Studie *Öffentlicher Raum in Dörfern und Kleinstädten*, die das Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung im Auftrag der Bundesstiftung Baukultur für den Baukulturbericht erarbeitet hat. Seit 2016 baut beispielsweise im brandenburgischen Prädikow eine Gruppe engagierter Menschen einen Gutshofs um, der lange leer stand. Das Ziel ist, den Hof zu einem gemeinsamen Lebens- und Arbeitsort zu entwickeln. Neben den Wohnungen für die rund 40 Mitglieder des Vereins und deren Kinder sollen ein *Coworking Space*, Gewerberäume, Werkstätten, eine Lebensmittelkooperative, eine Kita und ein Café entstehen.

Öffentliche Räume in Deutschland

Die Ausgangslage

Öffentliche Räume sind Orte, die für alle zugänglich und nutzbar sind. In ihnen treffen unterschiedlichste Lebensentwürfe und Haltungen aufeinander und die Menschen lernen miteinander umzugehen. Immer häufiger aber kommt es zu Interessenskonflikten. Gründe dafür sind gegensätzliche Ansprüche, fragmentierte Zuständigkeiten und zunehmend private Anforderungen an öffentliche Flächen. Erschwerend kommt eine ungleiche Entwicklung hinzu, die bundesweit zu beobachten ist: Einerseits füllen sich die Städte weiter. Sie werden dichter, Flächen werden knapp und teuer. Andernorts dagegen führt Wegzug zu Leerstand und Verfall. Am Zustand öffentlicher Räume wird sichtbar, welchen Stellenwert die Gesellschaft einem Ort entgegenbringt. Baukultur kann dem wachsenden Bedürfnis der Menschen nach frei zugänglichen, konsumfreien und gut gestalteten Räumen entgegenkommen. Als ausgleichender Faktor unterstützt sie eine ausgewogene Flächenverteilung, sichert bauliche Qualität und fördert demokratische und fachübergreifende Prozesse.

Entwicklung

Straßen, Wege und Plätze prägen das Bild unserer Städte. In gleicher Weise bestimmen seit der Industrialisierung Kulturlandschaften, Energie- und Verkehrsbauten die Anmutung von Regionen und Ländern. Für Stadt wie Land sind solche Infrastrukturen, wenn sie gut gestaltet sind, verlässliches Rückgrat und eindrucksvolle Visitenkarte in einem. Diese Aspekte der Baukultur sind in der Stadtentwicklung bereits selbstverständliche Begleiter. Doch auch bei der Transformation unserer Landschaften muss Baukultur künftig eine wichtigere Rolle spielen. Im Sinne einer nachhaltigen, integrierten Raum- und Stadtplanung gilt es, den *Genius Loci*, also die Atmosphäre und die spezifischen Merkmale eines Orts, in den Mittelpunkt zu rücken, um öffentliche Räume zukunftsfähig zu gestalten.

Kulturlandschaften

Räumliche Dimension von Freiflächen Der Europarat versteht unter *Landschaft* ein vom Menschen wahrgenommenes Gebiet, das seinen Charakter aus dem Zusammenwirken natürlicher und menschlicher Einflüsse gewinnt. Auch scheinbar unbeeinflusste Naturräume sind meist Teil von Kulturlandschaften. Lediglich 0,6 % der Fläche Deutschlands sind derzeit Wildnis. Ziel der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt von 2007 war es, diesen Anteil bis 2020 auf mindestens 2 % zu erhöhen. Die behördlich geleiteten Flurbereinigungsverfahren der 1960er- und 1970er-Jahre zogen aus Praktikabilitätsgründen massive Eingriffe in die Kulturlandschaften nach sich. Aus einer lebendigen Landschaft kleinteiliger Feldmarken wurden offene, weite Räume. Die räumliche Qualität des Landschaftsbildes hatte dabei zu häufig das Nachsehen. Zwei Drittel der Landschaften Deutschlands haben sich seit Mitte der 1990er-Jahre gravierend verändert. Energiegewinnung, Verkehr und Bevölkerungsentwicklung ziehen große landschaftliche Umwälzungen nach sich. Nicht einmal zur Zeit der Industrialisierung Ende des 19. Jahrhunderts hat sich die Landschaft in so kurzer Zeit so umfassend gewandelt.

Schon der Baukulturbericht 2016/17 hat den Einfluss der Energiewende auf das Erscheinungsbild der Landschaft beleuchtet. Dieser Wandel hält an: Der Abbau von Braunkohle wird knapp zwei Jahrzehnte weitergehen. Schon jetzt werden stillgelegte Anlagen aufgefördert oder zu Seenlandschaften umgestaltet. Auch die Windenergieerzeugung zeigt, wie unmittelbar sich politische Prozesse und neue Gesetze auf unsere Landschaften auswirken können. So sieht der neue Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen von 2019 vor, dass Windkraftanlagen mindestens 1.500 m Abstand zum nächsten Wohngebiet halten müssen. In Bayern gilt seit Ende 2014 Ähnliches: Dort müssen Windräder das Zehnfache ihrer Höhe von Wohnsiedlungen entfernt sein. Eine aktuelle Studie des Umweltbundesamts zeigt: Bei einer pauschalen Vorgabe von 1.500 m

blieben nur noch 15 bis 40 % der bisherigen Flächenkulisse für Windenergie übrig. Aus Sicht der Baukultur ist eine Gliederung der Kulturlandschaft durch Abstandsregelungen sachgerecht. Darüber hinaus ist die Branche mit dem Recycling der robusten Rotorblätter konfrontiert. Viele der 28.000 Anlagen in Deutschland müssen demnächst ersetzt werden. Auf die gestalterischen Auswirkungen durch Stellung und landschaftsplanerische Einbindung von Windkraftanlagen am Standort hat schon der Baukulturbericht 2016/17 hingewiesen.

Infrastruktur und Ingenieurbauten Das Schienennetz ist eine bis heute sichtbare Folge von Industrialisierung und Städtewachstum im 19. Jahrhundert. Die meisten Eisenbahnbrücken stammen aus dieser Zeit und bestimmen seit mehr als einem Jahrhundert unsere Landschaften. Da ihre Lebenszeit in der Regel 100 bis 150 Jahre beträgt, stehen Sanierungen oder große bauliche und räumliche Veränderungen an. Auch Straßenbrücken sind Teil der gebauten Umwelt und damit der Baukultur. Trotzdem gilt die Gestaltung bei Brückenbauwerken oft als nachrangig. Doch Neubau wie Sanierung von Verkehrsbauten müssen neben funktionalen auch ästhetischen Ansprüchen genügen. Wettbewerbe, wie sie im Hochbau üblich sind, schaffen eine gute Voraussetzung dafür. Allerdings fristen Planung, Pflege und Erhalt von Ingenieurbauten noch immer ein baukulturelles Schattendasein. Dabei kann Qualität Akzeptanz fördern und Nachhaltigkeit schaffen: Die Ortenaubrücke in Lahr ist ein gutes Beispiel für die Potenziale von Gestaltungswettbewerben. Die Brücke wurde aus Anlass der Landesgartenschau 2018 errichtet. Sie überwindet ein Bundesstraßenkreuz, verbindet zwei Parks und setzt am Eingang zur Stadt eine attraktive Landmarke im öffentlichen Raum.

Um den beschriebenen Herausforderungen zu begegnen, hat die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) 2016 die Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland aktualisiert. In der Neufassung spricht sich die MKRO dafür aus, die vielfältigen Kulturlandschaften mit all ihren Merkmalen, Kultur- und Naturdenkmälern behutsam weiterzuentwickeln. Ziel ist ein Gleichgewicht zwischen dem Erhalt regionaler Werte und neuen Anforderungen an Nutzung und Gestaltung.

Planung öffentlicher Räume

Frühe Neuzeit und Industrialisierung Öffentlicher Raum (vom englischen *public space*) taucht als Begriff im Deutschen erst nach 1950 auf. Bis dahin war meist von Straßen, Plätzen und öffentlichen Anlagen die Rede. Vor der Industrialisierung wurden Plätze in erster Linie als Orte herrschaftlicher Repräsentation angelegt. Die Nutzung anderer Freiräume war dagegen kaum geregelt. Oft überlagerten sich – etwa auf Marktplätzen – Handel, Militär und andere Nutzungen. Auf den Straßen gab es keine festen Fahrbahnen, der Verkehr lief ungeregelt. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts änderte sich das. Industrialisierung, Landflucht und eine immer dichtere Bebauung – das unkontrollierte Wachstum der Stadt machte es nötig, die Planung neuer Flächen zu steuern und zu regulieren. In dieser Zeit nahmen die öffentlichen Räume, wie wir sie heute kennen, Gestalt an. Eine rationale Ordnung des Verkehrs und anderer Funktionen gewann die Oberhand über Repräsentationsaufgaben. Vor allem aber war es die öffentliche

Wettbewerbe zahlen sich aus

94 % der befragten Kommunen sehen Wettbewerbsverfahren als bewährtes Instrument an. [K41](#)

Ingenieurwettbewerbe haben sich noch nicht etabliert

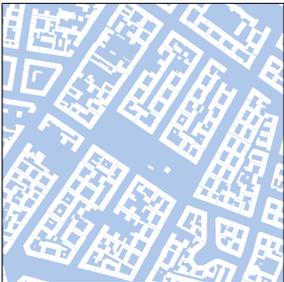
82 % der Gemeinden haben in den letzten fünf Jahren städtebauliche Wettbewerbe; 76 % Gestaltungswettbewerbe veranlasst. Dagegen haben weniger als die Hälfte von ihnen in diesem Zeitraum einen Ingenieurwettbewerb für öffentliche Infrastrukturbauten durchgeführt. [K38-40](#)

Historische Strukturen im Städtebau

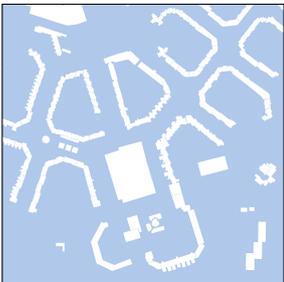
Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende 2019



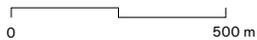
Mittelalterliche Altstadt und Münster (Freiburg im Breisgau)



Gründerzeitliche Blockrandbebauung (Helmholtzplatz, Berlin)



Großwohnsiedlung der Nachkriegsmoderne (Steilshoop, Hamburg)



Gesundheitsvorsorge, die Städtebau und öffentlichen Raum veränderte: Straßen wurden versiegelt und Wasserkreisläufe kanalisiert. Auch die aufkommende elektrische Beleuchtung wirkte sich auf Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Räume aus. Ein Beispiel dafür ist James Hobrechts Stadterweiterungsplan für Berlin. Der Hobrecht-Plan war der erste staatliche Plan, seit die Verfügung über den Boden in die Hände privater Eigentümer übergegangen war. Plätze, Ausfallstraßen und ein hierarchisches Straßennetz wurden zu entscheidenden Elementen, um Stadterweiterungen zu strukturieren. Gleichzeitig gewann deren Gestaltung an Bedeutung. Die Breite der Straßen, Gehsteige, Grünstreifen, Mittelinseln – all das prägt bis heute die öffentlichen Räume und entscheidet über die Verkehrsaufteilung.

20. Jahrhundert Um 1900 begann man, mit dem Wohnungsbau auch den öffentlichen Raum als eigenständige Aufgabe zu begreifen. Als Wiederbegründer der Stadtbaukunst gilt Camillo Sitte. Seine Arbeiten und Entwürfe zeichnen sich durch Bezüge zur Antike, zum Mittelalter und Barock aus. In seinem 1889 veröffentlichten Buch *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* spricht er sich gegen die Nüchternheit von scheinbar technisch erforderlichen Stadt- und Platzanlagen aus. Städtebau müsse nicht nur als technisches Problem, sondern als Kunstwerk verstanden werden. Für ihn sollten Plätze von wirksamen Gebäuden geschlossene Räume sein, deren sorgsame Ausformung von Zugängen und deren räumliche Gliederung im Ergebnis den Quartiersstolz seiner Bewohner darstellen. Trotz seines Credo, die Mitte freizuhalten, waren die von ihm als gute Beispiele untersuchten Platzanlagen in der Regel kompakt.

Den unerwünschten Folgen der Industrialisierung versuchte man auf verschiedene Weisen zu begegnen. In den dichten, von Industrie durchzogenen Städten wurden Volksparks angelegt, in denen sich die Bevölkerung erholen konnte. Diese Parks sind heute wertvolle Bausteine einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die englische Gartenstadtbewegung warb dafür, Arbeiten, Wohnen und Erholung in kleineren, grünen Städten fernab der Zentren zu kombinieren. Diese konnte sich jedoch nicht durchsetzen. Stattdessen wurde die aufgelockerte durchgrünte Bauweise zum bevorzugten Ansatz vieler Stadterweiterungen nach dem Ersten Weltkrieg. Dazu zählen viele noch heute vorbildhafte Wohnanlagen wie das UNESCO-Welterbe der sechs Siedlungen der Berliner Moderne. Die modernen Siedlungsformen begannen, den öffentlichen und privaten Freiraum der Städte neu zu definieren. Statt Schmuckplätzen wurden Ruhe- und Kinderspielplätze angelegt.

Radikal wirkte sich die Massenproduktion des Autos auf Konzeption, Gestalt und Nutzung des öffentlichen Raums aus – und das schon ab den 1920er-Jahren. In den USA hatte 1928 bereits jeder sechste Mensch einen PKW, in Berlin kam immerhin ein Auto auf 40 Einwohner. Das veränderte die Mobilität und mehr noch die Art und Weise, wie Wege, Straßen oder Plätze gestaltet wurden. Für den Nationalsozialismus spielte der öffentliche Raum eine zentrale Rolle. Vor allem in sogenannten Führer- und Gauhauptstädten sollten Stadtmitte und zentrale Achsen umgestaltet werden, um sie zu vereinnahmen. Mit nächtlichen Lichtinszenierungen und Aufmärschen wollte man eine Kulisse für mystische Gemeinschaftserlebnisse schaffen. Architektur und Städtebau wurden eingesetzt, um die Menschen zu faszinieren und einzuschüchtern.

Wiederaufbau In den Jahren nach 1945 dominierte das Leitbild der Stadtlandschaft. In neu gebauten Siedlungen gab es keine klar abgegrenzten Plätze mehr. Die fließenden Räume der aufgelockerten Stadt lösten den öffentlichen Raum geradezu auf. In den Jahren darauf führten das Wirtschaftswunder und die Herausforderungen, die Kriegszerstörung und Wiederaufbau mit sich brachten, zu einem tiefgreifenden Umbau der Städte. Die Idee der autogerechten Stadt setzte sich durch. Davon zeugen bis heute viele öffentliche Räume in Deutschland. Maßgeblich für den öffentlichen Raum in der DDR waren die 1950 formulierten 16 Grundsätze des Städtebaus. Ausdrücklich betont der zwölfte Grundsatz: „Die Stadt in einen Garten zu verwandeln, ist unmöglich. In der Stadt lebt man städtisch, am Stadtrand oder außerhalb der Stadt lebt man ländlicher.“ An der Bedeutung des Stadtzentrums als Kern und politischem Mittelpunkt wurde festgehalten. Der Städtebau und vor allem öffentliche Gebäude wurden von Partei und Staat grundlegend neu konzipiert, um den Symbolgehalt des zentralen öffentlichen Raums zu steigern.

Als Folge und Reaktion auf den autogerechten Stadtumbau richteten viele Städte Fußgängerzonen ein. Die Wiederaufbauprojekte mit ihren umgestalteten Innenstädten und den Einkaufszentren am Stadtrand waren ungenügend in die Umgebung eingebettet. Das gilt auch für viele Großsiedlungen der 1970er- und 1980er-Jahre. Zwar sollte das neue Leitbild „Urbanität durch Dichte“ dem Zerfließen entgegenwirken und wieder städtische Räume schaffen, doch die Freiflächen boten zu wenig Aufenthaltsqualität. In den Zentren der Großsiedlungen standen dagegen (teilweise autogerechte) Versorgung und Konsum im Vordergrund. Bundesweit ließ sich am Siedlungsbau ablesen, dass sich Anlage, Verwaltung und Unterhalt der öffentlich zugänglichen Räume an kostensenkenden Gesichtspunkten orientieren mussten. Das führte zu oft unattraktiven, monofunktionalen Freiräumen. Der Großsiedlungsbau am Stadtrand ging mit einer sogenannten Flächensanierung der Altstädte durch Abriss einher. Der Aufruf zum Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 markierte einen Paradigmenwechsel – und das Ende dieser Phase. Die Innenstädte rückten wieder ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Doch dem ruhenden Verkehr wurde weiter immens viel Raum zugestanden. In der DDR vollzog sich dieser Prozess etwa ein Jahrzehnt später. Erst ab den 1990er-Jahren kam es zu einer stärkeren Hinwendung zum öffentlichen Raum. Besonders Quartiersplätze galten als wertvolles Gut der Städte. Gleichzeitig gewann die Ökologie in der Stadtentwicklung an Bedeutung. Spätestens seit dieser Zeit wird öffentlicher Raum auch unter stadtklimatischen und stadtoökologischen Aspekten betrachtet.

Öffentliche Räume im Wandel

Vom Verkehrsraum zu Lebensräumen Öffentliche Räume erfüllen viele Funktionen. Sie dienen zum Beispiel dem Verkehr, Handel oder Konsum. Viel wichtiger ist jedoch ihre gesellschaftliche Aufgabe: Öffentliche Räume sind Orte der Kommunikation, sozialen Verständigung und zugleich Bildungsorte. Sie sind ein Seismograf dafür, wie die Gesellschaft beschaffen ist. Weil die Gesellschaft sich ständig wandelt, wandeln sich auch die Ansprüche an öffentliche Räume.

Die Nachkriegsjahre waren durch einen Rückzug ins Private gekennzeichnet. Die Familienidylle in den eigenen vier Wänden hatte einen höheren Stellenwert

Je größer die Stadt, desto mehr Belastungen fühlen sich Menschen in öffentlichen Räumen ausgesetzt

Das Prinzip gilt zum Beispiel für Störungen durch Müll, Verkehrslärm, parkende Autos oder Radfahrer auf dem Fußweg – mit einer Ausnahme: Von Vandalismus fühlen sich mit 76 % der Befragten mehr Menschen in Städten zwischen 100.000 und 500.000 Einwohnern gestört als in größeren Städten.

B10b

als das gesellschaftliche Leben in der Stadt. Das schlug sich im Wiederaufbau und in der Planung deutscher Städte nieder. Ganz im Geist der Zeit stand Funktionalität im Vordergrund: Die autogerechte Stadt war damals Leitbild der Stadtplanung. Breite Verkehrsschneisen sollten die getrennten Lebensbereiche von Arbeit, Wohnen und Freizeit verbinden. Heute verstehen Menschen öffentliche Räume weniger als Orte, die sie einzig sicher und reibungslos durchqueren müssen, um von ihrer Wohnung zur Arbeit zu gelangen. Immer mehr Menschen sehen sie als einen Ort, an dem sie sich selbst ausdrücken, an dem sie Heimat erfahren und an dem das Selbstverständnis der Gesellschaft sichtbar wird. Mit der *Leipzig Charta* haben die Staaten der Europäischen Union 2007 diesen veränderten Ansprüchen Rechnung getragen. Eine nachhaltige, integrierte Stadtentwicklung soll wieder den Menschen in den Mittelpunkt der Planung rücken. Vorbild ist die über Jahrhunderte gewachsene europäische Stadt.

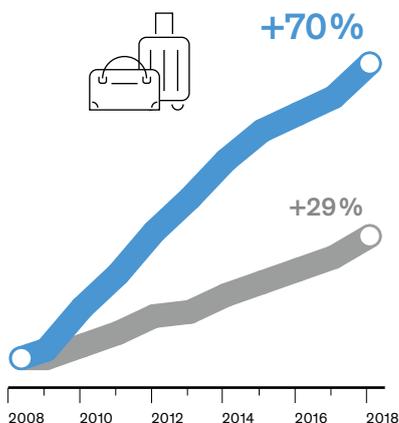
Ungebrochene Anziehung In den öffentlichen Räumen unserer Städte wird es enger. Die Menschen strömen in die Ballungszentren, um dort zu arbeiten und zu leben. Von 2010 bis 2016 wuchs die Bevölkerung der 66 kreisfreien Großstädte in Deutschland um 5,9 % oder 1,35 Mio. Menschen. Das belegt eine Auswertung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Mit diesem Mehr an Menschen geht naturgemäß ein erhöhtes Verkehrsaufkommen einher. Auch Parks und andere öffentliche Freiflächen werden intensiver genutzt. Sie bieten allen Freizeitaktivitäten Raum, für die die Wohnverhältnisse zu beengt sind, und die am besten unter freiem Himmel aufgehoben sind.

Die Anwohner sind nicht die Einzigen, die die öffentlichen Räume der Städte stärker beanspruchen. Gleichzeitig erlebt der Städtetourismus ein Allzeithoch. Die Studie *Overtourism in europäischen Städten* des Beratungsunternehmens Roland Berger macht auch unter europäischen Urlaubern einen Sinneswandel aus: weg von der klassischen Länderreise hin zum Städtetrip. Während die Zahl der Übernachtungen in Europa während der letzten zehn Jahre um ein Viertel zugenommen hat, stieg sie in Städten um mehr als die Hälfte. Noch deutlicher fällt das Ergebnis aus, wenn man die 14 deutschen Städte (von Augsburg über Berlin bis Würzburg) betrachtet, die ihre Übernachtungszahlen der TourMIS-Datenbank für Tourismusstatistik melden. Von 2008 bis 2018 gab es in diesen Städten 62 % mehr Übernachtungen. Für den Konsum gaben Reisende 2017 in Deutschland 287 Mrd. Euro aus – eine Summe, die viele Städte veranlasst, um die Gunst der Besucher zu buhlen. Von einem allzu offensiven Stadt- und Tourismusmarketing nehmen viele Großstädte inzwischen allerdings Abstand. Das hohe räumlich fokussierte Touristenaufkommen wird vielerorts von den Einheimischen nicht mehr akzeptiert. Die Stadt München beispielsweise konzentriert deshalb ihr Tourismusmarketing auf die weniger gefragten Jahreszeiten. Auch Berlin versucht, den touristischen Zustrom räumlich und zeitlich zu entzerren.

Städtetourismus boomt

Übernachtungen in ausgewählten Städten und in Deutschland insgesamt

Quelle: www.hotel.de 2019; TourMis 2019



■ ausgewählte Städte: Augsburg, Berlin, Bremen, Dresden, Hamburg, Hannover, Heidelberg, Köln, Leipzig, Marburg, Nürnberg, Regensburg, Stuttgart, Würzburg

■ Deutschland insgesamt

Handel in den Innenstädten Markt, Handel und Gewerbe sind untrennbar mit der Geschichte der Stadt verbunden. Städte waren immer in gleichem Maße auf ein reges Handelsleben angewiesen, wie umgekehrt der Handel ein vitales Stadtleben brauchte, um zu prosperieren. Gegenwärtig positioniert sich in ganz Deutschland der Innenstadthandel neu.

Zwar sorgen Onlinehandel und Filialisierung für steigende Umsätze und eine flächendeckende Versorgung. Von 1.000 innerstädtischen Betrieben, die der

Handelsverband Deutschland (HDE) 2018 befragen ließ, gab allerdings die Hälfte an, dass sich ihre Geschäftslage verschlechtert habe. In den vergangenen fünf Jahren mussten bundesweit bereits 11.000 Läden schließen. Der HDE rechnet damit, dass bis 2025 noch einmal 45.000 folgen werden. Das Institut für Handelsforschung Köln (IFH) hat in einer breit angelegten Studie das Kundenverhalten untersucht und rechnet damit, dass die Frequenz um 20 % zurückgehen wird. Flächen- und Verwertungsdruck durch hohe Bodenpreise in den Innenstädten ziehen ein eintönigeres Handelsangebot nach sich. Seit es Erhebungen dazu gibt, war immer der Textilhandel stärkster Abnehmer deutscher Einzelhandelsflächen. Im ersten Quartal 2019 hat er diese Spitzenposition erstmals an die Gastronomie verloren. Das zeigt eine Untersuchung des Beratungsunternehmens Jones Lang LaSalle (JLL). Von 2006 bis 2016 hat sich die Fläche, die neu an Gastronomiebetriebe vermietet wurde, versechsfacht. Der innerstädtische Handel entmischt sich. Dadurch nehmen auch die Nutzungsdauer und die Nutzungsvielfalt in den öffentlichen Räumen der Innenstädte ab. Unter dem Druck von Onlinehandel und Filialisten ziehen inhabergeführte Geschäfte vielerorts aus der Innenstadt weg oder geben ihren Betrieb ganz auf. Wo das geschieht, werden öffentliche Räume zunehmend Gegenstand kommerzieller Verwertung. Diese Tendenzen zeichneten sich bereits Anfang der 1980er-Jahre ab. Seither wurden teilweise Fußgängerzonen überdacht und private Wachdienste eingeführt, die die Außenbereiche angrenzender Geschäfte kontrollieren. Immer häufiger wurden zudem Sondernutzungsrechte zur Bewirtschaftung im Freien vergeben oder ausgeweitet. Feste und Großveranstaltungen gelten als wirksames Mittel, um die Besucherfrequenz zu erhöhen und für ein positives Image zu sorgen. All diese Maßnahmen versprechen, die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume zu beleben und zu bereichern, stellen aber eine entscheidende Qualitätsverschiebung dar: Ehemals allgemein und konsumfrei nutzbare Flächen werden jetzt als Angebot auf ein zahlendes Publikum ausgerichtet.

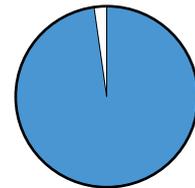
Mediterranisierung Seit der Jahrtausendwende ist ein Trend zu beobachten, der für unsere Breitengrade neu ist: Die Deutschen scheinen einen immer größeren Teil ihrer Freizeit unter freiem Himmel zu verbringen. Das Schlagwort Mediterranisierung fasst ein Sammelsurium an Phänomenen und deren Folgen zusammen, die Ausdruck dafür sind, dass sich das Freizeitverhalten wandelt. Öffentliche Plätze und Grünflächen werden immer universeller genutzt. Das schlägt sich beispielweise in Public Viewings und Freiluftkinos nieder. Auch der Ausbau der Außengastronomie und das Aufkommen von Stadtstränden sind Zeichen dafür. Diese Entwicklungen sind Zeugnis des zunehmenden Stellenwerts, den öffentliche Räume als Treffpunkte und Sammelplätze für unsere Gesellschaft haben.

Die zunehmend warmen Sommer- und Übergangszeiten leisten dem Drang ins Freie Vorschub. Wie sehr die hohen Temperaturen den Alltag der Stadtbewohner verändern dürften, haben die extremen Sommer der Jahre 2018 und 2019 klagemacht. Die lauen Abendstunden außerhalb der aufgeheizten Wohnung zu verbringen, verspricht Abkühlung und Gesellschaft. Für die, die an städtischen Plätzen wohnen, geht das aber selten unbemerkt vonstatten. Auch sie haben ein Recht auf ihre Abend- und Nachtruhe. Dieses Recht mit dem Wunsch der Nachtschwärmer zu versöhnen, ihre freien Stunden unter freiem Himmel zu verbringen, ist schwierig.

Handel braucht öffentliche Räume

Quelle: IHK-Umfrage zum Baukulturbericht 2020/21

Für welche Sparten sind öffentliche Räume Ihrer Ansicht nach von Bedeutung?



Handel
98%

Immer mehr Events in öffentlichen Räumen

90% der Industrie- und Handelskammern sind der Ansicht, dass Veranstaltungen und Feste in öffentlichen Räumen zugenommen haben. Floh- und Antikmärkte dagegen stagnieren in der Wahrnehmung der Kammern, Wochenmärkte nehmen deutlich ab.

IHK

Konflikte im Nachtleben In der durchmischten europäischen Stadt gehen Wohnen, Freizeit und Arbeit Hand in Hand. Gleichzeitig beanspruchen jene, die in begehrten und teuren Innenstadtlagen wohnen, ein ruhiges Umfeld. Anderen dagegen fehlt das Verständnis, warum selbst bei maßvoller Lautstärke noch mehr Rücksicht geboten sein soll. Ein vitales Nachtleben macht für viele junge Menschen erst die Attraktivität der Großstadt aus und zieht sie dorthin. Eine Studie der HafenCity Universität Hamburg kommt zu dem Schluss: Belastungen für das Wohnumfeld ergeben sich nicht aus der zulässigen Nutzung des öffentlichen Raums, sondern aus der großen Zahl der Nutzer. Ordnungsrechtlich ist dem Konflikt also nicht beizukommen, da häufig keine Verstöße zu sanktionieren sind. Stattdessen stehen die Kommunen vor der Herausforderung, im Dialog mit allen Beteiligten einen tragfähigen Konsens auszuhandeln. Mit einem runden Tisch alleine ist es da nicht getan. Nutzergruppen wechseln, alte Konflikte flauen ab, neue treten hinzu. Öffentliche Räume sind immer in Bewegung; ihre Nutzung muss laufend neu ausgehandelt und gemanagt werden. Deshalb ist die sogenannte Phase Zehn, der dauerhafte Unterhalt und die gute Pflege, in öffentlichen Räumen nicht nur durch Instandhaltung, regelmäßige Sanierungen und bauliche Anpassungen gekennzeichnet. Ein aktives Quartiersmanagement sollte die baulich-räumlichen Anpassungen nach Möglichkeit flankieren. Besonders in öffentlichen Räumen, die von verschiedenen sozialen Gruppen genutzt werden, lässt sich so kontinuierlich auf die wechselnden Gegebenheiten reagieren.

Einige Städte haben sich des Themas bereits erfolgreich angenommen. In München kümmert sich eine Stabsstelle im Amt für Wohnen und Migration darum, Konflikte im öffentlichen Raum zu schlichten. Im Allparteilichen Konfliktmanagement in München (AKIM) arbeiten fünf Festangestellte und 20 Honorarkräfte an dem Grundsatz, dass die öffentlichen Räume von allen gleichermaßen genutzt werden sollen. Im Dialog mit einzelnen Nutzergruppen versuchen sie, die Sicht der anderen verständlich zu machen, und können Lärmspitzen durch Präsenz vor Ort schnell eindämmen. Im Jahr 2018 hat die Stabsstelle 43 Anfragen bearbeitet und wurde an 39 Konfliktorten in der ganzen Stadt aktiv. Als Ergebnis eines Dialogs mit Beteiligten aus Stadtverwaltung, Bezirksausschüssen, Clubbetreibern und Wirten soll in naher Zukunft eine Fachstelle für nächtliches Feiern eingerichtet werden. Die Bundesstiftung Baukultur und der Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen (GdW) setzen sich in einem gemeinsamen Positionspapier für eine Stadtentwicklung ein, die Kultur als integralen Faktor zur Belegung von Quartieren versteht.

Aktuelle Herausforderungen für öffentliche Räume

In den Städten wird es eng. Öffentliche Räume werden knapper, als Orte des Austauschs, der Erholung und Gesundheit für die Gesellschaft aber immer wichtiger. Denn mehr Menschen heißt auch intensiver genutzte Straßen, Plätze und Grünanlagen und mehr Verkehr. Nutzungskonflikte nehmen zu und machen es notwendig, öffentliche Flächen neu zu verteilen. Ein neues Verständnis von Freiraum ist gefragt, um einen Konsens über Flächennutzungen zu finden. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, nach welchen Kriterien der Wert öffentlicher Flächen bemessen werden soll.

Zielkonflikte

Flächenkonkurrenzen Vor allem in den Ballungszentren hält das Wachstum der Freiflächen nicht mit dem Bevölkerungswachstum Schritt. Hamburg hat bereits 2012 seinen Freiraumbedarf analysiert. Im Mittelpunkt stand die Frage, wer im Umkreis von 500 Metern um die Wohnung Zugang zu öffentlichen Parks und Erholungsflächen hat. Das Ergebnis: Bei einem Drittel der Menschen war der Bedarf an zusätzlichen Freiräumen nahe des Wohnorts hoch oder sehr hoch. In verdichteten, stark nachgefragten Vierteln wie Eimsbüttel war fast die Hälfte der Menschen, bezogen auf die Dichtewerte des Flächennutzungsplans, unterversorgt. Zukunftsszenarien, die die weitere Bautätigkeit und das Bevölkerungswachstum mit einbezogen, zeigten zudem: In manchen Vierteln war eine weitere Verschlechterung zu erwarten.

Wenn eine Kommune unter den Bedingungen von Wachstum und Nachverdichtung neue Flächen aktivieren möchte, braucht es ein anderes Verständnis von Freiraum. Nicht nur Parks und Grünflächen sind Freiräume. Auch Sportplätze, Schulhöfe, Straßen, Dächer, private Höfe und Gärten und andere Flächen müssen in den Blick rücken. Auf Basis der Freiraumbedarfsanalyse hat Hamburg Handlungsräume festgelegt, in denen als Erstes Freiräume aufgewertet und neue geschaffen wurden – etwa indem Parkplätze zu Aufenthaltsräumen umgestaltet wurden. Danach erarbeitete die Stadt gemeinsam mit den Fachbehörden, Bezirksämtern, Verbänden und der Wohnungswirtschaft eine koordinierte Freiraumstrategie mit dem Titel *Mehr Stadt in der Stadt*.

Der Wert öffentlicher Räume Das Bundesverfassungsgericht hat bereits 1967 darauf hingewiesen, dass der Erhalt öffentlicher Flächen auch eine soziale Frage ist. Grund und Boden seien unvermehrbar und unentbehrlich, so das höchste Gericht: „Eine gerechte Rechts- und Gesellschaftsordnung zwingt vielmehr dazu, die Interessen der Allgemeinheit beim Boden in weit stärkerem

Öffentliche Räume sind vielerorts Mangelware

30 % der Bevölkerung wünschen sich ein größeres Angebot an öffentliche Räumen in der eigenen Stadt oder Gemeinde. [B3](#)

Handlungsbedarf bei der Flächenverteilung

In der Entwicklung, dem Bau und Betrieb öffentlicher Räume machen die Kommunen bei der gerechten Verteilung der Flächen und Nutzungen (15 %) den zweitgrößten Handlungsbedarf aus – nur knapp hinter der Sicherstellung der Pflegekosten (17 %). [K43](#)

Teures Pflaster

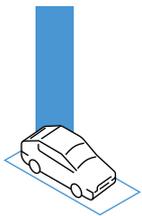
Kosten für ein Jahr Anwohnerparken im Vergleich zum theoretischen Kaufpreis der Stellplatzfläche auf Basis der Bodenrichtwerte benachbarter Grundstücke

Quelle: Land NRW 2019; Landeshauptstadt Düsseldorf 2019; Stadt Frankfurt am Main 2019; Freie und Hansestadt Hamburg 2019; Land Berlin 2019

theoretischer Kaufpreis
15 m²-Stellplatz

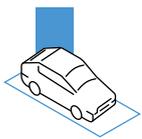
Anwohnerparkausweis pro Jahr

540.000 €



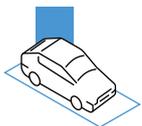
Düsseldorf – Königstraße

255.000 €



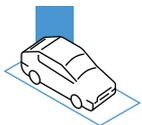
Frankfurt am Main – Neue Mainzer Straße

229.620 €



Hamburg – Altstädter Straße

225.000 €



Berlin – Kurfürstendamm

Maße zur Geltung zu bringen als bei anderen Vermögensgütern“. Das trifft in besonderer Weise auch auf nicht bebaubare öffentliche Räume zu. Sie müssen nach dieser Lesart allen zur Verfügung stehen, damit die Menschen sich frei bewegen, handeln und kommunizieren können. Sie sind die räumliche Dimension der Freiheit. Daraus leitet sich auch der Rechtsbegriff des Gemeingebrauchs ab: Öffentliche Räume wie Straßen, Plätze, Grünflächen und Parks sollten alle Stadtbewohner nutzen können; der freie Zugang darf niemand verwehrt sein. Grenzen liegen lediglich dort, wo andere durch die Nutzung in ihrem Gemeingebrauch eingeschränkt werden. Öffentliche Räume haben damit eine verfassungsrechtlich herausgehobene Stellung. Große Teile ihres Grundbesitzes an Bauflächen haben viele Kommunen inzwischen veräußert, um die Haushaltskasse aufzubessern. Seit Mitte der 1990er-Jahre haben Städte auf diese Weise ihre Gestaltungsspielräume für ihre eigene Entwicklung dauerhaft beschnitten. Die Spirale der Verschuldung hat das meist nicht aufgehalten. Viele Kommunen sind auch heute noch hoch verschuldet, haben keinen Spielraum, um zu investieren, und veräußern weiter Flächen, um ihren Haushalt zu konsolidieren. Die Befragung der Kommunen zum Baukulturbericht hat ergeben, dass der Verkauf von Flächen in 76 % der Städte und Gemeinden Teil der Bodenpolitik ist. Straßen und Verkehrsflächen allerdings gehören nach wie vor den Kommunen. Das eröffnet hier strategische und tatsächliche Gestaltungsspielräume, die die Städte und Gemeinden in anderen Feldern nicht mehr haben.

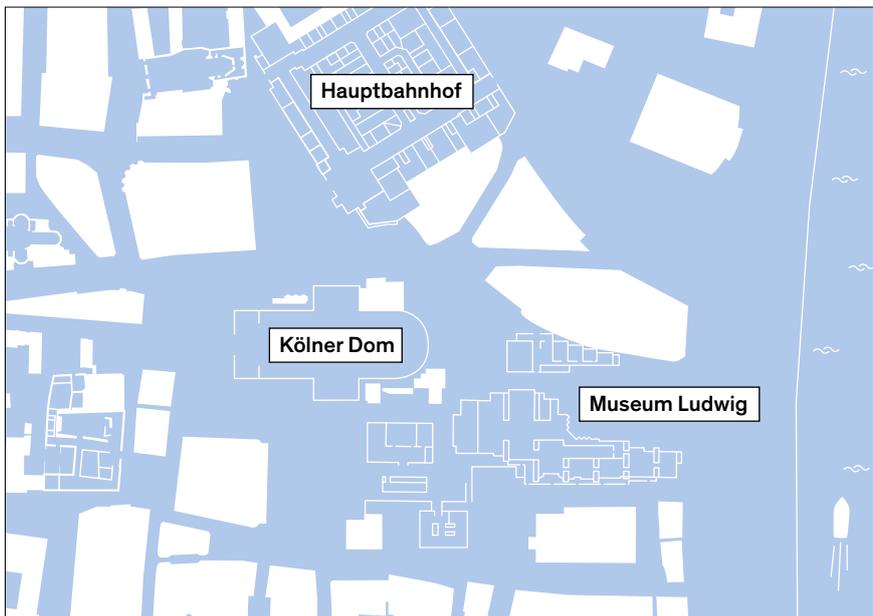
Neue Flächen für die Allgemeinheit Öffentliche Räume sind bundesweit einem erhöhten Nutzungsdruck ausgesetzt. Immer mehr Gruppen müssen mit ihren jeweiligen Interessen auf ein und demselben Raum in Einklang gebracht werden. Die Bundesstiftung Baukultur hat die Vertreter der Kommunen um eine Einschätzung gebeten, wie es in ihrer Gemeinde um das Flächenangebot für bestimmte Nutzergruppen bestellt ist. 74 % finden, das Angebot für Jugendliche sei zu gering. Die einzige Gruppe, die nach Einschätzung der Kommunen über zu viel Fläche verfügt, sind die Autofahrer. Das sagen 44 % der Befragten. Kein einziger Kommunalvertreter fand, dass für Kinder, Familien und Jugendliche zu viele Flächen bereitstehen.

Für Maßnahmen, die öffentliche Flächen neu aufteilen, zeichnet sich mittlerweile nicht nur bei Stadtbewohnern deutliche Zustimmung ab. Eine Studie des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB) und des RWI – Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung fand heraus: Besonders Eingriffe, die den Radverkehr und den ÖPNV stärken, stoßen bundesweit auf hohe Zustimmung – selbst wenn Flächen für den Autoverkehr reduziert werden müssen. Nutzungskonflikte lassen sich in öffentlichen Räumen nicht mehr dadurch lösen, dass wir Nutzungen nebeneinander organisieren. Vielmehr geht es darum, dass Kommunen neue Potenziale erschließen, indem sie Nutzungen zeitlich aufteilen und im Ablauf organisieren. Die Instrumente dafür stehen bereit. Sie adäquat einzusetzen, stellt neue Anforderungen an die Qualifikation der Mitarbeiter und verlangt ein hohes Maß an Abstimmung zwischen den Fachämtern, aber auch mit privaten Akteuren. Voraussetzung ist, dass öffentliche Räume stärker universell nutzbar sind und teilweise Spezialisten zu Generalisten werden.

Hybride Räume Dass öffentliche Räume einzig von der Stadt selbst geplant, gestaltet, reguliert und betrieben werden, ist heute eher die Ausnahme. Die

Praxis zeigt ein weit vielschichtigeres Bild. Viele Stadträume, die öffentlich genutzt werden, sind nicht in kommunaler Hand. Plätze, Parks und Passagen offenbaren sich bei genauerem Hinsehen oft als hybride Räume – im Spannungsverhältnis zwischen kommunal und privat. Eine Reihe von Faktoren beeinflusst diese Räume: Wer Eigentümer einer Fläche ist, kann de jure über sie verfügen und Hausrechte wahrnehmen. Gleichzeitig müssen Herstellung, Instandhaltung und Gestaltung nicht in seinen Händen liegen. Auch Dritte können darüber bestimmen, wie ein Raum genutzt wird, die Sicherheit in diesem Raum gewährleisten oder entscheiden, welche Gruppen Zugang haben. Hybride Räume sind in der kommunalen Verwaltung Alltag und in deutschen Städten die Norm. Das Phänomen ist nicht neu. Viele dieser Räume existieren seit mehr als 100 Jahren. Schon zu Zeiten der Industrialisierung entstanden öffentlich nutzbare Räume oder ganze Stadtviertel, die von Unternehmern oder Mäzenen finanziert wurden. In den Verwaltungen hat sich kein einheitlicher Umgang mit diesen Räumen herausgebildet. Sie werden vielmehr als Einzelfälle betrachtet und bearbeitet. Dabei finden sie sich nicht nur in der Innenstadt, sondern in allen Lagen und haben viele Erscheinungsformen: von der Obstwiese, über Unicampus und Einkaufspassage bis zum Museums- oder Bahnhofsvorplatz. Für Nutzer ist kaum ersichtlich, wo die Grenze zwischen privatem und kommunalem Eigentum verläuft. Die Räume sind selten klar abgegrenzt. Es sind aber in der Regel keine *Gated Communities* für ausgewählte Nutzergruppen, wie es die Fachdiskussion zur Privatisierung öffentlicher Räume vermuten ließe.

Hybride Räume fügen sich nahtlos in die Stadt und das Netz öffentlicher Räume ein. 1748 zeichnete der Architekt Giambattista Nolli eine Karte Roms, in der er alle öffentlich nutzbaren Räume, alle zugänglichen Innenhöfe, überdachten Passagen und selbst das Pantheon weiß darstellte. Erkennbar wird so eine



Öffentliche Räume der Kölner Innenstadt

In seinem 1748 veröffentlichten Plan von Rom stellte Giambattista Nolli auch Innenräume von Kirchen und wichtigen Palazzi als öffentliche Räume dar. Die Anwendung seines Prinzips auf die Kölner Innenstadt zeigt, wie bedeutend öffentliche Räume – in Blau dargestellt – für unsere Städte sind.

Quelle: Bundesstiftung Baukultur 2019; Kartengrundlage Köln: Land NRW 2019

Art Mental-Map der damaligen Stadt, die die für alle frei zugänglichen Räume zeigt. Die Plätze der Stadt werden im Nolli-Plan nicht isoliert betrachtet, sondern als zusammenhängendes Gesamtsystem öffentlicher Räume begreifbar. Das entspricht der Perspektive der Nutzer in ihrem alltäglichen Gebrauch. Unabhängig vom Eigentumsverhältnis wurden so auch Potenziale von Flächen in privater Hand sichtbar. Brachflächen etwa erscheinen damit als nutzbarer Teil der Stadt. Sind diese nicht abgesperrt, können sie Kinder zum Beispiel zum Spielen nutzen. Betrachtet man heute das Umfeld des Kölner Hauptbahnhofs durch Nollis Brille, erkennt man eine Vielzahl von Räumen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Auch sie haben unterschiedliche Eigentümer und Besitzer, die unterschiedliche Ansprüche an das Verhalten der Nutzer stellen. Den Kölner Dom dürfen zwar alle betreten, allerdings nur in angemessener Kleidung. Das schreibt das Erzbistum Köln in der Hausordnung vor. Die Bahnhofspassagen und der -vorplatz unterliegen dem Hausrecht der Deutschen Bahn; zuständig für Sicherheit und Ordnung ist die Bundespolizei. Sie hat hier weitreichendere Eingriffsrechte als die Kölner Polizei im Rest der Stadt. Das städtische Museum Ludwig ist im öffentlichen Eigentum und Betrieb und steht damit allen gegen Eintritt offen. Der private Sicherheitsdienst des benachbarten Einkaufszentrums kann gegenüber unerwünschten Personengruppen ein schärferes Hausrecht durchsetzen. Für die meisten von uns sind diese Rechts- und Eigentumsverhältnisse im Alltag nicht sehr bedeutsam. Alle auf Bodenniveau zugänglichen öffentlichen und privaten Flächen wirken als öffentlicher Raum lebensweltlich zusammen und müssen deshalb auch baukulturell gemeinsam betrachtet werden.

Die Phase Zehn Für öffentliche Räume hat die sogenannte Phase Zehn entscheidende Bedeutung. Gemeint ist die Betriebsphase, die sich an alle neun Leistungsphasen der Planung und Errichtung von Bauwerken anschließt. Oft ändern sich Nutzungen oder es treten Beanspruchungen auf, mit denen nicht zu rechnen war. Öffentliche Räume sind immer im Wandel. In der Phase Zehn muss mit baulichen Anpassungen, regelmäßiger Instandhaltung und einem Management der Nutzungen und Nutzergruppen kontinuierlich auf wechselnde Gegebenheiten reagiert werden. Auch Private können, ob als Projektentwickler oder Bauherr, eine wichtige Rolle für die Herstellung und Instandhaltung öffentlicher Räume, ihre Planung und Finanzierung, aber auch ihre Pflege und ihren Betrieb spielen. Kommunen machen dabei oft die Erfahrung, dass es einfacher ist, von Dritten Geld für den Bau einzuwerben, als die dauerhafte Pflege zu finanzieren. Forscher der RWTH Aachen kamen im Rahmen des Forschungsprojekts *STARS – Stadträume in Spannungsfeldern* zu dem Schluss: Hybride Räume sind keineswegs schlechter gepflegt – im Gegenteil. Häufig scheint die privat getragene Pflege sogar sorgfältiger und leistungsfähiger. Das liegt indes kaum an einer mangelnden Kompetenz der Fachämter, sondern an ihrer finanziellen und personellen Ausstattung. Knappe Ressourcen sind in vielen Fällen der Grund, weshalb Kommunen sich öffentlich-privaten Partnerschaften und loseren Kooperationen mit privaten Akteuren öffnen. Gerade bei den Pflegebudgets und dem Personal der Grünflächenämter ist in den letzten Jahren vieles dem Rotstift zum Opfer gefallen.

Als entscheidendes Kriterium dafür, ob ein Raum öffentlich oder privat ist, gelten gemeinhin die Eigentumsrechte. Für die Menschen ist das Gewirr aus Zuständigkeiten, Verfügungs- und Nutzungsrechten im Alltag aber kaum

nachzuvollziehen. Woran erkennen Nutzer, wo welche Regeln gelten? Woher wissen sie, wie sie sich in einem bestimmten öffentlichen Raum verhalten sollen? Ge- und Verbotsschilder der Eigentümer liefern oft die einzige Orientierung. Manche Kommunen sind deshalb mittlerweile dazu übergegangen, die Pflichten zur Haftung und Pflege vor Ort kenntlich zu machen. Wer wissen möchte, was in einem öffentlichen Raum erlaubt ist und was nicht, findet gute Anhaltspunkte in der kostenlosen *Freiraum-Fibel* des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Sie beschreibt alle rechtlichen Verhältnisse im Stadtraum und hilft, Aktionen und Projekte sicher zu organisieren.

Um öffentliche Rechte in privat geschaffenen Räumen zu sichern, greifen Kommunen meist auf Bebauungspläne und städtebauliche Verträge zurück. Sind solche Regelungen erst einmal gemeindlich beschlossen, lassen sie sich nur mit einigem Aufwand anpassen. Deshalb kommt oft als Ergänzung das flexiblere Instrument des Grundstücksvertrags zum Einsatz. Mit ihm lassen sich Rechte und Verantwortlichkeiten zwischen Kommunen und Privaten detailliert regeln. Öffentliche Widmungen wie Geh-, Fahr- und Leitungsrechte können als Baulast planungsrechtlich gesichert und zudem ins Grundbuch eingetragen werden. Das ist sinnvoll, um öffentliche Nutzungen auch dann zu sichern, wenn das Eigentum auf andere übergeht. Vor allem an Standorten, an denen private Eigentümer häufig wechseln, lassen sich damit rechtssichere Verhältnisse schaffen. Für die Kommunen selbst gewinnt diese Rechtssicherheit erst im Konflikt- oder Schadensfall Bedeutung. Die angespannte Haushaltsslage erlaubt es vielen Kommunen nicht, neue Freiflächen anzulegen und dauerhaft zu unterhalten. Sobald Flächenerwerb erforderlich ist, vergrößern sich diese Probleme. Die Stadt Leipzig hat Ende der 1990er-Jahre für den Stadtumbau das Instrument der Gestattungsvereinbarung entwickelt: Dabei stellt der Eigentümer eines freien Grundstücks dieses für mindestens zehn Jahre der Stadt zur Verfügung. Dafür erlässt ihm diese für die Dauer der öffentlichen Nutzung die Grundsteuer und verwendet Mittel der Städtebauförderung, um die Fläche zu gestalten. Bestehendes Baurecht bleibt erhalten. Bis heute hat die Stadt bereits in 300 Fällen solche Vereinbarungen getroffen. Viele Brachflächen und Baulücken wurden instandgesetzt und bespielt und haben einen Mehrwert für die Gesellschaft geschaffen. Einmal instandgesetzt ergänzen sie den öffentlichen Raum und können in das ganze Stadtquartier ausstrahlen.

Private Dienstleister für öffentliche Räume

Öffentliche Dienstleistungen wie Schneeräumung oder Müllentsorgung an Private auszulagern, bewerten nur 17 % der befragten Kommunen als negativ. [K26](#)

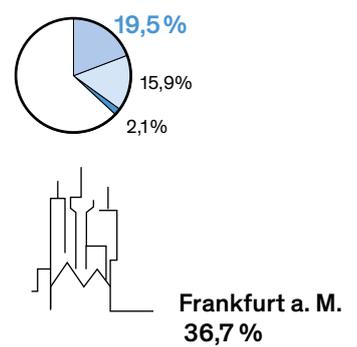
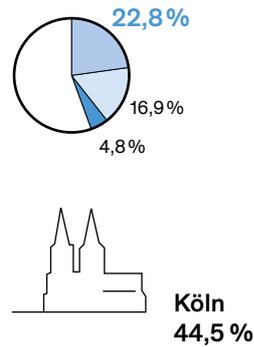
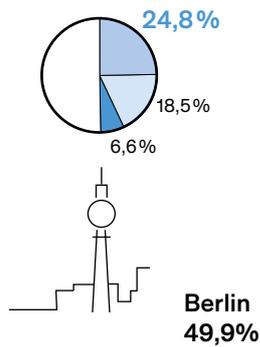
Gesundheit

Stadt und Gesundheit Sechs von zehn Deutschen leben in Groß- oder Mittelstädten. Bei Kindern unter sechs Jahren liegt der Prozentsatz sogar etwas höher. Städte prägen im hohen Maße die Entwicklung der Gesellschaft. Ihr Einfluss auf unsere Gesundheit gerät immer mehr in den Fokus der Forschung. Denn Städte wirken auch auf Körper und Geist. Hohe Dichten und Lärm-, Luft-, Licht- und Hitzebelastungen begünstigen Krankheiten. Das Risiko, an Depressionen zu erkranken, ist in Städten 40 % höher; bei Angststörungen sind es 20 %, bei Schizophrenie 50 % und, wenn die Person in der Stadt auch geboren und aufgewachsen ist, sogar 75 %. Chronischer sozialer Stress ist ein städtisches Phänomen. Er entsteht aus sozialer Isolation trotz sozialer Dichte. In Berlin untersucht eine Arbeitsgruppe der Charité, der Technischen Universität und der

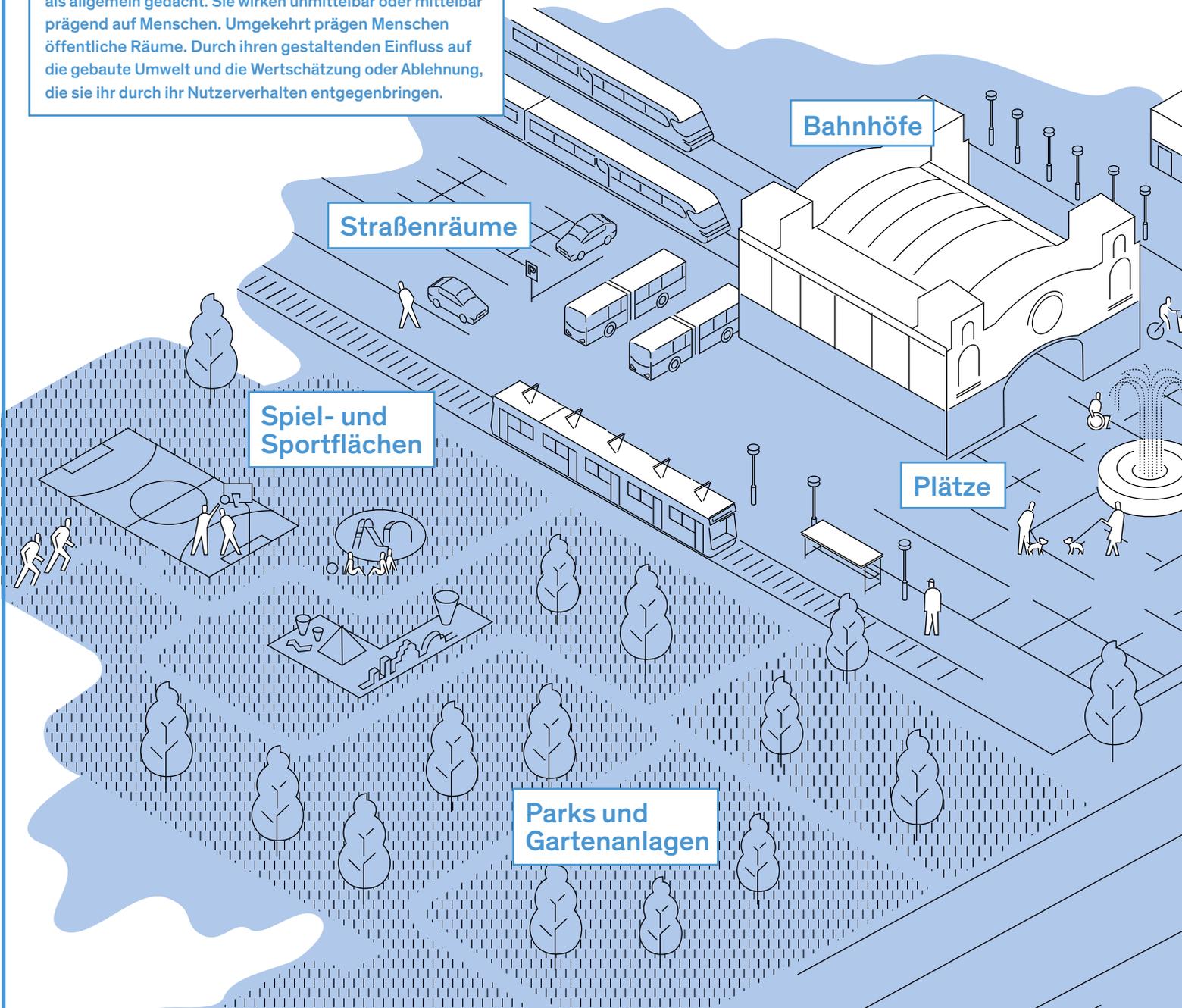
Öffentliche Räume

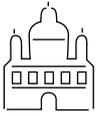
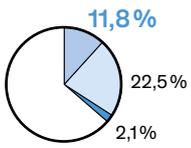
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2019; Land NRW 2018; Stadt Frankfurt am Main 2018; Statistik Berlin Brandenburg 2018; Statistikamt Nord 2018; Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2019

- Straßen, Wege und Plätze
- Parks, Grünanlagen
- sonstige Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen ohne Kleingartenanlagen
- Friedhöfe
- Wälder und Gehölze
- Fließgewässer, Hafenbecken und stehende Gewässer

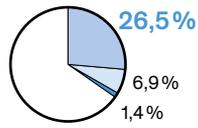


Ein erweiterter Blick auf Räume, Flächen und Elemente im täglichen Gebrauch ergibt ein umfassendes Bild: Öffentliche Räume sind vielfältig, unterschiedlich und weitaus mehr als allgemein gedacht. Sie wirken unmittelbar oder mittelbar prägend auf Menschen. Umgekehrt prägen Menschen öffentliche Räume. Durch ihren gestaltenden Einfluss auf die gebaute Umwelt und die Wertschätzung oder Ablehnung, die sie ihr durch ihr Nutzerverhalten entgegenbringen.

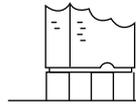
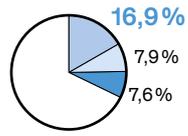




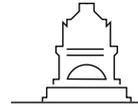
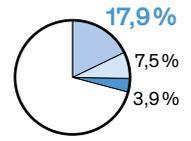
Dresden
36,4 %



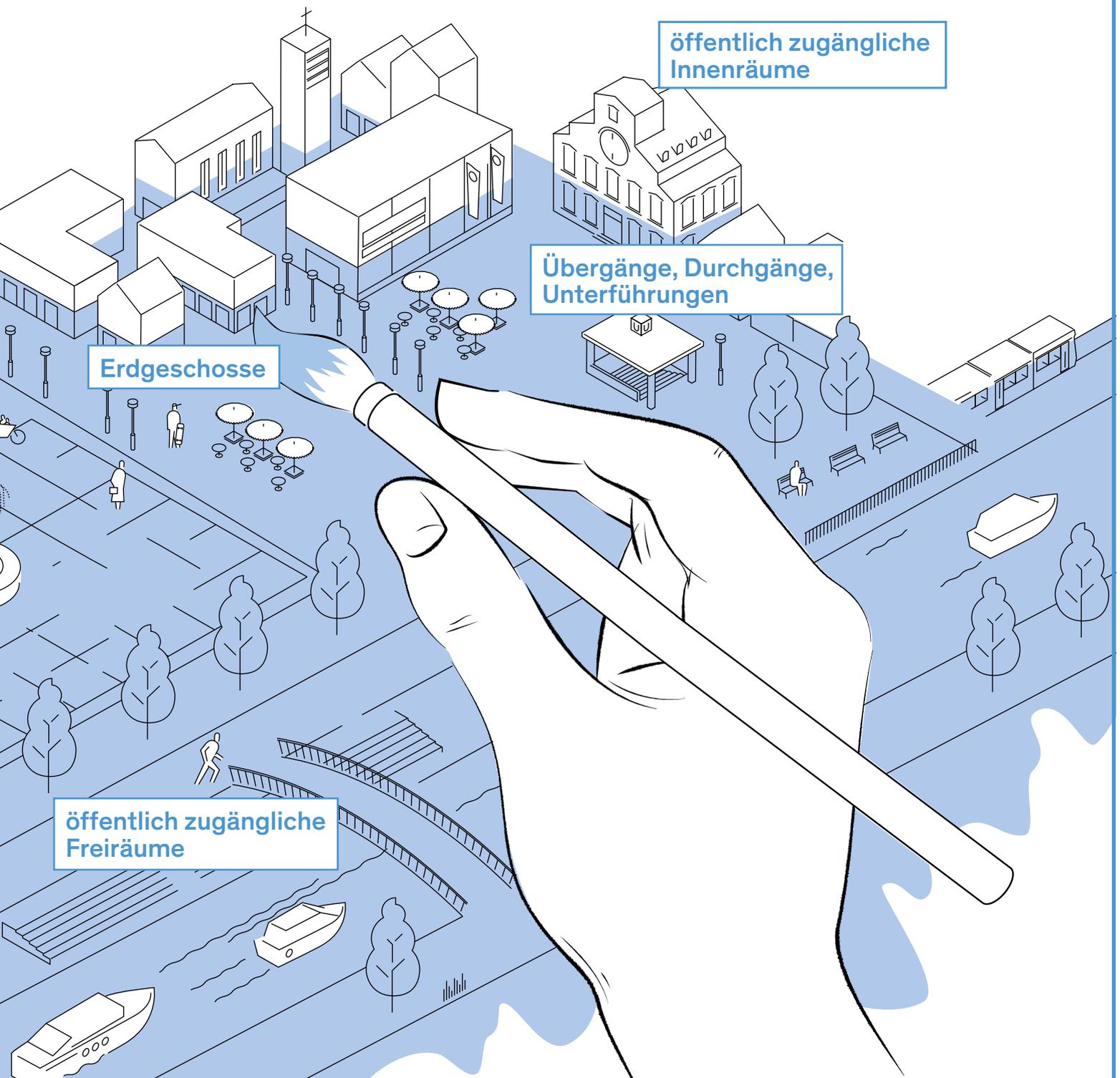
München
34,8 %



Hamburg
32,4 %



Leipzig
29,3 %



öffentlich zugängliche
Innenräume

Übergänge, Durchgänge,
Unterführungen

Erdgeschosse

öffentlich zugängliche
Freiräume

Parks und Grünflächen sind beliebt

Ein Drittel der Bevölkerung nutzt Parks und Grünflächen (sehr) häufig. Weitere 40 % nutzen sie gelegentlich. [B2](#)

Humboldt-Universität, wie sich Stadtstress vermeiden lässt. Die Neurourbanistik widmet sich dazu den Wechselbeziehungen zwischen Stadtplanung und geistiger Gesundheit. Die 2019 veröffentlichte *Charta der Neurourbanistik* stellt in neun Themenfeldern Empfehlungen für Stadtpolitiker und Stadtplaner vor. Unter anderem werden darin Qualitätsmerkmale von räumlicher Dichte und die Gestaltung öffentlicher Räume für eine soziale Kohäsion aufgezeigt. Medizinisch belegt ist bereits die Relevanz städtischer Vegetation: Grün, das gut über die Stadt verteilt ist, kann erheblich dazu beitragen, Stress zu minimieren und psychische Erkrankungen zu verhindern. Das bestätigt eine Studie, die das Mannheimer Zentralinstitut für Seelische Gesundheit 2019 gemeinsam mit dem Mental mHealth Lab des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT), dem Geografischen Institut der Uni Heidelberg und dem Heidelberg Institute for Geoinformation Technology (HeiGIT) vorgelegt hat. Ein weiterer Aspekt für mehr Stadtnatur: Grünflächen entlang innerstädtischer Straßen können nach einer Studie des KIT von 2012 die Luftverschmutzung um bis zu 30 % reduzieren.

Die Europäische Umweltagentur bezeichnet in ihrem aktuellen Bericht zu diesem Thema die Luftverschmutzung als größtes Umweltgesundheitsrisiko in Europa. Sie sei hauptverantwortlich für Erkrankungen und vorzeitige Sterblichkeit. Auch die wirtschaftliche Dimension der Gesundheitsschäden durch Luft- und Lärmbelastung ist enorm. Das gemeinnützige International Council On Clean Transportation beziffert die Gesundheitskosten, die Deutschland 2015 alleine durch Verkehrsemissionen entstanden sind, auf 100 Mrd. Euro. Neben ihren gesundheitlichen Auswirkungen schadet Luftverschmutzung auch der historischen Bausubstanz. Sie führt zu Korrosion, biologischem Abbau und Verschmutzung von Naturstein, Metallen (wie Kupfer) oder Glas und lässt Farben verwittern und verblässen.

Die Mehrheit leidet bereits unter Hitzestress

In mehr als der Hälfte der befragten Kommunen ist Hitzestress bereits spürbar. [K7](#)

Hitzestress In 80 Jahren wird in Berlin die durchschnittliche Jahrestemperatur um 1,8 Grad höher liegen. Der Sommer wird sogar mehr als sechs Grad wärmer sein als heute. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Crowther Lab der ETH Zürich, die weltweit 520 Metropolen untersucht hat. Knapp 80 % dieser Städte müssen mit einer starken Erwärmung rechnen. Schon jetzt heizen sich Städte um bis zu zehn Grad stärker auf als ihr Umland. Charakteristisch für das Stadtklima sind sogenannte Wärmeinseln. Sie entstehen in stark versiegelten, dicht bebauten Gebieten vorwiegend in der Innenstadt, in denen es nur wenige Vegetations- und Wasserflächen gibt. Beton, Asphalt und Stein speichern dort während des Tages Wärme und geben sie nachts ab. Das führt zu Tropennächten mit mehr als 20 Grad. Emissionen und Abwärme verstärken das Problem.

Das hat Folgen für die Gesundheit. Je länger eine Hitzewelle anhält, umso mehr hitzebedingte Sterbefälle gibt es. Das geht aus einer Auswertung des Robert-Koch-Instituts hervor. Besonders Ältere, chronisch Kranke und Pflegebedürftige sind gefährdet. 2017 führten Hitze und Sonnenlicht zu 40.000 Arbeitsfehltagen – laut Bundesregierung doppelt so viel wie noch 1998. Diese Phänomene des Klimawandels treffen die Nutzung und Funktion öffentlicher Räume in besonderer Weise. Ihr klimafolgengerechter Umbau steht schon heute auf der Tagesordnung.

Licht und Lärm Großen Einfluss auf unsere Gesundheit hat der Hell-Dunkel-Rhythmus. Zu wenig Licht am Tag schadet ebenso wie zu viel Licht in der Nacht.

Licht beeinflusst die Hormonsteuerung des Körpers – im Positiven wie im Negativen. Während Tageslicht lebensnotwendig ist, kann zu viel Kunstlicht Mensch, Tier und Umwelt schaden: Blaue Lichtanteile im weißen Kunstlicht stören die Ausschüttung des Schlafhormons Melatonin. Dieses Licht erzeugen Leuchtreklamen und moderne Straßenbeleuchtungen, Fernseher, Computer oder Handys. Geschätzte 9 bis 9,5 Mio. Straßenleuchten gibt es in Deutschland. Ihre Zahl ist noch nicht systematisch erfasst und schwankt zwischen 80 und 160 Lichtpunkten pro 1.000 Einwohner. Städte sind inzwischen bis zu 4.000 Mal heller als das natürliche Nachtlicht. Laut einer Studie des Helmholtz-Zentrums Potsdam Deutsches GeoForschungsZentrum (GFZ) hat die Nachthelligkeit in den meisten Bundesländern von 2012 bis 2016 sowohl in der Fläche als auch in der Intensität um rund 2 % zugenommen. LED-Lampen werden als eine Ursache genannt. 99 % der Bevölkerung in Europa und den USA lebten bereits 2016 unter einem „lichtverschmutzten“ Himmel, weltweit waren es 80 %. Ein Fünftel der Weltbevölkerung sieht die Milchstraße mittlerweile nicht mehr. In Europa wird das mit der nächsten Generation für alle gelten. Inzwischen gibt es erste Ansätze, der Lichtverschmutzung entgegenzuwirken. Das hessische Umweltministerium informiert in der Broschüre *Nachhaltige Außenbeleuchtung*, wie sich Licht im Außenraum reduzieren lässt. Das richtige Leuchtmittel, eine warme Lichtfarbe und die richtige Ausrichtung können bereits viel bewirken: Licht sollte nicht in den Himmel strahlen. Fulda hat sich 2019 – als Deutschlands erste „Sternenstadt“ – mit einer Beleuchtungsrichtlinie zum nachhaltigen Umgang mit Licht im Außenbereich verpflichtet. Bodenstrahler sind nicht nur für den Sternenhimmel, sondern auch für den abendlichen Spaziergänger ein Ärgernis. Solche *Uplights*, deren Lichtquellen zum Beispiel besondere Bauwerke von unten anstrahlen, erzielen beim entfernten Betrachter Wirkung, blenden aber Menschen in unmittelbarer Nähe und stören Wegebeziehungen. Auf dezent angebrachtes, inszenierendes Licht muss deshalb nicht verzichtet werden. Dagegen sollte die vorgeschriebene blendfreie Fußwegbeleuchtung von mindestens fünf Lux überall gewährleistet sein, wenn möglich durch unauffällige, gut gestaltete moderne Leuchten. Lux ist die Einheit der Beleuchtungsstärke. Sie gibt Auskunft über die Intensität, mit der eine Fläche beleuchtet wird.

90 % unserer Zeit verbringen wir in geschlossenen Räumen. Das fand 2018 eine Studie des Dachfensterherstellers Velux heraus. Zu viel Zeit in schwach beleuchteten Räumen aber mindert nach einer Studie der Michigan State University das Lern- und Erinnerungsvermögen. Der Tageslichtkoeffizient gibt an, wie hoch der Tageslichtanteil in Innenräumen ist. Seit März 2019 gilt dafür, wenn auch nur als Empfehlung, die DIN EN 17037. Wird nachverdichtet, kann das nachteilig für die Belichtungssituation bestehender Gebäude sein. An einem blauen Sommertag wirken draußen bis zu 100.000 Lux auf den Körper, im Winter sind es bei bedecktem Himmel immer noch um die 3.500 Lux. Der Richtwert für Büroräume liegt bei 500 Lux. Tageslicht ist für die Vitamin-D-Produktion unverzichtbar und wirkt leistungsfördernd. Bis zu 15 % können schulische Leistungen durch ausreichend große Fenster und eine freie Sicht nach draußen gesteigert werden. Das belegt eine Studie der Pariser Sorbonne. Die Studie *Clever Classrooms* der University of Salford Manchester räumt Licht mit 21% sogar den höchsten Einfluss auf das Wohlbefinden der Schüler ein – noch vor Faktoren wie Luftqualität, Raumflexibilität oder -temperatur. Wer Gebäude plant,

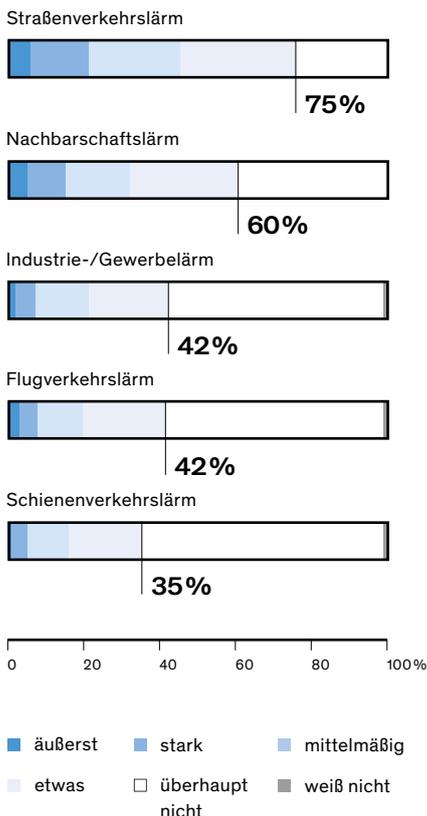
Im Alltag kaum im Freien

Fast zwei Drittel der Bevölkerung verbringen im Alltag weniger als zwei Stunden in öffentlichen Räumen. An den Wochenenden sinkt der Wert auf 44 %. **B1**

Lärmbelastung in Deutschland

Quelle: Umweltbundesamt 2019

Wenn Sie einmal an die letzten 12 Monate hier bei Ihnen denken, wie stark haben Sie sich persönlich durch den Lärm von folgenden Dingen gestört oder belästigt gefühlt?



tut also gut daran, sich am Tageslicht zu orientieren. Das Ziel: So viel Tageslicht als möglich, und Kunstlicht nur, wo es unabdingbar ist.

Lärm sind Geräusche, die die Umwelt stören oder belasten. Starke und anhaltende Lärmbelastung schwächt das seelische Wohlbefinden und führt zu Schlafstörungen, Durchblutungsstörungen des Herzens und vorzeitiger Sterblichkeit. Kinder sind besonders lärmempfindlich. Bei ihnen können kognitive Beeinträchtigungen auftreten. Nicht nur der Lärmpegel, auch andere Faktoren bestimmen unser Stressempfinden. Entscheidend sind der Charakter der Lärmquelle, der Kontext, die Dauer, die persönliche Kontrolle darüber und die Frage, ob der Lärm bei der Arbeit oder im Privaten auftritt. Laut Umweltbundesamt empfinden drei Viertel der Bevölkerung Straßenlärm als störend, 21% davon sogar als stark oder äußerst störend. Nachbarschaftslärm ist für 60% der Deutschen ein Problem. Zwei Drittel aller Nachbarschaftsstreits resultieren daraus. Häufig stört uns jedoch eine Kombination mehrerer Lärmquellen. In der Lärmwahrnehmung spielt die Ortsgröße eine Rolle. In Großstädten wird Lärmbelastung am stärksten wahrgenommen. Die Gründe variieren: In größeren Städten fühlen sich die Menschen eher durch Nachbarschafts- (28%) und Kinderlärm (21%) belästigt, in kleineren Städten eher durch Straßenlärm (34%). Laut der Weltgesundheitsorganisation (WHO) sind in Europa mindestens 100 Mio. Menschen Straßenverkehrslärm ausgesetzt. In der Summe gehen uns dadurch in Westeuropa mindestens 1,6 Mio. gesunde Lebensjahre verloren. Verkehrslärm verursachte laut Umweltbundesamt 2016 gesundheitliche Schäden in Höhe von fast 2,5 Mrd. Euro. Knapp 69% davon gehen auf das Konto der Straße, 24% auf das der Schiene und rund 7% verursachte Fluglärm. 2018 hat die WHO zum Schutz der menschlichen Gesundheit Richtlinien für den Umweltlärm veröffentlicht. Dazu zählen Verkehrslärm (durch Straßen, Eisenbahn und Flugzeuge), Lärm von Windkraftanlagen und Freizeitlärm. 2,5 Mio. Menschen sind in Ballungsräumen und an Straßen mit mindestens drei Millionen Kfz pro Jahr ganztags Pegeln von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt. Nachts leiden knapp drei Millionen unter Pegeln über 55 dB(A). Die WHO empfiehlt, die durchschnittliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr auf höchstens 53 dB(L_{den}) zu reduzieren. Während der Nacht soll der Wert unter 45 dB(L_{night}) liegen. Großstädte in Europa müssen alle fünf Jahre einen Lärmaktionsplan erstellen. Allerdings ergeben sich daraus keine Rechtsansprüche. Die Umsetzung der in den Plänen vorgesehenen Maßnahmen können Bürgerinnen und Bürger nicht einfordern. Wie gesunde städtische Klanglandschaften aussehen könnten, untersuchen derzeit Forschende der Universität Duisburg-Essen und der Technischen Universität Dortmund. Das vom Mercator Research Center Ruhr geförderte Projekt soll bis Herbst 2020 Lösungen für die Raum- und Stadtplanung finden.

Bewegung in der Stadt Zufußgehen ist gesund. Es belebt Straßen und Plätze und schont die Umwelt. Die öffentlichen Räume europäischer Städte orientieren sich ursprünglich am menschlichen Maßstab. Mit der autogerechten Stadt änderte sich das: Fußgänger verloren an Bedeutung. Jetzt fehlt es vielerorts an attraktiven, für Fußgänger dimensionierten Straßenräumen. Dabei könnte im Fußverkehr einer der Schlüssel zur Verkehrswende liegen, weil er Lärm- und Luftbelastungen deutlich reduziert. Knapp die Hälfte aller Pkw-Fahrten sind weniger als fünf Kilometer, jede zehnte sogar unter einem Kilometer lang. Diese Distanzen sind in der Regel auch für Fußgänger und Radfahrer gut machbar. Die

damit verbundene gesunde Bewegung wäre ohnehin dringend notwendig, denn die körperliche Aktivität nimmt in Deutschland seit 2010 konstant ab. 2018 erreichten nur noch 43 % der Bevölkerung das Mindestmaß an körperlicher Betätigung in Arbeit, Transport und Freizeit, das die WHO empfiehlt. Lässt man die Arbeit außer Acht, bewegen sich fast 80 % der Bevölkerung auf ihren Wegen und in der Freizeit zu wenig. Mehr als ein Viertel, nämlich 27 % der Kinder und Jugendlichen im Alter von drei bis 17 Jahren treiben in ihrer Freizeit keinen Sport. Das zeigt sich auch an unserer gesundheitlichen Kondition. In Deutschland hat jeder zweite Erwachsene Übergewicht, 16 % davon sind adipös. Über 15 % der Kinder und Jugendlichen von drei bis 17 Jahren sind insgesamt übergewichtig. Betrachtet man Familien mit niedrigen Einkommen, steigt die Zahl der Kinder und Jugendlichen mit Übergewicht auf fast 24 %.

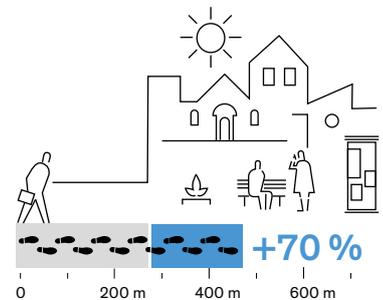
Der Vereinssport hat in Deutschland traditionell große Bedeutung. 2018 gab es 89.121 Sportvereine mit zusammen fast 24 Mio. Mitgliedern. Das Ehrenamt hat dabei einen hohen Stellenwert: Acht Millionen Menschen engagieren sich und tragen dadurch wesentlich zur sportlichen Nachwuchsförderung und Integration bei. 2012 gab es bundesweit 231.441 Sportstätten. Diese Zahl wird sich auch in Zukunft nicht wesentlich ändern, sehr wohl aber das Spektrum der Sportanlagen. Die Bandbreite an Sportarten wächst. Entsprechend vielfältiger werden die Ansprüche an Bauweise und Ausstattung. Nach den *11 Thesen zur Weiterentwicklung von Sportanlagen* des Bundesinstituts für Sportwissenschaft werden künftig kleinere, multifunktionale Sporthallen und -räume benötigt: Sportanlagen für Quartiere, die leicht zu erreichen und frei zugänglich sind. Die Entwicklung wird allerdings gebremst durch den Investitionsrückstand für Sportstätten und Bäder der Kommunen. Er betrug 2019 laut KfW-Kommunalpanel 8,8 Mrd. Euro. Neben dem organisierten Sport finden immer mehr selbstorganisierte Sportaktivitäten in öffentlichen Räumen statt. Dazu gehören neben Gehen, Joggen und Radfahren auch Skaten und Longboarden, Parkour, Ballspiele, Nordic Walking, Klettern, Pingpong oder Frisbee. Die Zunahme informeller Sportarten verlangt eine neue Form der Kooperation. In der Publikation *Urbanes Grün – Konzepte und Instrumente. Leitfaden für Planerinnen und Planer* empfiehlt das nordrhein-westfälische Bauministerium Stadt- und Fachplanern, die Bewegungsförderung im Stadtraum anhand gemeinsamer Konzepte und Projekte zu entwickeln und dabei informelle Sportarten in den Grünräumen zu berücksichtigen.

Eine „gesunde aktive Stadt“ ist laut WHO ein Ort, an dem gebaute und soziale Einrichtungen als Gemeinschaftsressourcen die Menschen in ihrer physischen Aktivität unterstützen. Durch Bewegungs- und Sportangebote gewinnt ein Stadtbild an Attraktivität; zugleich werden Ungleichheiten in der öffentlichen Gesundheit ausgeglichen und der soziale Zusammenhalt wächst. Freizeit- und Versorgungsangebote in der Nähe aktivieren den Fuß- und Fahrradverkehr. Ein attraktives Umfeld steigert die Bereitschaft zu Fuß zu gehen um bis zu 70 %. Damit ließen sich Erreichbarkeiten und die Einzugsbereiche zum Beispiel von Haltestellen deutlich vergrößern. Allgemein werden Standortfaktoren wie ein gesundes Wohnumfeld für die Gesellschaft immer wichtiger werden. 84 deutsche Kommunen haben sich deshalb zum Gesunde Städte-Netzwerk zusammengeschlossen. In Nordrhein-Westfalen erschien 2016 der *Leitfaden Gesunde Stadt*. Gesundheitsbewusstsein und der Wunsch nach hoher Lebensqualität auch im Alter sind entscheidende Standortfaktoren. Unter dem Aspekt der

Ausdauer durch attraktives Umfeld

Ein attraktives Umfeld steigert die Akzeptanz für längere Fußwege um bis zu 70 %.

Quelle: H. Knoflacher 1995



Umweltgerechtigkeit sollten Kommunen besonderes Augenmerk auf benachteiligte Quartiere legen. Maßnahmen wie die Aufwertung urbaner Grünflächen und Gewässer, die Aktivierung von Freiflächen oder bauliche Aufrüstungen zum Schutz vor Lärm und Hitze schützen nicht nur die Gesundheit, sie steigern auch Attraktivität und Wert eines Standorts.

Sicherheit

Freiheit und Sicherheit In der Stadt zu leben verspricht persönliche Entfaltung. Das gilt spätestens seit Aufkommen der bürgerlichen Gesellschaft im 18. Jahrhundert. Die städtische Vielfalt sorgt für Austausch und Reibung – und bereitete so blühenden Künsten und florierendem Handel den Boden. Bürger, Reisende und Händler sollten sich ohne Sorge um Leib, Leben und Eigentum in der Stadt bewegen können. Um diese Freiheit zu ermöglichen, müssen Städte für Sicherheit auf ihren Straßen und Plätzen sorgen. Damals wie heute. In der öffentlichen Debatte der letzten Jahre ist das Thema Sicherheit hochrelevant. Eine schwer fassbare terroristische Bedrohung leistet in Teilen der Bevölkerung der Unsicherheit Vorschub. Arbeitsmigration aus allen Teilen Europas und Schutzsuchende und Zuwandernde aus den Krisengebieten der Welt machen unsere Städte sichtlich vielfältiger. Was die einen anregt und bereichert, löst bei anderen Ängste aus. Eine Forsa-Umfrage von 2018 kommt zu dem Ergebnis, dass sich fast die Hälfte der Bevölkerung unsicherer fühlt als noch vor wenigen Jahren. Besonders verbreitet ist diese Unsicherheit in mittleren Gemeinden und Großstädten bis 500.000 Einwohnern und – geografisch – in Nordrhein-Westfalen. Sich im eigenen Wohnumfeld sicher zu fühlen, ist ein Maßstab für Lebensqualität. Politik und Verwaltung stehen vor der Frage, wie sie der großen Bandbreite an Sicherheitsbedürfnissen gerecht werden können.

Objektive und subjektive Sicherheit Wie sicher wir sind und wie sicher wir uns fühlen, sind zwei verschiedene Dinge. Die objektive Sicherheit lässt sich an der Zahl registrierter Straftaten festmachen. Die polizeiliche Kriminalstatistik zeigt: Um die objektive Sicherheit in Deutschland ist es im Grunde gut bestellt. Die Zahl der Straftaten war 2018 auf dem niedrigsten Stand seit 1992. Das spiegeln auch Umfrageergebnisse wider. 58 % der Befragten gaben 2018 in einer repräsentativen Erhebung des Sozialforschungsinstituts Forsa an, sich in den öffentlichen Räumen ihrer Stadt oder Gemeinde sicher zu fühlen. Weitere 29 % fühlten sich sogar sehr sicher.

Tatsächliche Sicherheitslage und gefühlte Sicherheit gehen allerdings nicht zwangsläufig Hand in Hand. Das zeigen Untersuchungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung Berlin zur regionalen Kriminalitätsbelastung und Kriminalitätsfurcht. Unter 60 untersuchten Regionen und Städten ist die Furcht vor Kriminalität in Berlin am höchsten – gefolgt vom Stuttgarter Umland. Objektiv zählt diese Region allerdings zu denen mit der niedrigsten Kriminalität. Das umgekehrte Bild zeigt sich in Köln: Obwohl Köln die Stadt mit der höchsten Kriminalitätsbelastung ist, bewegt sich die Furcht der Kölner vor Kriminalität nur im unteren Mittelfeld. Trotz der guten Sicherheitslage hat die Angst, Opfer von Kriminalität zu werden, generell zugenommen. Das zeigen die Viktimisierungssurveys des Bundeskriminalamts von 2012 und 2017. Für den Survey 2017

wurden 31.000 Deutsche zu ihrem Sicherheitsgefühl befragt. Gut ein Fünftel gab an, sich nachts in der eigenen Wohngegend unsicher zu fühlen. Das sind gut 4 % mehr als noch vor fünf Jahren. 60 % der Frauen meiden bestimmte Straßen, Plätze und Parks – aus Angst, einer Straftat zum Opfer zu fallen.

Bauliche Maßnahmen Kommunen können durch bauliche Maßnahmen die subjektive wie die objektive Sicherheit verbessern. Baukultur kann bei integrierten Lösungen mitwirken. Zum Beispiel kann eine gut durchdachte Ausleuchtung das Sicherheitsgefühl verbessern. 96 % der Befragten gaben in der Forsa-Umfrage an, es sei ihnen wichtig oder sehr wichtig, dass Straßen und Brücken bei Dunkelheit gut beleuchtet sind. Damit wird dem Licht eine noch höhere Bedeutung beigemessen als der schnellen Erreichbarkeit von Polizeibeamten oder einem gepflegten Straßenbild (jeweils 91%). Videoüberwachung halten dagegen nur 53 % in ihrer Stadt oder Gemeinde für wichtig oder sehr wichtig. Gute Beleuchtung gibt Menschen die Chance, bedrohliche Situationen rechtzeitig zu erkennen, einzuordnen und abzuwenden. Damit Menschen aus mindestens vier Metern Entfernung die Mimik und Gestik einer näherkommen Person lesen und einschätzen können, sollten Plätze und Wege gleichmäßig beleuchtet sein – ohne abrupte Wechsel zwischen hell und dunkel. Das Gefühl, sich auf einem ausgeleuchteten Präsentierteller zu bewegen, während drumherum Dunkelheit herrscht, steigert die Unsicherheit oder das Unwohlsein in der gebauten Umwelt.

Um die objektive Sicherheitslage zu verbessern, also Straftaten zu verhindern, greifen viele Kommunen auf Konzepte der städtebaulichen Kriminalprävention zurück. Sie zielt darauf, bereits bei der Planung öffentlicher Räume Tatgelegenheiten zu minimieren. Die Grundlagen dafür wurden zu Beginn der 1990er-Jahre unter dem Schlagwort „situative Kriminalprävention“ gelegt. Diese Prävention fußt auf drei Grundsätzen: Erstens soll die physische Möglichkeit einer kriminellen Handlung erschwert, zweitens das Risiko, bei der Tat beobachtet zu werden, erhöht und drittens der mögliche Ertrag einer Tat gemindert werden. Besonders wichtig ist es, für informelle soziale Kontrolle zu sorgen. Die Urbanistin Jane Jacobs hat das bereits 1961 in ihrem Standardwerk *The Death and Life of Great American Cities* auf die Formel gebracht: *Eyes on the street!* – Augen auf die Straße! Aus lebendigen Gebäuden einsehbare Straßen und Plätze werden intensiver genutzt, laden städtische Vielfalt ein und sorgen für mehr Kontakt zwischen den Anwohnern. Das steigert das Vertrauen ineinander und die Identifikation mit dem Wohnumfeld. Die Bewohner achten mehr auf ihre Nachbarschaft. Wenn sich Kriminelle beobachtet fühlen und befürchten müssen, dass man sie an der Tat hindert, ist das der beste Schutz vor Kriminalität.

Kommunen sollten das bereits im Planungsprozess mitdenken. Entsprechende Maßnahmen verbessern nicht nur die Sicherheit, sondern schaffen auch baukulturellen Mehrwert für die Menschen. Guter Städtebau schafft es, ablesbar zu halten, ob man sich im privaten, halböffentlichen oder öffentlichen Raum bewegt. Er markiert Eigentums- und Nutzungsansprüche und macht schon von außen klar: Dieser Bereich unterliegt der Kontrolle seiner Bewohner! Erreichen lässt sich das zum Beispiel, indem man Fenster zum öffentlichen Raum ausrichtet oder im Grün Sichtachsen freihält. Auch der Pflegezustand ist wichtig. Die Phase Zehn, also Betrieb und Instandhaltung, ist deshalb auch für die Sicherheit entscheidend. Eine Spirale aus Verwahrlosung und Kriminalität beschreibt seit

den 1980er-Jahren der in den USA entwickelte *Broken-Windows*-Ansatz. Seine Argumentation: Verfall und Verwahrlosung vermitteln nur allzu rasch den Eindruck eines Orts, um den sich niemand kümmert. Der Ort wird zunehmend gemieden, die soziale Kontrolle schwindet. Vandalismus und Straftaten bleiben unbemerkt, häufen sich und sind schwerer zu sanktionieren. Einzelne Nutzergruppen beginnen den Raum zu dominieren, Ordnungswidrigkeiten und Delikte nehmen weiter zu. Der Verwahrlosung früh Einhalt zu gebieten, verbessert also nicht nur das Sicherheitsgefühl. Am Ende rechnet es sich auch für die Kommune – als Stadttrendite durch Baukultur. Eine Reihe von Handreichungen hilft Städten und Gemeinden, bei der Neuplanung und bei der Weiterentwicklung von Quartieren auf Sicherheit zu bauen. Checklisten, um eigene Planungen kritisch zu prüfen, haben unter anderem die Stadt Detmold (für Neubaugebiete im ländlichen Raum), der Kriminalpräventive Rat der Stadt Augsburg und (für städtische Gebiete) der Verband Norddeutscher Wohnungsunternehmen erarbeitet.

Globale Entwicklungen, lokale Auswirkungen

Die globalen Herausforderungen werden in öffentlichen Räumen verhandelt und sind auch dort zu bewältigen. Die Folgen des Klimawandels sind in Deutschland angekommen und werden Stadt und Land verändern. Lösungen lassen sich nur durch eine ganzheitliche Betrachtung finden. Baukultur ist hier eine starke Partnerin. Auch der digital organisierte Alltag vieler Menschen wirkt sich auf Stadt und Land aus. Dabei stellen sich nicht nur Fragen wie die, inwieweit neue Technologien unseren Leben steuern, sondern auch ganz konkrete: Wie lassen sich etwa Sendemasten und andere digitale Infrastrukturen qualitativ vor Ort integrieren? In gleicher Weise verlangt auch der demografische Wandel neue Antworten in der Gestaltung unserer öffentlichen Räume.

Klima

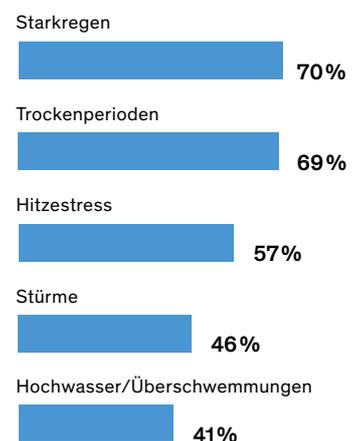
Schutz und Anpassung Weltweit waren die Jahre von 2015 bis 2019 die fünf wärmsten seit Beginn der Wetteraufzeichnungen. Während früher Klimaschwankungen regional und zu unterschiedlichen Zeiten auftraten, steigen die Temperaturen zurzeit überall auf der Welt und zur selben Zeit. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Geografischen Instituts der Universität Bern. Das Pariser Klimaabkommen von 2015 sieht weltweite Anstrengungen vor, um die Erwärmung auf 1,5 °C zu beschränken. Die Handlungsnotwendigkeiten in Klimaschutz und Klimaanpassung, die sich daraus ergeben, bleiben eine große Herausforderung – auch und gerade im Baubereich. Bereits 2009 sind Architekten, Stadtplaner und Ingenieure mit dem Manifest *Vernunft für die Welt* eine Selbstverpflichtung eingegangen, um gemeinsam mit Bauindustrie und Bauherren einen ökologischen Wandel im Planen und Bauen einzuläuten. Beim Ettersburger Gespräch 2019 haben Entscheider aus Planung, Politik, Bau-, Immobilien- und Wohnungswirtschaft einvernehmlich das Positionspapier *Baustoffe, Systeme, Nachhaltigkeit. Ressourcen für die Zukunft des Bauens* beschlossen. Im Mittelpunkt stehen dort – wie schon im Baukulturbericht 2018/19 – die Themen Ressourcenverbrauch, Stoffkreisläufe und die Achtung vor dem Bestand.

Die junge Generation engagiert sich derzeit in der Bewegung Fridays for Future für Nachhaltigkeitsziele. Viele Menschen in Deutschland teilen ihre Position. Sie erwarten, dass Umwelt- und Klimaschutz in Energie-, Landwirtschafts- und Verkehrspolitik eine größere Rolle spielen und das öffentliche Handeln stärker bestimmen. Das hat die Umweltbewusstseinsstudie 2018 gezeigt. Allerdings bezieht die Bevölkerung auch klar Position im Richtungsstreit Anreize gegen Verbote. Klimaschädliches Verhalten zu verbieten, befürworteten im *DeutschlandTrend* der ARD vom August 2019 nur 15 % der Befragten. 72 % würden es bevorzugen, Anreize für klimafreundliches Verhalten zu schaffen. Der Ausbau erneuerbarer Energien ist ein wesentlicher Baustein, um den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren und die globale Erwärmung zu bremsen.

Klimawandel macht sich bereits bemerkbar

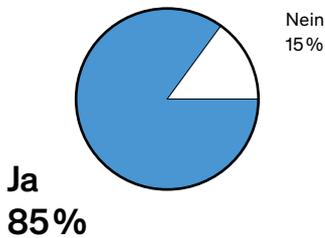
Die befragten Kommunen bestätigen folgende aktuelle Vorkommnisse:

Quelle: Kommunalumfrage zum Baukulturbericht 2020/21

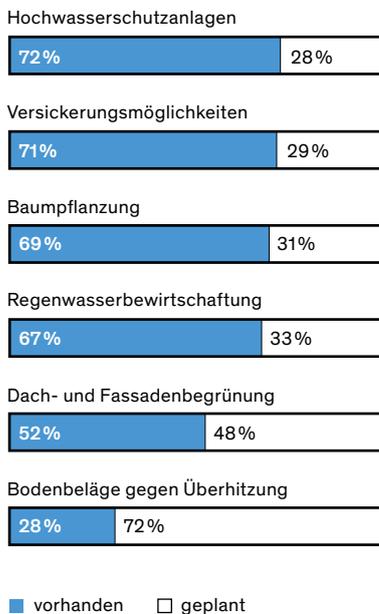


Hat Ihre Gemeinde bereits Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel getroffen?

Quelle: Kommunalumfrage zum Baukulturbericht 2020/21



Folgende Vorkehrungen wurden bereits getroffen bzw. sind geplant:



Architektur und Städtebau können entscheidend dazu beitragen, den Klimawandel zu bewältigen. Ressourceneffizient zu bauen, birgt ebenfalls großes Potenzial zur Lösung globaler Umweltfragen. Dazu gilt es, Stoffkreisläufe in den Mittelpunkt zu stellen und eine neue Umbaukultur zu etablieren. Wird dagegen weltweit weiterhin so energie- und abfallintensiv gebaut wie bisher, werden wir die Klimaziele nicht erreichen. Ein großer Teil der grauen Energie steckt im Rohbau. Das sollte bei der Frage Abriss oder Erhalt immer bedacht werden. Weitere Schlüssel sind, wie wir Bauten nutzen und welche Ansprüche wir an die gebaute Umwelt stellen. Angesichts des hohen Energieaufwands im Bausektor wird es immer wichtiger, Baustoffe und ganze Gebäude wiederaufzubereiten. Gleichzeitig stärkt dies die Baukultur in Form bestehender Siedlungsstrukturen.

Herausforderungen für die Städte Städte machen nur 3 % der Erdoberfläche aus, verbrauchen aber mehr als 70 % der Energie. Sie sind deshalb entscheidend für Klimaschutz und Klimaanpassung – zumal laut Prognose der UNO im Jahr 2050 fast drei von vier Menschen in Städten leben werden. Städtische Regionen und Ballungsräume haben ein anderes Klima als ihr Umland. Gründe für dieses Stadtklima sind die Bebauungsstruktur, der hohe Anteil versiegelter Flächen, der geringe Vegetationsbestand und der Wärme- und Stoffausstoß von Industrie, Verkehr und Gebäuden. Vor allem in verdichteten Regionen wird der Wärmeinseleffekt vermehrt auftreten: Straßen, Wege, Plätze, Mauern und Wände absorbieren Sonnenstrahlen, speichern Hitze und heizen nachts ihre Umgebung auf. Der Effekt wird verstärkt, wenn es wenig Grün gibt, das Wasser verdunstet und so die Luft kühlen könnte. Je stärker versiegelt eine Fläche ist, desto weniger Wasser kann sie speichern und nach und nach an die Luft abgegeben. Gebäude, die so ausgerichtet sind, dass der Wind kaum zirkulieren kann, und die Abwärme von Industrie, Verkehr und Gebäuden tun ein Übriges: Die Stadt heizt sich auf. Eine zu dichte und in der Farbe zu dunkle Bebauung kann – je nach Baumaterial, Gestaltung und Begrünung – ebenfalls zu viel Wärme speichern. Dass sie diese dann in der Nacht wieder abgibt, stört die natürliche Abkühlung. Die Durchschnittstemperatur in der Stadt ist deshalb meist weit höher als im Umland. Bei Hitzewellen und in Tropennächten über 20 Grad kann der Unterschied durchaus acht Grad ausmachen.

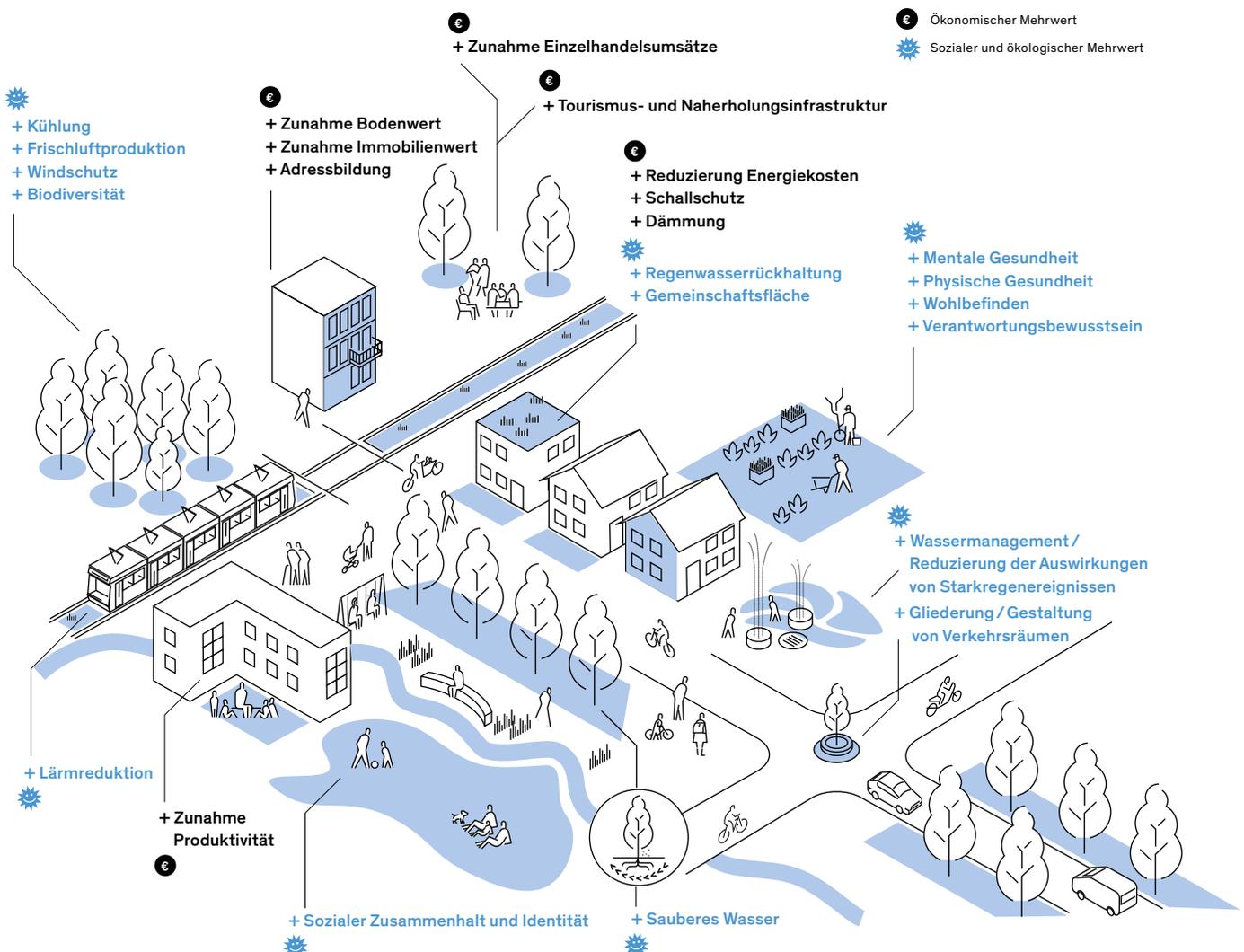
Hohe Temperaturschwankungen erzeugen auch starke Regenfälle oder Gewitter. Die Kanalisation der meisten Städte ist nicht auf diese extremen Niederschläge ausgelegt. Starkregenereignisse kann das Abflusssystem nicht bewältigen. Ist die Kanalisation überlastet, sucht sich das Wasser oberirdisch einen Weg. Fehlende Grünflächen und hohe Versiegelung verhindern, dass es versickert. Es kommt zu Überflutungen. Ohne nennenswerte Vorwarnzeit führt das zu hohen Schäden an Gebäuden, Infrastruktur und gestalteter Natur der Stadt. Diese Schäden machen inzwischen die Hälfte aller Überflutungsschäden aus. Eine Studie des Bundesverbands Deutscher Baustoff-Fachhandel zeigt, dass Starkregen überall in Deutschland vorwiegend im Sommer auftritt. Gefährdet sind Wohn- und Industriegebäude, Infrastruktureinrichtungen und Verkehrsanlagen. Schlagregen, Hagel und Sturm setzen Statik und Hülle zu und verkürzen die Lebensdauer von Bauteilen. Da sich Kanäle und Abwassersysteme nicht überall vergrößern lassen, braucht es vor allem mehr offene Grünflächen und mehr Grün auf Dächern und Fassaden, um das Wasser in der Stadt zu binden und vorübergehend zu speichern. In stark verdichteten Innenstädten sind

Investitionen in eine leistungsfähige Abwasserinfrastruktur unverzichtbar. Städte wie Berlin schieben den Umbau von Misch- zu Trennsystemen der Regen- und Schmutzwasserentwässerung seit langem vor sich her. Die damit verbundenen Chancen für Umbau und Aufwertung öffentlicher Räume müssen genutzt werden. Städte, Gemeinden und auch Regionen spielen damit eine wichtige Rolle in der Anpassung an den Klimawandel. Auch die Raumordnung muss an Bedeutung gewinnen, weil sie rechtzeitig und langfristig Flächen für diese Aufgaben planerisch sichern muss.

Stadtgrün Das Grün unserer Städte ist Lebens-, Erholungs- und Freizeitraum – und wird zunehmend auch als Naturraum begriffen. Wohnungsnahe, attraktive Freiräume, die sich vielfältig nutzen lassen und gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind, gehören zur lebenswerten Stadt. Das städtische Grün aus Parks, Brachen, städtischen Wäldern, Gewässern und anderen Freiräumen übernimmt diese Aufgaben in unterschiedlichem Maße. 2016 hat die Bundesregierung den Freiflächenverlust je Einwohner als neuen Indikator in die Neuauflage der *Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie* aufgenommen. Von 2000 bis 2014 gingen bundesweit rund 470.000 ha (innerstädtischer!) Freiraum verloren. Das entspricht

Mehrwert durch Stadtgrün

Quelle: Bundesstiftung Baukultur 2019; ARUP 2014



in etwa einer Abnahme um 1,5 %. In kreisfreien Großstädten fiel der Rückgang mit gut 5 % besonders hoch aus. Bauvorhaben und Freiräume konkurrieren um die gleichen, oft knappen Flächen. Ohne Kompromisse geht es deshalb nicht. Städte und Gemeinden sollten aber in ihren Planungen die biologische Vielfalt und leistungsfähige Grünstrukturen stärker berücksichtigen, weil urbanes Grün Feinstaub reduziert, die Stadt kühlt und weil dort Regenwasser versickern kann. Eine hohe Biodiversität im urbanen und ländlichen Kontext ist aber auch notwendig als „träge Masse“ für den Fortbestand einer natürlichen Lebensgrundlage. Baukultur muss hier unterstützend wirksam werden. Auch Bevölkerungsbefragungen zeigen die zunehmenden Wünsche nach Grün und Natur in der Stadt. Die Bundesregierung hat deshalb ihre Aktivitäten auf diesem Gebiet ausgeweitet. 2017 legte sie ein *Weißbuch Stadtgrün* vor. Mit der Weiterentwicklung der Städtebauförderung 2020 spielt das urbane Grün eine übergeordnete Rolle. Als zwingende Fördervoraussetzung sind Maßnahmen des Klimaschutzes und zur Anpassung an den Klimawandel künftig im Rahmen jeder städtebaulichen Gesamtmaßnahme umzusetzen. Zudem plant die Bundesregierung ein neues Förderprogramm zur Stadtnatur. Das Umweltbundesamt fordert derweil, das Leitbild der doppelten Innenentwicklung so bald als möglich im Städtebaurecht zu verankern. Die konkreten Herausforderungen unterscheiden sich von Ort zu Ort. Die Art, wie man sie angeht, muss deshalb auf die lokale Situation ausgerichtet sein. Um identitätsstiftende, zukunftsfähige und baukulturell interessante Orte zu bewahren oder neu zu gestalten, ist es wichtig, die Freiraumplanung in jedes Vorhaben integrativ als Taktgeber einzubeziehen. Nachverdichtung und Ausbau öffentlicher Räume müssen zusammen gedacht werden – im Sinne einer baulichen und zugleich grünen Entwicklung.

Digitaler Wandel

Virtuelle Räume Austausch, Gemeinschaft und politische Willensbildung finden längst nicht mehr nur in den öffentlichen Räumen unserer Städte und Gemeinden statt. Allen Teilen der Gesellschaft neue Wege der Kommunikation zu ebnet, war nach der Jahrtausendwende eins der großen demokratischen Versprechen des Internets. Das Web 2.0 eröffnete nicht nur jedem freien und gleichen Zugang zu Informationen. Genauso kennzeichnend war, dass die Nutzer nicht mehr nur passive Empfänger von Medieninhalten waren. Sie wurden selbst zum Sender, verbreiteten ihre Meinungen auf Twitter, vernetzten sich auf Facebook mit Gleichgesinnten oder teilten Wissen auf Wikipedia. Nach der Euphorie der Anfangsjahre hat heute Ernüchterung eingesetzt. Die niedrigschwellige Möglichkeit, alles, was man denkt, auch zu äußern, hat die Kommunikation entzivilisiert. Diese Verrohung blieb nicht allein den virtuellen Räumen von Chatforen und sozialen Medien vorbehalten. Sie hat auch in die analogen öffentlichen Räume und den gesellschaftlichen Diskurs Einzug gehalten. Das lässt sich an der Art und Weise ablesen, wie Menschen in der Öffentlichkeit mit jenen umgehen, die anderen Interessen folgen oder anderer Meinung sind als sie selbst. Einen Verfall des zivilen Umgangs beklagen dieser Tage viele Kommentatoren und Studien. Die virtuellen Räume dienen zwar der Kommunikation und schaffen Öffentlichkeit, folgen aber Spielregeln, die in weiten Bereichen nicht die Gesellschaft bestimmt, sondern die Unternehmen.

Reale statt virtuelle Räume

Quelle: Martini, Future Lab 2019; University of Pittsburgh Center for Research on Media Technology and Health 2017

> 2 Std./Tag soziale Netzwerke
= doppelt so hohes Risiko für soziale Isolation wie bei moderater Nutzung (0,5 Std./Tag)



55 % der Erwachsenen wünschen sich mehr Zeit mit ihren Freunden.

Deren Plattformen sind so gestaltet, dass sie möglichst viel Aufmerksamkeit der Nutzer bannen. Der Erfolg von Google, Facebook & Co. beruht vor allem darauf, Daten zu sammeln, detaillierte Profile der Nutzer anzulegen und diese an die Konsumgüterindustrie zu Werbezwecken zu verkaufen. In ihren Sparten agieren die Unternehmen wie Monopolisten. Damit können sie die Regeln setzen, nach denen ein Großteil der Menschen digital kommuniziert. Als künftiges Geschäftsfeld haben sie die öffentlichen Räume von Städten und Gemeinden ausgemacht. 2014 kaufte Facebook für zwei Milliarden US-Dollar Oculus VR, den größten Hersteller von Virtual-Reality-Brillen. Seither arbeitet der Konzern daran, die Welt des sozialen Netzwerks in die physischen Räume zu integrieren.

Mit dem Netz durch die Welt Mit dem Smartphone steckt die ganze Welt in der Tasche. Die Geräte haben unseren Alltag verwandelt. Sie verändern, wie wir kommunizieren, konsumieren und uns in öffentlichen Räumen verhalten und bewegen. In jeder Situation reicht heute ein Blick aufs Display, um sich auf sozialen Plattformen mit Freunden auszutauschen, in Echtzeit die Nachrichtenlage zu prüfen oder seinen Weg durch die Stadt zu finden. Der Anzeige auf dem Display wird eher geglaubt als der Realität. Die Aufmerksamkeit für die Welt außerhalb des Displays bleibt da mitunter auf der Strecke. Augsburg hat 2016 als erste deutsche Stadt Fußgängerampeln in die Bordsteinkante eingelassen. Unachtsame Smartphone-Nutzer sollen so vor der nahenden Straßenbahn gewarnt werden. Smartphones steuern auch, auf welchen Routen und mit welchem Ziel wir uns durch die Stadt bewegen. Die *explore*-Funktion von Google Maps empfiehlt gezielt nur Cafés und Restaurants, die zum persönlichen Nutzerprofil passen. Das ist ein Grund, warum sich in Szenevierteln eine bestimmte Klientel an Touristen konzentriert und öffentliche Räume teils übernutzt werden. Die Zahl derer, die fremde Orte auf eigene Faust erkunden, hat dadurch abgenommen – zulasten einer bewussten Interaktion mit der Welt und den öffentlichen Räumen. Für mehr Bequemlichkeit nehmen viele den Verlust von Autonomie, Reibung und Überraschungen in Kauf.

Sein soziales Umfeld immer bei sich zu haben, verändert den Blick auf die Welt. Mehr als 40 % der Jugendlichen wählen ihren Urlaubsort danach aus, wie gut er sich in den sozialen Medien inszenieren lässt, sagen Umfragen aus England wie Deutschland. Ob ein Ort angesagt und fototauglich ist, wird wichtiger als das persönliche Erlebnis. Die Allgegenwart sozialer Medien führt nicht zwangsläufig zu mehr Gemeinschaft und erfüllteren Beziehungen. Tatsächlich nimmt gerade in der Gruppe der 20- bis 29-Jährigen die Einsamkeit am deutlichsten zu, wie das Institut der Deutschen Wirtschaft (IW) herausfand. Forscher im Ausland kommen zu ähnlichen Befunden: 40 % der 16- bis 24-Jährigen gaben in einer weltweiten Umfrage für die BBC an, sich oft oder sehr oft einsam zu fühlen. Das sind mehr als in jeder anderen Altersgruppe. Eine Studie der University of Pittsburgh fand heraus: Die Wahrscheinlichkeit, sich sozial isoliert zu fühlen, ist bei Menschen, die am Tag mehr als zwei Stunden in sozialen Netzwerken unterwegs sind, doppelt so hoch wie bei denen, die höchstens eine halbe Stunde dort zubringen. Umgekehrt sind sich Glücksforscher einig, dass Geselligkeit, anderen Gutes zu tun und gemeinsame Erlebnisse in analogen Räumen dem eigenen Befinden besonders guttun. Die tiefen Beziehungen, die wir brauchen, verlangen den Kontakt von Angesicht zu Angesicht im gebauten Raum.

Mobiles Internet für Landgemeinden

Was Verbesserungen in öffentlichen Räumen angeht, steht für 60 % der Jugendlichen und 60 % der Bewohner von Landgemeinden mobiles Internet ganz vorne – noch vor Treffpunkten oder dem öffentlichen Nahverkehr.

BB

Smarte Städte Was digitalisierbar ist, wird auch digitalisiert. Dieser Formel widerspricht heute kaum noch ein Experte. Schon jetzt ist unser Alltag durchzogen von Sensoren, die unser Leben vermessen, um es scheinbar einfacher und smarter zu gestalten, und diese Daten in digitale Netze einspeisen. Nationale und internationale Technologiekonzerne zeichnen ihr Ideal einer smarten Stadt in Präsentationen und Werbefilmen in leuchtenden Farben an den Horizont. Die Technologien, die in den eigenen vier Wänden immer mehr akzeptiert werden, sollen nun auch Einzug in unsere öffentlichen Räume halten. In der *Smart City* fließt der Verkehr reibungslos und selbstständig und Straßenlaternen leuchten nur, wenn Passanten vorbeigehen. In der *Smart Countryside* werden Ruftaxis per App organisiert, während telemedizinische Anwendungen die ärztliche Versorgung verbessern. Am alten Hafen von Toronto plant Alphabet, der Mutterkonzern von Google, einen smarten Stadtteil mit 3.000 Wohnungen. Über ein Tunnelsystem entsorgen Roboter den Müll effizient und ressourcenschonend, und die Fahrradwege sind im Winter beheizt. Annehmlichkeiten wie diese haben ihren Preis. Die Bewohner bezahlen dafür mit der Preisgabe ihrer Daten. Konzerne können damit ihre Geschäftsmodelle verfeinern und neue entwickeln. Diese Durchleuchtung stößt inzwischen auch auf ethische Vorbehalte in der eigenen Branche.

Der Grad an Vernetzung, den die smarte Stadt verlangt, erfordert enorme Datentransfers – und das kabellos. Mit den heutigen Mobilfunknetzen ist das nicht zu machen. Die Versteigerung der Lizenzen für den neuen 5G-Standard brachte 2019 mehr als 6,5 Mrd. Euro in den Bundeshaushalt. Daten lassen sich in 5G hundertmal schneller übertragen als in den bisherigen Netzen. So soll landauf, landab schnelles Internet verfügbar werden. Das hat Folgen für die öffentlichen Räume: Laut dem Beratungsunternehmen WIK braucht es dafür eine Dreiviertelmillion Sendemasten in ganz Deutschland. Das wären mehr als zwei pro Quadratkilometer. Laut der Bundesnetzagentur gibt es heute bereits rund 75.000 Sendemasten in Deutschland. Diese lassen sich nach Angaben der Mobilfunkanbieter auf den neuen Standard umrüsten, was gegenwärtig bereits erprobt wird. Optisch unterscheiden sie sich kaum von den heutigen Sendemasten. Es ist allerdings davon auszugehen, dass bedeutend mehr nötig sein werden. Die Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild müssen unbedingt mitgedacht und verträgliche Lösungen gefunden werden. Genauso gilt es die möglichen Auswirkungen elektromagnetischer Strahlung auf Mensch und Umwelt zu bedenken. Die 5G-Strategie der Bundesregierung weist darauf hin, dass für die intensive Nutzung von 5G an öffentlichen Plätzen oder Fußgängerzonen Kleinzellen im Radius zwischen 20 und wenigen 100 Metern aufgebaut werden müssen. Voraussetzung sei außerdem der flächendeckende Ausbau der Glasfasernetze, um das schnelle Internet an die Basisstationen bringen.

Die digitale Transformation kann fraglos helfen, gesellschaftliche Herausforderungen wie den Klima- oder den Mobilitätswandel zu bewältigen. Die Herausforderung, vor der nicht nur deutsche Kommunen stehen, ist, die digitale Transformation nach eigenen Wertmaßstäben zu gestalten und ihren räumlichen Auswirkungen Grenzen zu setzen. Die Erkenntnis, dass Daten der Rohstoff des 21. Jahrhunderts sind, kommt in immer mehr Kommunen an. Im *OB-Barometer 2019* des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) gaben 55 % der Befragten an, dass die Digitalisierung für die Kommunen an Bedeutung gewinnen wird. Damit ist sie nach Meinung der Bürgermeister das wichtigste Zukunftsthema – noch vor Mobilität, Wohnen und Nachhaltigkeit.

Das kommt nicht von ungefähr. Kommunale Entscheider, die Digitalinitiativen wie etwa ein digitales Parkraummanagement umsetzen wollen, sehen sich auch in Deutschland immer häufiger Industrievertretern gegenüber, die die anfallenden Daten nutzen wollen, um ihre Geschäftsmodelle weiterzuentwickeln. Deshalb hat die Stadt Ludwigsburg 2019 von einer Anwaltskanzlei Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGBs) zur Weitergabe und Nutzung kommunaler Daten erarbeiten lassen. Auf diese Weise will die Stadtverwaltung zum einen Transparenz und Klarheit darüber schaffen, was mit den Daten der Bürgerinnen und Bürger passiert. Sie schafft damit aber auch die rechtlichen Grundlagen, um anfallende Daten in Vertragsabsprachen mit Unternehmen als Verhandlungsmasse einzusetzen. Die Stadt plant, die AGBs auch anderen Kommunen zugänglich zu machen, sobald sie in Kraft treten. Um die digitale Transformation zu steuern, haben sich viele Kommunen und Landkreise daran gemacht, eine kommunale Digitalstrategie auszuarbeiten. Deren Ziel muss es sein, die Technik dem Menschen nutzbar zu machen und nicht umgekehrt die Daten der Bürger digitalen Marktstrategien zur Verfügung zu stellen. Diese Grundhaltung betrifft unmittelbar öffentliche Räume und Verkehrsflächen.

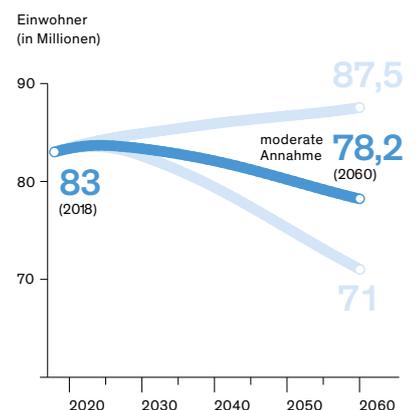
Demografie und Gesellschaft

Mehr Junge, mehr Alte Die Bevölkerung in Deutschland wird weiterwachsen – zumindest mittelfristig. Das Statistische Bundesamt (Destatis) erwartet noch bis 2030 einen leichten Anstieg auf über 83 Mio. Menschen. Danach verlangsamt sich das Wachstum und kehrt sich um: Unter moderaten Annahmen von Geburtenzahlen, Sterbefällen und Zuwanderung sollen 2060 nur noch 78,2 Mio. Menschen in Deutschland leben. Dabei verschieben sich die Verhältnisse zwischen den Generationen: Der Anteil der Menschen im erwerbsfähigen Alter sinkt. Ihre Zahl wird bis 2060 um fast 10 Mio. zurückgehen. Das zeigen die Jugend- und Altenquotienten, die das statistische Bundesamt ausweist. Sie geben jeweils an, wie viele unter 18-Jährige beziehungsweise über 67-Jährige auf 100 Personen der mittleren Altersgruppe kommen. Bis ins Jahr 2060 steigt der Anteil Junger um 4 % auf 29 Personen. Der Anteil älterer Menschen nimmt gegenüber der mittleren Altersgruppe um 19 % auf 49 Personen zu. Diese Entwicklung verläuft je nach Region und Ortsgröße unterschiedlich. Junge Familien zieht es wieder in die städtischen Ballungsräume. Zwischen 2005 und 2015 hat die Zahl der Kinder im westdeutschen ländlichen Raum ab-, in städtischen Zentren in West- und Ostdeutschland aber zugenommen. Das zeigt eine Studie der Friedrich-Ebert-Stiftung. Bildungswanderer, die für Ausbildung oder Studium ihren Heimatort verlassen, zieht es heute nicht wieder zurück. Die gute Arbeitsmarktsituation veranlasst viele, in der Stadt zu bleiben und eine Familie zu gründen. Ländliche Räume können bei Familien vor allem dann punkten, wenn es wohnortnah gute Betreuungsangebote gibt und deshalb beide Eltern arbeiten können. Die relativ niedrigen Immobilienpreise und Wohnkosten machen Kleinstädte und Landgemeinden für Familien attraktiv – besonders in der Nähe von Großstädten. Seit 2014 ziehen tatsächlich mehr Menschen aus den kreisfreien Großstädten ins Umland. Das Institut der deutschen Wirtschaft in Köln (IW) führt das vor allem darauf zurück, dass junge Familien der Großstadt und ihren hohen Preisen den Rücken kehren.

Szenarien der Bevölkerungsentwicklung bis 2060

Bis 2030 moderates Wachstum, danach kontinuierlicher Rückgang

Quelle: Destatis 2019: 14. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung – niedrigste, moderate und höchste Annahme



Die geburtenstarken Jahrgänge der 1950er- und 1960er-Jahre machen heute 30 % der Gesamtbevölkerung aus. Jetzt stehen die sogenannten Babyboomer vor dem Rentenalter. Auch sie haben sich nach erkennbaren Mustern entschieden, wo sie leben wollten. Seit der Wende kehren junge Menschen vor allem ländlichen Regionen in Ostdeutschland den Rücken. Nicht so die Babyboomer: Sie bleiben dort wohnen. Damit sind die Kommunen im Bundesgebiet unterschiedlich stark von demografischen Verschiebungen betroffen. Viele aus den geburtenstarken Jahrgängen erfüllten sich in den 1970er- und 1980er-Jahren mit der Familiengründung den Traum vom Eigenheim im Grünen. Dafür bauten sie häufig in wenig durchmischten Neubauvierteln, die nicht gut an Nahverkehr und Nahversorgung angebunden sind. Wo der Nachwuchs längst ausgezogen ist und die mehrgeschossigen Einfamilienhäuser für das selbstbestimmte Leben im hohen Alter zu groß und schlecht ausgelegt sind, könnten bald viele zum Verkauf stehen. In weniger nachgefragten Regionen droht Leerstand. Eine Untersuchung des Forschungsinstituts Empirica und des Immobilienberatungsunternehmens CBRE aus dem Jahr 2019 kommt zu dem Ergebnis, dass schon heute 600.000 Wohnungen in Deutschland leer stehen. Dabei berücksichtigte sie nur Geschosswohnungen ohne Eigenheime, die unmittelbar oder mittelfristig vermietbar sind. Die letzte Volkszählung 2011 wies darüber hinaus die gleiche Zahl an leerstehenden Eigenheimen aus. Schon heute leben fast ein Drittel der 50- bis 65-Jährigen ohne Partner, sind ledig oder verwitwet und werden ohne Familie alt werden. Öffentliche Räume und soziale Einrichtungen, die Gemeinschaft und Kontakte versprechen, werden wichtiger, um sozialer Isolation im Alter vorzubeugen.

Wachsende Zentren, schrumpfende Peripherie Die Prognosen zu Schrumpfung und Wachstum gelten nicht für alle Gemeinden und Städte in gleichem Maße. Auch dass Dörfer schrumpfen und Städte wachsen, stimmt so nicht. 2017 lebten in Deutschland nach Angaben des BBSR 32 % der Einwohner in Großstädten mit mehr als 100.000, 29 % in Kleinstädten mit 5.000 bis 20.000 und weitere 29 % in Mittelstädten mit 20.000 bis 100.000 Einwohnern. 10 % leben in Landgemeinden. Nicht nur prosperierende Großstädte wachsen. Dörfer und Kleinstädte in deren Umland ziehen ebenfalls immer mehr Menschen an. Orte fernab der Ballungsräume dagegen verlieren immer mehr Einwohner. Das Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW) hat in einer Studie 19 deutsche Regionen identifiziert, die in naher Zukunft vor massiven Strukturproblemen stehen werden. Elf von ihnen liegen im Osten Deutschlands. Sie leiden vor allem unter der demografischen Entwicklung. Acht liegen in Westdeutschland und haben in erster Linie mit einer desolaten Haushaltslage zu kämpfen. Großen Investitionsbedarf in die marode Infrastruktur hat jede dieser Problemregionen. Für Investitionen in Schulen, Straßen und öffentliche Räume blieb den Kommunen kaum Spielraum. Mit den Bewohnern schwindet schließlich auch die Versorgung. Wenn in einer Kommune weniger Menschen leben, kaufen weniger im Laden vor Ort ein, fahren weniger Leute mit dem Bus und besuchen immer weniger Kinder die örtliche Schule. Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen müssen schließen. In knapp einem Drittel der in einer aktuellen Studie untersuchten 478 Kleinstädte hat sich das Versorgungsangebot seit 2001 verringert, nicht einmal jede zehnte Kleinstadt konnte ihr Angebot vergrößern. Auch die öffentlichen Räume werden immer weniger genutzt. Denn wenn sich die nächste

Schule in einem Nachbarort befindet, ziehen Kinder mit ihren Schulranzen bestenfalls auf dem Weg zum Bus durch die Straßen – oder aber sie werden von ihren Eltern gefahren.

Zuwanderung in die Städte Wenn die geburtenstarken Jahrgänge in Rente gehen, sind Wirtschaft und Handwerk vor allem auf Nachwuchskräfte aus dem Ausland angewiesen. Geburten und Sterbefälle lassen sich in Bevölkerungsprognosen relativ treffsicher vorausberechnen. Beim Faktor Zuwanderung dagegen herrscht Unsicherheit. Kriege und Klimakrisen kann niemand genau vorhersagen. Die Migrationspolitik des Bundes reagiert, lässt sich jedoch nicht über Jahrzehnte vorwegnehmen. Fest steht: Die Bevölkerung Deutschlands wird nicht nur älter, sie wird auch internationaler. 2017 kamen mehr als zwei Drittel der Zuwanderer aus Europa – vor allem aus EU-Ländern. Seit der Finanzkrise 2008 zieht es viele Jugendliche wegen hoher Jugendarbeitslosigkeit in ihren Heimatländern nach Deutschland. Auch sie bevorzugen die großen Städte. Dort finden sie nicht nur gute Arbeitschancen, sondern häufig auch eine Community aus ihrem Herkunftsland. So ein sicherer Hafen erleichtert das Ankommen. Neuankömmlinge erfahren die neue Gesellschaft in den öffentlichen Räumen der Ankunftsquartiere. Hier lernen sie, wie sich die Menschen bewegen und miteinander umgehen, welchen Regeln das Zusammenleben folgt und was die Gesellschaft von ihnen erwartet. Aus dem Bundesprogramm „Soziale Stadt“ sind viele Mittel in die öffentlichen Räume dieser Quartiere geflossen, zum größten Teil unter Beteiligung der Anwohner. Die Parks, Stadtwälder, begrünten Plätze und Spielplätze dienen nicht allein der Erholung, sondern erfüllen auch eine soziale Funktion. Sie sollen zu Begegnungen einladen und das gesellschaftliche Miteinander fördern.

Die Einwanderungsgesellschaft ist vielerorts schon Realität. 2018 lebten 60 % der Menschen mit Migrationshintergrund in städtischen Regionen, 13 % in ländlichen. Das ist vor allem auf frühere Zuwanderungswellen zurückzuführen: Arbeitsmigranten aus Süd- und Südosteuropa, Spätaussiedler aus der ehemaligen Sowjetunion oder Geflüchtete des Balkankriegs. Ähnlich wie in London, Paris oder Amsterdam leben auch in einigen deutschen Städten mehr Menschen mit Migrationshintergrund als ohne. 2019 waren es in Offenbach 63%. Dahinter folgten mit Frankfurt am Main, Heilbronn und Sindelfingen weitere Städte aus dem süddeutschen Raum mit starker Industrie. Ein Blick in die Schulen und Kindergärten der großen Städte zeigt, wie deren Stadtgesellschaft künftig aussehen wird. In praktisch allen größeren Städten haben die meisten Kinder unter sechs Jahren mindestens ein Elternteil, das ohne deutsche Staatsangehörigkeit geboren wurde. Studien des Osnabrücker Instituts für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien (IMIS) zeigen: Jugendliche mit Migrationshintergrund unterscheiden sich in ihren Einstellungen zur Demokratie und zu diesem Land nicht von ihren Altersgenossen. Die Integrationsleistung, die Kindergärten, Schulen und öffentliche Räume erbringen, ist hoch zu bewerten.

Nimmt man das Geschehen auf einem Quartiersplatz in den Blick, erkennt man, wie sich das produktive Mit- und Nebeneinander im Alltag einer Stadtgesellschaft ausbuchstabiert. Forscher der RTHW Aachen haben sich mit so einer Raumbesichtigung dem Aachener Rehmsplatz zugewendet. Der 0,5 ha große Quartiersplatz ist von einer mehrstöckigen Blockrandbebauung umgeben, auf der Südseite von einer Baumreihe eingefasst, autofrei, aber von vier Straßen

mit PKW-Stellplätzen umgeben. Im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Soziale Stadt“ wurden unterschiedlich gestaltete kleinräumigere Bereiche geschaffen, die den Platz in verschiedene ineinander übergehende Nutzungsräume teilen. Der Rehmplatz ist Aufenthalts- wie Durchgangsplatz zugleich und bietet den verschiedenen Nutzergruppen geschützte Situationen an, die das „Sehen und Gesehen werden“ im Stadtraum ermöglichen und sich frei bespielen lassen. Über den Tag hinweg bildet sich die gesamte städtische Vielfalt auf dem Quartiersplatz ab: Ein Flaschensammler, der sich auf einer Bank erholt, Jugendliche spielen mit ihrem Smartphone und unterhalten sich, Kinder werden vor allem von den Wasserfontänen angezogen und binden sie kreativ in ihr Spiel ein. Das schafft Begegnungssituationen für Kinder und bringt häufig ihre Eltern ins Gespräch. Viele Ältere aus der Nachbarschaft treffen sich regelmäßig an den Schachbrettern. Was all diese verschiedenen Tätigkeiten ermöglicht, ist die Nutzungsoffenheit des Platzes, der von den reinen Verkehrsräumen getrennt ist.

Orte zur Pflege sozialer Kontakte sind für Ältere besonders wichtig

Ältere Menschen halten Parks und Grünflächen (65 %) sowie gastronomische Angebote im öffentlichen Raum (83 %) als Orte für gemeinsame Freizeitaktivitäten für besonders geeignet. Damit sind öffentliche Räume für Menschen über 60 wichtiger als für alle anderen Altersklassen. **B7**

Gesellschaft von morgen Die öffentlichen Räume von morgen müssen neuen Bedürfnissen gerecht werden. Den Prognosen nach wird die erwerbsfähige Bevölkerung bis 2060 um zehn Millionen abnehmen. Zwar sind nicht alle im erwerbsfähigen Alter auch erwerbstätig; dennoch werden Millionen Menschen weniger jeden Tag zur Arbeit pendeln und auf entsprechend ausgebaute Straßen, Bus- und Bahnverbindungen angewiesen sein. Die Menschen, die heute vor der Rente stehen, sind gesünder und aktiver als frühere Generationen. Schon 2014 war fast die Hälfte der 50- bis 64-Jährigen ehrenamtlich aktiv – vor allem im sozialen Bereich, aber auch in Sport und Bewegung. Die Zahl Hochbetagter (über 90) soll sich bis 2060 mehr als verdreifachen. Senioren sind mit zunehmendem Alter auf eine altersgerechte Gestaltung des öffentlichen Raums angewiesen. Ihre Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe hängen unmittelbar von der Beschaffenheit ihrer näheren Wohnumgebung ab, gerade wenn sie nicht mehr selbst mit dem Auto mobil sein können. Öffentlich zugängliche Orte und ein attraktiv gestalteter öffentlicher Raum beugen der Vereinsamung im Alter vor. Wenn Begegnungsorte fehlen oder nicht zu erreichen sind, drohen ältere Menschen den Zugang zur Gemeinschaft zu verlieren. Kommunen können dem aktiv entgegenwirken, indem sie öffentliche Begegnungsorte und Mobilitätsangebote für Ältere schaffen.

Die Digitalisierung eröffnet die Chance, Leben und Arbeit anders zu organisieren. Ein neuer Trend, den das Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung in seiner Studie *Urbane Dörfer* ausgemacht hat, ist zum Beispiel, dass Arbeitskräfte aus dem digitalen Bereich gemeinsam aufs Land ziehen – Breitband- und ÖPNV-Anschluss vorausgesetzt. All das macht deutlich: Die Nutzung der öffentlichen Räume wird sich grundlegend ändern. Reine Transit- und Verkehrsräume gehören der Vergangenheit an. Diesen Wandel zu gestalten birgt große Chancen. Öffentliche Räume, die für Junge wie Alte gleichermaßen funktionieren, bedeuten mehr Lebensqualität für die ganze Gesellschaft. Die Bedürfnisse beider Gruppen miteinander zu verschränken fällt nicht schwer: Verkehrsräume besser baulich integrieren, Plätze städtebaulich fassen und barrierefrei zugänglich machen, in regelmäßigen Abständen für Sitzgelegenheiten sorgen und vor Wind und Sonne schützen – so entstehen öffentliche Räume, die allen entgegenkommen. Dabei gilt es, gerade den Bedürfnissen jüngerer und älterer Menschen in der Planung und Gestaltung öffentlicher Räume mehr Gehör zu schenken.

Baukultur für öffentliche Räume

Die Fokusthemen

Um öffentliche Räume zukunftsfähig zu gestalten, ist ein Paradigmenwechsel notwendig. Umwelt, Technik und gesellschaftliche Bedürfnisse ändern und entwickeln sich. In diesem dauernden Spannungsfeld entsteht Raum für neue Ideen. Baukultur ist dabei eine der wichtigsten Handlungs- und Entscheidungsebenen. Wie innovative und beispielhafte Lösungen aussehen, zeigen die Fokusthemen „Städtebau und Freiraum“, „Gestaltung von Infrastrukturen“ und „Demokratie und Prozesskultur“. Sie alle tragen dazu bei, dass den Gemeinschaftsflächen unserer Gesellschaft mehr Aufmerksamkeit zukommt. Denn öffentliche Räume brauchen eine Lobby!

Städtebau und Freiraum

Die entscheidende Handlungsebene für öffentliche Räume ist der Städtebau. Die Entwicklung von Leitbildern erfordert einen ämterübergreifenden Diskurs, der neben der Verwaltung auch Bürger, Wirtschaft und Politik einbindet. Kommunen können in Rahmenplänen die Themen Mobilität, Grün- und Freiflächen, Städtebau, Infrastruktur und Klimaschutz zusammenführen. Das ebnet den Weg, um auf öffentlichen Flächen unterschiedliche Nutzungen zuzulassen. Neue Mobilitätskonzepte können zu einer zeitgemäßerer Flächenbelegung beitragen. Und Kommunen können sicherstellen, dass Erdgeschosszonen belebt bleiben und der kulturelle Austausch gesichert ist.

Leitbilder und strategische Formate

Die Stellung von Gebäuden macht aus einer umgrenzten Fläche einen gefassten Raum. Deshalb ist der Städtebau so relevant für die Schaffung, Nutzung und die gestalterische Qualität öffentlicher Räume. Öffentliche Räume sind das Rückgrat eines jeden Stadtteils. Kommunen sollten sie deshalb – genau wie die technische Infrastruktur – früh entwickeln. Sie prägen einen Stadtteil, noch ehe er gänzlich Form angenommen hat. Die Flächennutzungsplanung spricht bei Stadterweiterungen immer noch von „Wohnfolgeeinrichtungen“ – und meint damit zum Beispiel Schulen oder Grünanlagen. Gefragt sind heute aber eher „Wohnvoraussetzungseinrichtungen“, etwa kleine Läden, soziale Orte für Bildung und Betreuung oder Plätze als Treffpunkte. Ausgangspunkt für die Planung neuer Stadtteile sollten daher Nutzungsangebote sein, die von gemeinschaftlichem Interesse sind.

Im Ostteil der Hamburger HafenCity wurde im Sommer 2016 der 4,4 ha große Lohsepark eröffnet. Die angrenzenden Quartiere waren da noch in der Entwicklung oder im Bau. Auch beim Stadtteil Havenwelten in Bremerhaven standen die öffentlichen Räume an erster Stelle. Die stadträumliche, ökologische und technische Neugestaltung des Hafensareals wurde zum Kern des neuen Stadtquartiers. Dabei entwickelte man alle Ausstattungselemente in einem neuen, identitätsstiftenden Design. Und die neue Ufertreppe des Rheinboulevards in Köln-Deutz bietet nicht nur einen beeindruckenden Blick auf das Panorama der Altstadt. Sie verbindet das rechtsrheinische Köln auch in bisher unbekannter Weise mit dem Stadtkern und wertet die bisher weniger attraktive Uferseite auf. Auch in der Bestandsentwicklung spielt der öffentliche Raum eine zentrale Rolle. Ein Beispiel sind große Wohnsiedlungen des 20. Jahrhunderts. Nachkriegssiedlungen, die nach dem Leitbild der aufgelockerten Stadt entstanden sind, bieten weite Grünräume und damit Potenzial zur Nachverdichtung. Hierbei muss immer eine Abwägung getroffen werden zwischen dem ursprünglichen Siedlungskonzept und dem Potenzial einer doppelten Innenentwicklung mit städtebaulich gefassten, grünen Räumen.

Zentrale Plätze in Stadterweiterungsplanungen werden häufig zu groß dimensioniert. Die Beziehung von Gebäude und Raum geht verloren und ebenso der menschliche Maßstab. Ein Beispiel hierfür ist der Willy-Brandt-Platz im Stadterweiterungsgebiet München-Riem. Doppelt so groß wie der Marienplatz,

galt er als hässlich, überdimensioniert und falsch ausgerichtet. Die zur Messe und zur Autobahn hin offene Flanke ergibt sich aus seiner Funktion als Deckel der darunterliegenden Tiefgarage. Erst mit dem Bau eines 20 Meter hohen Säulengangs konnte der Platz 2018 räumlich gefasst werden. Mit dieser, nur der Verschönerung dienenden Intervention, wirkt der Platz einladender und atmosphärisch angenehmer.

Umbaukultur im Städtebau Stadterweiterungen auf der grünen Wiese sind inzwischen in großen wachsenden Städten die Ausnahme. Klimaziele, Ressourcenschutz und letztlich auch der demografische Wandel legen es nahe, eher den Bestand zu entwickeln, um auf den veränderten Bedarf zu reagieren. Die Prinzipien der Umbaukultur, die der Baukulturbericht 2018/19 beschrieben hat, gelten aber nicht nur für einzelne Gebäude oder Grundstücke. Sanierung, Stoffkreisläufe, Nachverdichtung und Neubau im historischen Kontext sind auch auf Ebene des Quartiers oder der ganzen Stadt die Richtschnur.

In Zukunft werden nicht mehr nur leerfallende Militärareale und Güterbahnhöfe zur Konversion anstehen. Wo sich der Bedarf ändert, müssen Kommunen die Nutzung einzelner Standorte immer wieder anpassen. Dazu zählen heute auch Gewerbestandorte und Bürokomplexe jüngerer Datums wie das ehemalige Thyssen Trade Center in Düsseldorf, das zum Wohnkomplex Living Circle umgebaut wurde. Auch das Werksviertel im Münchner Stadtteil Berg am Laim ist kein Industriestandort mehr, sondern ein vielfältiges Quartier mit Kultureinrichtungen, Büro- und Wohnflächen, Restaurants, Geschäften und Sportstätten (siehe S. 54). Noch heute erkennbare Relikte aus der Zeit als Produktionsstandort geben dem Viertel ein unverwechselbares Gesicht. Der Wandel der Arbeitswelt ist ein Faktor, der Städtebau und öffentlichen Raum formt. Mobile Telearbeit, flexible Arbeitszeiten und die Abkehr von der 40-Stunden-Woche haben vielerorts die strikte Trennung von Arbeiten und Wohnen bereits aufgelöst. *Coworking Spaces* bieten die Chance, flexibel auf kleinteiligen Bedarf zu reagieren. Solche Nutzungskonzepte können auch benachbarte öffentliche Räume beleben.

Bauliche Potenziale Städte und Gemeinden müssen der Entwicklung im Zentrum Vorrang vor einem Wachstum an den Rändern geben. In diesem Punkt sind sich Forschung und Fachöffentlichkeit seit Jahrzehnten einig. Eine anhaltende Siedlungsentwicklung im Außenbereich hat unübersehbare Folgen für Ökologie, Städtebau, Wirtschaft und Soziales. Das Leitbild der kompakten, Nutzungsgemischten und grünen Stadt trägt diesem Umstand Rechnung. Es hat längst Eingang in Stadtentwicklungsplanung und Baugesetzbuch (BauGB) gefunden. Mit Einführung der „Bodenschutzklausel“ im BauGB wurde 1987 das Ziel des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden eingeführt. Größere Städte und Ballungsräume geben seit Jahren der Innenentwicklung Vorrang. Kleinteilige Ergänzungen des Bestands machen dort das Gros der Bautätigkeit aus. Viele Bauvorhaben werden nach dem nachbarschaftlichen Einfügungsgebot des § 34 BauGB genehmigt oder entstehen in Bereichen, für die Bebauungspläne existieren. Das stößt jedoch durch fehlendes Bauland und in der Verwaltungspraxis zunehmend an Grenzen. Kleinere Städte und Gemeinden haben noch viel Potenzial für die Nachverdichtung. Konversions- und Brachflächen, Baulücken und untergenutzte Bauflächen sind prioritär. Sie bieten die Chance, die Stadt weiterzuentwickeln. Der Frage, wie viel Wohnraum in

Baukultur erhält Mischung

Werksviertel am Münchner Ostbahnhof – Von der Produktion zum produktiven Quartier



Im Werksviertel am Münchner Ostbahnhof wurden Kartoffelknödel, Schmierstoffe, Bekleidung und Motorräder hergestellt. Danach kamen Street-Art und Nachtleben – etwa in den Optimolwerken oder im „Kunstpark Ost“ (später Kultfabrik) auf dem 1996 geschlossenen Gelände der Firma Pfanni. Firmenerbe Werner Eckert lag ein Verkauf des Areals offenbar fern, als es mit unkonventionellen Ideen weiterzuentwickeln. Unkonventionell dachte man auch bei Steidle Architekten, von denen die benachbarte „Medienbrücke“ – ein dreigeschossiger Riegel über einem Hof – stammt. Schließlich wurden die Planer von Eckert und den damals sieben anderen Grundstücksbesitzern mit einer übergreifenden städtebaulichen Planung beauftragt. Damit wurde ein gordischer Knoten gelöst, denn über den bisherigen Strukturplan der Stadt war man sich uneins, zumal er die Belange der Eigentümer vernachlässigt hatte und weitgehend Tabula rasa vorsah. Insbesondere im Werksviertel-Mitte (Pfanni-Areal) sollten etablierte Einrichtungen erhalten bleiben: so die „Nachtkantine“ oder die „Tonhalle“. Ein anderer Bestandsbau wurde

zum Gründerzentrum und die Kartoffelhalle zum Musicaltheater „Werk 7“. Ein mehrstöckiges Produktionsgebäude, das bereits Zwischennutzer hatte, erhielt eine Erweiterung und Aufstockung. Über 50 höchst unterschiedliche Unternehmen haben heute im „Werk 3“ Flächen zwischen 8 m² und 4.000 m² gemietet (große Unternehmen zahlen einen höheren Quadratmeterpreis), darunter Medienagenturen, offene Studios, Restaurants, und Geschäfte für Künstlerbedarf oder Kindermöbel. Die frühere Laderampe ist durch Geschäfte belebt und Durchgänge, an denen kleine Gastronomiebetriebe liegen, führen von einer Seite zur anderen. Auf dem Dach leben Schafe: Hier können Stadtkinder in der „Almschule“ Bauernhofatmosphäre erleben. Nebenan lädt seit 2019 im „Werk 12“ des Architekturbüros MVRDV ein Fitness-Center mit Pool ein. Der Fahrstuhl aus der Tiefgarage endet im Erdgeschoss, sodass der öffentliche Raum betreten werden muss. Die weitere Erschließung erfolgt außenliegend an der Fassade, die von umlaufenden Galerien belebt wird. Spektakulär wirkt auch „Werk 4“ als



Hotel- und Hostelturm mit dem ehemaligen Kartoffelmehlsilo als Basis. Das Silo kann im Inneren weiter als Kletterhalle genutzt werden, außen kommt eine Kletterwand hinzu. Also auch hier: Sichtbare Aktivität in der dritten Dimension.

Die Vergangenheit des Quartiers erkennt man in den Außenräumen mit ihrem industriellen Betonpflaster (Planung: Jühling & Partner, WGF). Auf den noch vorhandenen Bahnschienen wachsen Bäume in Kartoffelkisten neben rollenden Sitzmöbeln – eine Idee jenseits kommunaler Standards, die hier auf privatem Grund leichter zu realisieren war. Graffitis und eine auffällige Signaletik – typisch für Industrie und Nachtleben – prägen die Freiräume weiterhin. Wo gerade Platz ist, wird zwischengenutzt: So haben in einem Dorf aus Überseecontainern u.a. mehrere Bars, ein Frisör und ein Fahrradladen eröffnet. An anderer Stelle wurde ein Riesenrad als Zwischennutzung aufgestellt. Hier entsteht bald Münchens neues Konzerthaus, das nicht nur den Musikstandort Werksviertel stärken, sondern seinen Nutzerkreis um die Anhänger klassischer Musik erweitern wird.

Auch wenn nicht alle liebgewonnenen Institutionen gerettet werden konnten, wurde mit dem Werksviertel-Mitte ein Industriekomplex zum öffentlichen Ort gemacht – für verschiedene Zielgruppen, tagsüber und nachts. Aus dem Bestand und vielen Zwischennutzungen heraus begann bei laufendem Betrieb ein Stadtumbau, der von einer gewissen Unordnung lebt. Durch die Überlagerung der linearen industriellen Struktur mit den geplanten Blockstrukturen ergeben sich unterschiedliche öffentliche Räume: weite, enge, gerade, gebogene, hohe, niedrige, steinerne und – in Zukunft vermehrt – grüne. Weiterhin gilt das Primat der Mischung mit möglichst öffentlichen Erdgeschosses. Ein Großmarkt kann neben Wohngebäuden und eine Grundschule neben dem Konzerthaus existieren. Wo gibt es das sonst?

Fakten

Planung und Bau: seit 2009
Bauherrin: OTEC GmbH & Co.KG (Werksviertel Mitte), weitere acht Bauherren
Planer: steidle architekten, München;
Jühling & Partner Landschaftsarchitekten, München; WGF Objekt Landschafts-

architekten, Nürnberg; weitere Planer von Einzelgebäuden
Planungsgebiet: 38 ha.

Mehr Informationen im Projektsteckbrief im Anhang auf S. 137



BAUKULTUR AUF EINEN BLICK

- Erhalt und Festschreibung teils informeller Nutzungen
- städtebauliche Entwicklung aus dem Bestand statt Tabula rasa
- durchlässige öffentliche Räume mit belebten Erdgeschosses
- Arbeiten, Handel, Kultur und Wohnen nebeneinander
- engagierte Einzelpersonen als Impulsgeber, „echte“ private Bauherren



Deutschland durch Aufstockungen entstehen kann, haben sich 2015 und 2018 Studien der Technischen Universität Darmstadt und des Pestel Instituts im Auftrag der Verbände der Bauwirtschaft gewidmet. Das Ergebnis: Deutschlandweit wären mehr als eine Million Wohnungen mit 84,2 Mio. m² Wohnfläche allein dadurch möglich, dass in Wachstumsregionen geeignete Mehrfamilienhäuser der 1950er- bis 1980er-Jahre aufgestockt werden. Weitere 420.000 Wohnungen mit 31,8 Mio. m² Wohnfläche könnten auf Gebäuden aus der Zeit vor 1950 entstehen.

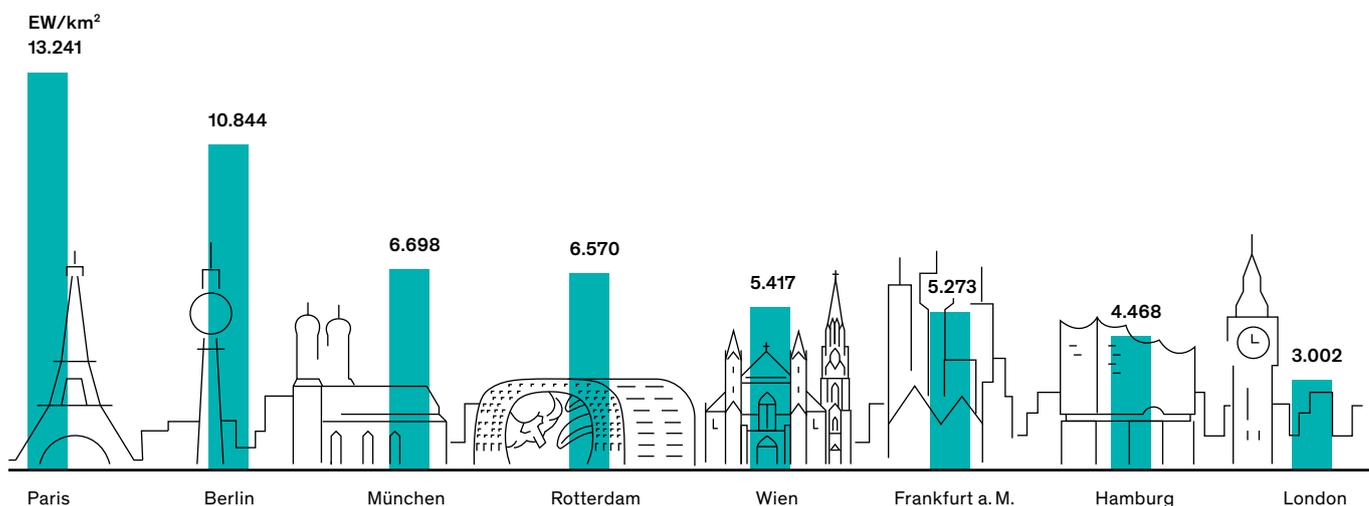
Damit diese kalkulatorische Rechnung aufgeht und Innenstädte trotzdem lebenswert bleiben, ist eine doppelte Innenentwicklung unabdingbar. Die bauliche Nachverdichtung darf nicht zulasten öffentlicher Räume und des städtischen Grüns gehen. Stadtgrün muss erhalten bleiben oder gegebenenfalls durch Umnutzung von Verkehrsräumen neu geschaffen werden. Es schafft Lebensqualität, verbessert das örtliche Klima, dient der Erholung und erlaubt es auch Städtern, Natur zu erleben. Gefragt ist deshalb eine Innenentwicklung im doppelten Sinne. Eine maßvolle bauliche Nachverdichtung muss damit einhergehen, die Grünflächen zu qualifizieren, neue zu schaffen, sie zu vernetzen und aufzuwerten. Erstmals verwendet wurde der Begriff „doppelte Innenentwicklung“ Ende der 1990er-Jahre bei der Internationalen Bauausstellung Emscher Park. Ihr Ziel war es, die brach gefallenen Industriestandorte des Ruhrgebiets städtebaulich und ökologisch zu revitalisieren.

Neue Mischräume Um Flächen für die Allgemeinheit zu gewinnen, wird es unumgänglich sein, funktionale und zeitliche Vorgaben zu hinterfragen und nötigenfalls zu revidieren. Unterschiedliche Interessen und sich wandelnde Anforderungen können so flexibel berücksichtigt werden. Wie bei der Arena in Schierke (siehe S. 98) sollten beispielsweise Sportflächen und Sportanlagen unterschiedliche Nutzungen erlauben. In Schierke wird das ursprünglich rein für den Wintersport gebaute Eisstadion seit Umbau und Wiedereröffnung im

Dichte europäischer Innenstädte

Einwohnerdichte Innenstadt (EW/km²)

Quelle: AfS BB 2019; cbs 2019; Insee 2019; Landeshauptstadt München 2019; ONS 2019; Stadt Frankfurt 2019; Statistik Austria 2019; Statistikamt Nord 2019



Jahr 2017 von Frühjahr bis Herbst für andere Aktivitäten genutzt. Auch Schulgebäude und Schulhöfe bergen immenses Potenzial für öffentliche Nutzungen jenseits des Schulbetriebs. Oft stehen dem Mehrwert für den Stadtteil aber Sicherheitsbedenken entgegen. In der Bildungslandschaft Altstadt Nord in Köln ist jedoch der angrenzende Klingelpützpark zugleich offener Pausenhof der Realschule. Das Schulgelände ist nicht umzäunt und versteht sich als Stadtbaustein, der Nachbarschaften vernetzt und integriert. Eine andere Lösung kann es sein, Freiflächen und die Erdgeschosse eines Schulgebäudes öffentlichen Nutzungen vorzubehalten und den geschlossenen Schulbetrieb ausschließlich in die oberen Geschosse zu verlagern. Selbst Räume und Flächen im Privateigentum können ohne Probleme der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Auf dem Dach eines Baumarkts in Berlin-Kreuzberg gibt es zum Beispiel seit 2013 einen 3.500 m² großen Bolzplatz, und in Berlin-Friedrichshain wird seit 2006 das Flachdach eines Großmarkts als 9.000 m² großer Fußballplatz genutzt.

Um städtebauliche Leitbilder umzusetzen, haben Städte und Gemeinden im Rahmen ihrer grundgesetzlich gesicherten Planungshoheit eine Vielzahl an Optionen. Neben der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung (Flächennutzungsplan und Bebauungsplan) weist das Baugesetzbuch ausdrücklich auf städtebauliche Entwicklungskonzepte und andere städtebauliche Planungen hin, die die Gemeindevertretung beschließen kann (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB). Der öffentliche Raum ist ein Netz, das viele Bereiche berührt und viele Nutzergruppen kennt. Als Schwerpunkt kommunaler Rahmenplanungen bietet er sich geradezu an: Unter diesem Dach lassen sich insbesondere Grün- und Freiflächen, Mobilität, Städtebau und technische Infrastruktur zusammendenken. Die Stadt Köln etwa hat auf Basis ihres städtebaulichen Masterplans Innenstadt ein Handbuch für den öffentlichen Raum des Innenstadtareals Via Culturalis erarbeitet. Es enthält konkrete Handlungsansätze zu Gestaltung und Kommunikation, die das Quartier südlich des Doms aufwerten und seine Qualität langfristig sichern sollen.

Bau- und Gartenausstellungen Internationale Bauausstellungen (IBA), Landes-, Bundes- (BUGA) und internationale Gartenschauen (IGA) sind wichtige baukulturelle Instrumente der Stadtentwicklung. Sie schaffen einen Ausnahmestand auf Zeit und sind an ein festes Datum geknüpft. Damit ist von Anfang an ein klarer Zeithorizont für Planung, Bau und Eröffnung eines strategischen Stadtentwicklungsvorhabens abgesteckt.

Oft ergibt sich die Gelegenheit, städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungen gleich mitanzustoßen oder sie im Huckepack-Verfahren zu verwirklichen. Die BUGA 2015 in fünf Gemeinden an der Havel hat über Verwaltungsgrenzen hinweg die ganze Havelregion neu vernetzt. Für die IGA Berlin 2017 wurde das Parkgelände zwischen den Stadtteilen Marzahn und Hellersdorf weiterentwickelt. Die dafür gebaute Seilbahn ist bis heute in Betrieb. Laut dem Nahverkehrsplan von 2019 prüft der Berliner Senat, ob diese dauerhaft in den öffentlichen Nahverkehr integriert wird. In Schmalkalden wurde für die thüringische Landesgartenschau 2015 ein Flussbett renaturiert, während die Landesgartenschau Bamberg 2012 das brach gefallene Gelände einer Baumwollspinnerei revitalisiert hat. Auch die schon erwähnte Ortенаubücke im baden-württembergischen Lahr gehört hierher. Ihr Pylon schafft – ähnlich einem Stadttor – eine bleibende städtebauliche Dominante am Eingang zur Stadt. Heilbronn ging mit der BUGA

2019 noch einen Schritt weiter und machte einen Teil des Gartenschaugeländes zur Stadtausstellung. Der erste Bauabschnitt des Quartiers Neckarbogen wurde zum Modellvorhaben und war bei Eröffnung der Schau bereits fertig (siehe S. 122).

Das Format einer IBA gibt Kommunen oder ganzen Regionen und Bundesländern Gelegenheit, sich über einen längeren Zeitraum einzelnen Aspekten der städtebaulichen Entwicklung zu widmen. Bauausstellungen schaffen Raum für Experimente und haben Laborcharakter. Sie benötigen ein relevantes Thema, einen konkreten Raum oder Ort und innovative Planungs- und Bauprojekte. Durch ihre bundesweite, teils sogar internationale Ausstrahlung können sie Wissen aus vielen Bereichen bündeln. Bei vielen IBAs haben Reallabore für öffentliche Räume eine große Rolle gespielt. Die Interbau Berlin 1957 demonstrierte einst am Wiederaufbau des Hansaviertels das damals neue Verständnis einer Stadtlandschaft, in der sich Hochhäuser und Flachbauten in das umgebende Grün einordnen. Die IBA Emscher Park gab dem Ruhrgebiet entscheidende Impulse für den Strukturwandel. Auf mehr als 800 km² entstanden zwischen 1989 und 1999 landschaftsplanerische und städtebauliche Projekte für den ökologischen, wirtschaftlichen und kulturellen Umbau der Industrieregion. Ziel war, den Strukturwandel grundlegend anders anzugehen: mithilfe von Flächenkonversionen. Ganze Industrieensembles wurden so zu identitätsstiftenden Anlagen. Heute sind sie Markenzeichen der Städtelandschaft an Rhein und Ruhr.

Von 2002 bis 2010 suchte die IBA Stadtumbau in Sachsen-Anhalt Antworten auf den Bevölkerungsrückgang in Ostdeutschland. Sie erstreckte sich erstmals über ein ganzes Bundesland. Mit dem Konzept „Urbane Kerne und landschaftliche Zonen“ begegnete die Stadt Dessau beispielsweise dem steigenden Leerstand mit einem innerstädtischen Landschaftszug, der die Stadt grüner und auch für kommende Generationen attraktiver macht. Einzelne und Vereine konnten Patenschaften für abgesteckte Teilflächen übernehmen und diese gestalten. Die IBA Hamburg (2006 bis 2013) beschäftigte sich beim „Sprung über die Elbe“ auf der Elbinsel Wilhelmsburg mit den Themen Bildung, Klimawandel und den inneren Peripherien der Metropolregion. Die zeitgemäße Gestaltung der Freiräume erarbeitete das IBA-Team gemeinsam mit den Bewohnern. Auch nach Ende der Bauausstellung ist die IBA Hamburg GmbH als städtisches Unternehmen ein wichtiger Akteur der Hamburger Stadtentwicklung geblieben. Von 2012 bis 2023 untersucht die IBA Thüringen (ebenfalls in einem ganzen Bundesland) die Wechselwirkungen zwischen Stadt und Land. Zudem nimmt sie sich des demografischen Wandels an. 90 % des Bundeslandes zählen zum ländlichen Raum, Leerstand und Wegzug der Jüngeren sind große Herausforderungen. Kirchen- und Bahnhofsgebäude zu reaktivieren und umzunutzen, kann die Lebensqualität vor Ort erhalten und stärken. Das Format IBA kann die Augen für versteckte Potenziale öffnen und lokale Identität stärken – und somit über den Zeitraum der Ausstellung hinausweisen.

Grün- und Freiflächen

Grüne Infrastrukturen Wer öffentliche Grünflächen meint, spricht oft von Freiraum oder Freiflächen. Freiräume bieten – das schwingt im Wort schon mit – viel Raum für Gestaltung. Dass die Kommunen für das öffentliche Grün verantwortlich sind, eröffnet ihnen also eine große Chance: Sie können die

identitätsstiftende Wirkung belebter Freiräume und die Lebensqualität vor Ort stärken. In Anlehnung an die gleichnamige EU-Strategie hat sich seit 2013 der Begriff „grüne Infrastruktur“ etabliert. Er zielt darauf, Grün- und Freiflächen als Teil der Stadt zu begreifen, der genauso essenziell ist wie ihre technische und soziale Infrastruktur. Gleichzeitig filtern öffentliche Grünflächen Feinstaub, speichern Regenwasser und kühlen die Stadt durch Schatten und Verdunstung. Ihre Vegetation ist entscheidend für Gesundheit und Lebensqualität. Sie sind wichtig, um Städte und Gemeinden an die Folgen des Klimawandels anzupassen. Zeitgemäß gestaltet und ausgestattet tragen sie zudem dazu bei, die Biodiversität der Tier- und Pflanzenwelt unserer Städte zu erhalten.

Bei der Entwicklung baulicher Klimaanpassungskonzepte sind für die Planung auf kommunaler Ebene zunächst die Analyse und Kartierung von Bebauungsstrukturen, Topografie, Kaltluftaustausch und Mikroklimata entscheidend. Nur so lässt sich einschätzen, wo und in welchem Umfang Anpassungsmaßnahmen erforderlich und sinnvoll sind. Das im Baugesetzbuch verankerte Prinzip Innen- vor Außenentwicklung soll nicht aufgegeben werden. Dabei sollten Struktur und Ausrichtung der Neubebauung den Luftaustausch so wenig wie möglich behindern. Freiräume in der Stadt sollten gut miteinander verbunden sein und ein Netz bilden, das zur Stadtstruktur passt. Dabei sollten Grünräume als *Cool Spots* integriert und vor allem für die Nachbarschaft als leistungsfähige Grünanlage gesichert werden. Grün- und Wasserflächen zu sichern, zu erweitern oder neu zu schaffen, zählt zu den wichtigsten Anpassungsmaßnahmen – im öffentlichen Raum und natürlich auch auf privaten Flächen.

Maßnahmen Der Klimawandel stellt neue Anforderungen an öffentliche Räume. Wärmeinseln mindern die Lebensqualität in der Stadt. Als Gegenmaßnahme hat es sich bewährt, bebaute und asphaltierte Flächen stärker zu begrünen, und Grünanlagen zu bewässern. Viel Grün, natürliche Materialien und durchlässige Böden verringern die Wärmespeicherung, erhöhen den Wasseraustausch und verbessern so das Stadtklima. Für Straßen, Wege, Plätze und andere versiegelte Flächen sind Oberflächenmaterialien ideal, die viel Licht reflektieren und wenig Wärme speichern. In Fahrbahndecken kann man das durch Beimischungen unterstützen, die die Rückstrahlung erhöhen und ein Aufheizen verhindern. Diesen sogenannten Albedoeffekt kann man auch in Form von hellen Fassadenfarben für die Städte nutzbar machen. Im Praxisratgeber *Klimagerechtes Bauen – Mehr Sicherheit und Wohnqualität bei Neubau und Sanierung* des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) finden Kommunen gute Hinweise, wie sie selbst aktiv werden können.

Multifunktionale Grün- und Freiflächen können bei Starkregen zeitweilig überflutet werden. Das verhindert Überschwemmungen anderswo in der Stadt. Unabhängig davon müssen natürliche Überflutungsgebiete von Flüssen und Bächen grundsätzlich unbebaut bleiben. Wo es dort bereits Siedlungen gibt, müssen nicht nur Anlagen zum Hochwasserschutz gebaut, sondern neue Überflutungsgebiete auch in Form allgemein zugänglicher Grünanlagen geschaffen werden. Maßnahmen der Siedlungswasserwirtschaft können so baukulturell positive Effekte für die Siedlungsstruktur und das Ortsbild haben. Grüne Fassaden und Dächer dämpfen Lärm und schützen Oberflächen am Gebäude vor Witterung und mechanischem Verschleiß. Von Pflanzen geschützte Wände erwärmen sich im Sommer höchstens auf 30 Grad Celsius. Ungeschützte Wände

Menschen wünschen sich gepflegtes Grün

94 % der Bevölkerung ist der Zustand von Parks und Grünflächen wichtig oder sehr wichtig. [B4.1b](#)

Baukultur verändert Blickwinkel

Landesgartenschau in Burg – Freiraum als verbindendes Element



Während die Bundesgartenschau 2019 in Heilbronn den Auftakt zu weiterem Stadtwachstum legte, diente die Landesgartenschau (Laga) 2018 in Burg bei Magdeburg eher zur Konsolidierung einer bislang schrumpfenden Kleinstadt. Burg, das sowohl über eine gut erhaltene historische Altstadt als auch über eine sichtbare Industriegeschichte verfügt, hat seit der Wende etwa ein Drittel seiner Einwohner verloren. Mit der Bewerbung für die Laga wurde 2011 diese Entwicklung akzeptiert und ein Paradigmenwechsel eingeleitet. Man formulierte die Erkenntnis, „dass die Zukunft der Städte in der Mehrzahl nicht mehr wachstumsgesteuert sein wird. (...) Es ist die Frage zu beantworten, wie qualitative Entwicklung ohne Wachstum möglich ist.“ Die demografische Entwicklung ländlicher Räume wird durch den aktuellen Erfolg des Online-Shoppings noch verstärkt, sodass insbesondere Kleinstädte auch noch ihre Bedeutung als Handelsstandorte verlieren. Andere Attraktionen müssen her: zum Beispiel die Innenstadt als Ort für Freizeit und Erholung.

In Burg besann man sich nach dem siegreichen Wettbewerbskonzept aus dem Jahr 2013 von relais Landschaftsarchitekten aus Berlin zunächst auf die zwei bestehenden Stadtparks. Westlich des Zentrums wurde als Entree der Stadt (und der Laga) der Bahnhofsvorplatz erneuert und der angrenzende denkmalgeschützte Goethepark revitalisiert. Verloren gegangene Elemente und Strukturen interpretierten die Planer neu und setzte der Stadt anstelle eines baulichen ein grünes Rückgrat ein: durch Pflanzungen oder durch einen Pavillon an einem früheren Denkmalstandort. Auf dem benachbarten ehemaligen Bauhof wurde ein Spielwäldchen für alle Generationen angelegt und man setzte einen Soldatenfriedhof in stand.

Am östlichen Rand der Altstadt bildet der ebenfalls historische Flickschupark den Gegenpol. Als „Tor in die Landschaft“ steht hier das Wasser im Mittelpunkt. Den Teich machte man mit flachen Natursteintreppen an einer Seite zugänglich, die anderen Ufer ließ man als Schilfzonen bewusst landschaftlich.

In den Wiesenräumen des Parks entstand ein sechs Meter hoher Aussichts- und Spielhügel.

Als Verbindung zwischen Goethe- und Flickschupark legte man durch die Altstadt hindurch einen Grünzug entlang des Flusses Ihle. Dabei wurde ein historischer Weinberg rekonstruiert und zum Stadtbalkon ausgebaut. Obstbäume und andere Nutzpflanzen bringen hier die Themen „Essbare Stadt“ und „Urban Gardening“ in ein kleinstädtisches Umfeld. Die geöffneten historischen Weinkeller und ein Wasserturm (mit einer Ausstellung zur Stadtgeschichte) sind der Stadt auch nach der Gartenschau als Veranstaltungsorte geblieben. Die Brache der Maschinfabrik Samuel Aston wurde rund um den stehen gebliebenen Schornstein durch bepflanzte Schotterflächen und einen thematischen Spielplatz in ihrem industriellen Charakter betont. Auch die angrenzenden Ihlegärten entstanden durch Konversion einer langjährigen Brache. Ihre kleinteilige, urbane Struktur erinnert an die Parzellierung der hier einst abgerissenen Wohnhäuser. Das Museum Historische Gerberei wurde integriert.

Mit diesen unterschiedlichen Szenarien – historischer Stadtpark, Garten- und Weinbautradition, Industriekultur, kleinstädtische Gartenkabinette, offene Landschaft – ergeben sich bislang verborgene „Stadtimages“ im wörtlichen Sinne. Die Integration von Bauwerken machten für die Gäste der Laga die Vielschichtigkeit der Stadt erlebbar – auch außerhalb der eintrittspflichtigen Bereiche (Goethepark, Weinberg, Flickschupark), denn der Promenadenring um die Altstadt, die zentrale Schartauer Straße, aber auch Baulücken und Hinterhöfe waren bewusst in die Erneuerungsmaßnahmen aufgenommen worden. Beste Voraussetzungen also für nachhaltige Impulse: für die Stadtentwicklung, für den Tourismus, aber auch für die Bewohner Burgs, die ihre Stadt dank ihres konstruktiven Umgangs mit der Schrumpfung anders erleben und vor allem nutzen können.

Fakten

Planung und Bau: 2013–2018

Kosten: 15,47 Mio. Euro

Bauherrin: Stadt Burg

Planer: relais Landschaftsarchitekten, Berlin

Mehr Informationen im Projektsteckbrief

Größe: 13,9 ha

im Anhang auf S.137



BAUKULTUR AUF EINEN BLICK

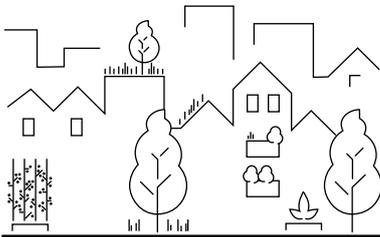
- konstruktiver Umgang mit Schrumpfung
- Freiräume statt Einzelhandel als innerstädtische Attraktion
- Erneuerung vorhandener Grünflächen und Verknüpfung mit neuen
- thematische „Stadtimages“ durch Landschaftsarchitektur
- Integration historischer Bausubstanz und historischer Nutzungen
- Einbindung der Altstadt als eintrittsfreie Zonen



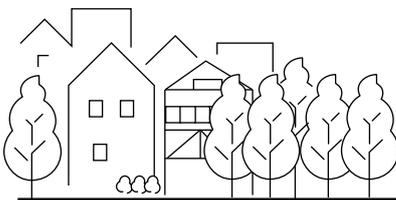
Städte mit grünen Lungen

Quelle: Interaktiv-Team der Berliner Morgenpost 2016

Anteil öffentlichen und privaten
Stadtgrüns deutscher Metropolen
ab 500.000 Einwohner*



Anteil öffentlichen und privaten
Stadtgrüns aller deutschen
Großstädte*



* Auf Basis von 185 ausgewerteten

erreichen bis zu 60 Grad. Großklimaanlagen könnten so in der Leistung erheblich gedrosselt werden. Im Sommer senken die kühleren Gebäudeoberflächen zusammen mit der Verdunstungskälte nachweislich die Temperatur im umliegenden Stadtraum. Aus Sicht der Baukultur sollten Fassaden- und Dachbegrünungen nicht additiv, sondern gestaltungsintegriert erfolgen, als ein Element der Architektur. Studien belegen, dass dadurch sogar der Immobilienwert steigt. Hamburg hat aus all diesen Gründen eine umfassende Gründachstrategie entwickelt. 100 ha Dachfläche will die Stadt insgesamt bepflanzen. Davon sollen 20 % den Bewohnern und Beschäftigten als Erholungsfläche zur Verfügung stehen – in Form von Sportplätzen, Parks oder Gemeinschaftsgärten. Ein weiteres gutes Beispiel ist Utrecht. Die niederländische Stadt hat 2019 die Dächer von 316 Bushaltestellen begrünt. Die Bepflanzung ist Nahrungs- und Nektarquelle für Bienen und andere Insekten. Das Projekt soll aber vor allem die Bevölkerung sensibilisieren und dazu anregen, selbst aktiv zu werden: Für private Initiativen und Vorhaben hat die Stadt Finanzierungshilfen bereitgestellt.

Straßenbahngleise zu begrünen ist vor allem beim Neubau von Strecken ein probates Mittel, um im Stadtraum entlastende Grünflächen zu ergänzen. In Stuttgart sind bereits 50 Streckenkilometer zu Rasengleisen umgebaut, in München 43 km und in Karlsruhe 37 km. Wien hat unter dem Projekttitel „Kühle Meile Zieglergasse“ begonnen, eine ganze Straße klimagerecht umzugestalten. Mehr Bäume, ein helleres Pflaster und Wasserentnahmestellen sollen für Kühlung sorgen und den Aufenthalt angenehmer machen. Kühlbögen, die ab 27 Grad automatisch aktiviert werden, sollen Sprühnebel erzeugen. Zudem werden bei der Umgestaltung 48 der 311 Parkplätze zugunsten von Grünflächen aufgegeben. Auf dem Rathausplatz in Ludwigsburg wurde 2014 ein „grünes Zimmer“ mit temporärem Grün aufgebaut. Solche Projekte können inspirieren, Impulse und Denkanstöße geben und schaffen Experimentierräume.

Kleingartenanlagen sind zwar keine uneingeschränkt zugänglichen öffentlichen Räume, aber auch sie leisten einen wertvollen Beitrag zum Stadtklima und zur Freizeit und Erholung. Öffnet man die Anlagenwege, erweitern sie auch die öffentlich nutzbaren Räume. Die im Zuge der IGA 2017 umgebaute Berliner Kleingartenanlage Am Kienberg war 2018 Preisträger im Bundeswettbewerb „Gärten im Städtebau“. Ausgezeichnet wurde nicht zuletzt die soziale Komponente: Kinder aus der Nachbarschaft können den Spielplatz der Anlage mitbenutzen. Die Stadt Eschwege hat 2015 das Handbuch *Eschwege den Hof machen* herausgegeben. Es sollte ein Umdenken im Umgang mit ungenutzten privaten Höfen und Grundstücksflächen anstoßen und Eigentümer dazu anregen, ihre teils versteckten Flächen anders zu nutzen und öffentlich zugänglich zu machen.

Stadtbäume Von Bäumen und Pflanzen profitieren Stadtklima und Baukultur auf vielerlei Art: Sie spenden Schatten, filtern verschmutzte Luft, produzieren Sauerstoff, absorbieren Strahlung, speichern Regenwasser und geben es zeitverzögert wieder an die Atmosphäre ab. Indem sie Wasser verdunsten, kühlen sie die Luft. Gleichzeitig sind sie als räumlich wirksame Kulisse für den Städtebau bedeutsam. Freiflächen gut zu gestalten ist ein Beitrag zu qualitativem Städtebau und zur Klimaanpassung.

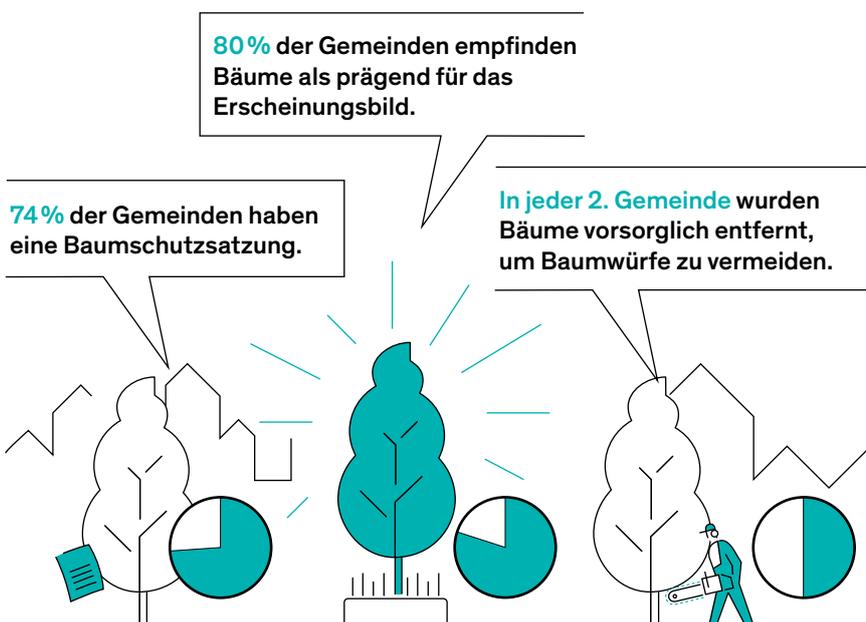
Die Erderwärmung macht vor allem den Bäumen in der Stadt zu schaffen. Mehr und längere Dürreperioden, Stürme und Starkregenereignisse setzen dem Baumbestand zu und verändern seine Zusammensetzung. Die Trockenschäden

sind nicht nur für die Bäume fatal, sie werden zur Gefahr im öffentlichen Raum. Kommunen sind verpflichtet, Vorsorge zu treffen, dass niemand zu Schaden kommt. Sogenannte Angstschnitte sind die Folge: Aus Furcht, für Schäden haftbar gemacht zu werden, lassen die Ämter oft weit mehr als nur potenziell gefährliche Äste, nämlich auch gesunde, große Bäume, entfernen. Dieser Verlust ändert aber das gesamte Erscheinungsbild und die Raumwirkung unserer Straßen, Plätze und Parkanlagen. Erhaltungsmaßnahmen oder gegebenenfalls schnelle Ersatzpflanzungen mit klimaresistenten Baumarten sind erforderlich. Platane, Linde, Ahorn und Kastanie sind die beliebtesten Stadtbäume. Sie machen etwa die Hälfte des städtischen Baumbestands aus. Für diese Arten könnte es aber bald zu trocken sein. Um den Baumbestand gesund und funktionstüchtig zu erhalten, müssen Städte künftig Baumarten verwenden, die noch nicht einheimisch sind, aber gleichermaßen gut mit Trockenheit wie mit Frost und Schnee zurechtkommen. Die Bayerische Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau testet seit über zehn Jahren an mehreren Standorten Alternativen. Zu den geeigneten Arten zählen die in Südosteuropa beheimatete Silber-Linde, der Japanische Schnurbaum, Dreizahn-Ahorn, Purpur- und Manna-Esche, Persischer Eisenholzbaum, Zerreiche, Ginkgo, Ungarische Eiche und Schneeball-Ahorn. Dass gebietsfremde Bäume für einheimische Insekten weniger attraktiv sind, hat eine Studie der Universität Würzburg widerlegt. Kommunen sollten allerdings vermeiden, Alleen mit nur einer Baumart anzulegen. Mischalleen dämmen die Ausbreitung von Schädlingen und Krankheiten ein und sind daher robuster.

Blaue Infrastruktur Analog zur grünen Infrastruktur wird es immer wichtiger, auch das Wasser wieder zu einem sichtbaren Element der Stadt zu machen. Brunnen und Wasserbecken sind traditionelle Funktionsträger und Schmuckelemente öffentlicher Räume. Viele sind aus Kostengründen zurückgebaut

Relevanz von Stadtbäumen

Quelle: Kommunalumfrage zum Baukulturbericht 2020/21



Baukultur rechnet sich

Baakenpark in Hamburg – Freiräume aktivieren ein neues Quartier



Wie eine emporgestiegene Vulkaninsel ragt der Baakenpark aus dem langen Becken des ehemaligen Baakenhafens im Osten der HafenCity. Umso eindrücklicher ist die Erscheinung, weil rundherum noch freie Flächen sind. Hier wurde also nicht der Fehler begangen, den Hochbau vor den öffentlichen Räumen zu beginnen. Auch weil sich in der Nähe noch eine temporäre Flüchtlingsunterkunft befindet, wird der Park bereits genutzt. Gedacht ist er als Zentrum eines neuen Quartiers beiderseits des Hafensbeckens, das auch Gering- und Normalverdienern Wohnraum bieten soll. Die expressive Baakenparkbrücke (gmp Architekten, Knippers Helbig Tragwerksplanung) schafft eine Verbindung für Fußgänger und Radfahrer und trägt auf der Unterseite Versorgungsleitungen.

Der poetische Parkentwurf von Atelier Loidl aus Berlin überzeugte schon im Wettbewerb 2012 als „Sehnsuchtsort“, als verspielte Wildnis mit prägnanter Topografie, die die Geradlinigkeit der Kaimauern aufbricht. Auf nur 1,6 Hektar, die sich zum Hochwasserschutz auf unterschiedlich hohe Plateaus

verteilen, bietet sich eine überraschende Vielfalt an Landschaftsräumen und Nutzungsangeboten. Auf dem westlichen Plateau lädt als großes Holzmöbel das „Inselsofa“ ein. Der Spielplatz dahinter wurde als Ergebnis von Kinder-Workshops mit Holzbalken und -kisten zum Thema Treibgut gestaltet. Er umringt ein Kleinspielfeld für Fußball und Basketball, das auch von der zukünftig benachbarten Grundschule genutzt werden kann – ebenso die 100-Meter-Laufbahn, an die sich als Ausbuchtung ein rundes Streetball-Feld anschließt. Hier wird die Überlappung und Gleichzeitigkeit von Nutzungen besonders deutlich: Höhenunterschiede werden genutzt, um Laufbahn und Spielfeld von den Wiesen abzugrenzen oder um darauf Halbkugeln anzuordnen, die als Sitzmöglichkeiten eine informelle Arena bilden.

Das mittlere, etwas landschaftlichere, Plateau bietet eine Picknickwiese mit Obstbäumen alter Sorten, hohe „Himmelschaukeln“, Fitness-Geräte sowie eine Tribüne mit Blick auf das Hafensbecken und eine optionale Veranstaltungsfläche. Das östliche Plateau befördert eher die Kontemplation. Hier

kann der 15 Meter hohe „Himmelsberg“ bestiegen werden; über eingeschnittene Treppen aus vorgerostetem Stahl, die an die Materialität der Kaimauern erinnern. Als begrünter Pyramidenstumpf mutet der Berg fast surreal an, was durch Gräsermatten erreicht wurde, die von einer stählernen Bewehrung gehalten werden.

Die vor die alte Uferwand ins Hafenbecken gesetzte Grünanlage erspart die Kosten für die Kaimauersanierung. Technisch anspruchsvoll – vor allem angesichts ständig wechselnder Wasserstände – war dann die Aufschüttung des Parks insgesamt, die durch die Hamburger Grundbauingenieure Steinfeld und Partner geplant wurde. Für die Stabilität (auch im Fall eines Schiffsanpralls) sorgen Stahlbetoneinfassungen an der Basis, Gabionen sowie Gittereinlagen in mehreren Ebenen. Als Auffüllung konnten 350.000 Kubikmeter Elbsand genutzt werden, die flussaufwärts bei einer Ausbaggerung der Fahrrinne anfielen. Der kurze Transport per Schiff sparte über 10.000 Lkw-Fahrten und einen erheblichen Geldbetrag ein. Von den Arbeiten der Hamburg Port Authority hatten die Planer allerdings nur per Zufall erfahren, was generell deutlich macht, wie wichtig die Kommunikation kommunaler Akteure untereinander ist.

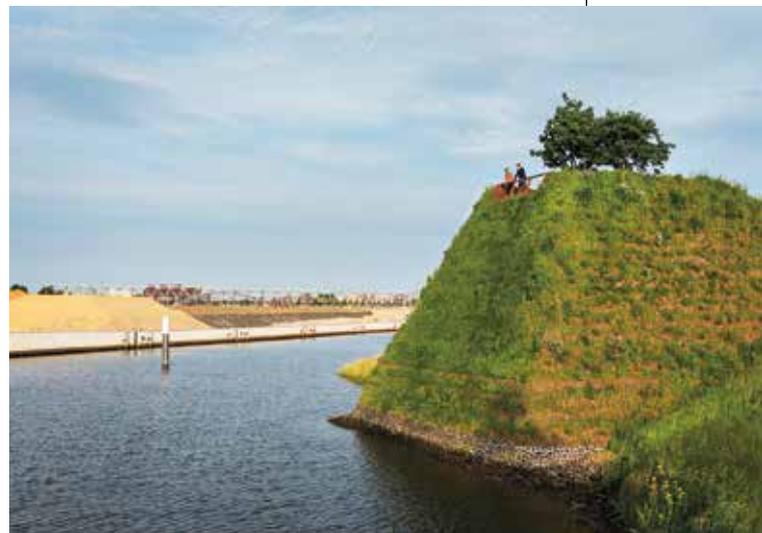
Oberhalb der umlaufenden Steinschüttung wurde ein Schilfgürtel angelegt und unter Wasser Gabionen platziert, die als künstliches Riff besiedelt werden können. Mit seinen zerklüfteten und flacheren Ufern ist der Baakenhafen gegenüber den geradlinigen Kaimauern, die bis zu elf Meter senkrecht abfallen, also ein ökologischer Gewinn. Weil schon ältere Bäume gepflanzt wurden, erschien er von Anfang an als natürlicher Ort, der wegen seiner Dichte an Atmosphären größer wirkt, als er ist. Jedes Plateau eröffnet neue Perspektiven. Der Baakenpark ist kaum als Ganzes zu erfassen, sondern will selbst entdeckt werden.

Fakten

Planung und Bau: 2012–2018
 Bauherrin: HafenCity Hamburg GmbH
 Planer: Atelier Loidl Landschaftsarchitekten, Berlin; Grundbauingenieure Steinfeld und Partner Beratende Ingenieure, Hamburg

Größe: 1,6 ha
 Kosten: 15 Mio. Euro

Mehr Informationen im Projektsteckbrief im Anhang auf S. 137



BAUKULTUR AUF EINEN BLICK

- neuer Ort aus dem Nichts geschaffen
- öffentlicher Raum vor dem Hochbau
- Bauingenieure und Landschaftsplaner als Partner
- neuer Naturraum am und im Wasser
- Kosteneinsparung durch Verknüpfung zweier Baumaßnahmen
- Entwurf mit starker Symbolik und emotionaler Ansprache
- gestalterisch und technisch integrierter Hochwasserschutz



Parks sind ein wichtiges kommunales Handlungsfeld

Mehr als die Hälfte der befragten Kommunen planen derzeit neue Parkanlagen. [K11](#)

worden, andere werden mittels Sponsoring betrieben. Ein Reaktivierungsprogramm für Brunnen zahlt sich nicht nur für die Stadtgestaltung aus, sondern auch für das Mikroklima und weil das Plätschern Lärm maskiert und so Stress mindern kann. Es lohnt sich also, vernetzt zu denken und ganzheitlich zu planen. Vor allem offene und bewegte Wasserflächen beugen Hitze vor. Niederschlagswasser zurückzuhalten entlastet die Kanalisation. Es kann zudem genutzt werden, um Grünflächen zu bewässern. All das lässt sich mit guter Gestaltung und sozialen Funktionen verbinden. In Wiesbaden wurden zwei verrohrte Bäche von der Mischkanalisation getrennt. Heute fließen sie an verschiedenen Stellen der Stadt wieder in offenen Rinnen – entlang von Straßen und auf Plätzen. Das Beispiel verdeutlicht die Synergie von Gestaltung und Klimavorsorge. Auf dem Regenspielplatz im Hamburger Stadtteil Neugraben-Fischbek wird überschüssiges Niederschlagswasser kontrolliert an die Oberfläche geleitet und zum Spielen genutzt. Der Spielplatz hat einen Überlauf in ein angrenzendes Brunnenschutzgebiet.

Baukultur wirkt in jedem Maßstab Freiflächen der Gropiusstadt – Wohnen in der Parklandschaft

Die Grünanlagen der Berliner Gropiusstadt wurden ab 1964 von Walter Rossow in Abstimmung mit The Architects Collaborative, dem Büro von Walter Gropius, als fließender Wohn-Außenraum geplant. Kurze Wege zu Kindergarten, Schule und Einrichtungen des täglichen Lebens können durchs Grün – abseits der Straßen – zu Fuß und auf dem Rad zurückgelegt werden. Heute wohnen in dem Ortsteil mehr als 37.000 Menschen. Nachverdichtung, demografischer Wandel und sich ändernde Bedürfnisse der Bevölkerung erfordern eine Anpassung der Grün- und Freiräume. Die Förderung durch das Städtebauförderprogramm Zukunft Stadtgrün umfasst seit 2017 die Erarbeitung eines integrierten Grün- und Freiflächenkonzepts. Eine barrierefreie Gestaltung und gesundheitsfördernde, sozial gerechte und ökologische Maßnahmen bilden den Schwerpunkt. Ein großer Meilenstein war im Sommer 2019 die Instandsetzung des Brunnens an der Lipschitzallee, der 20 Jahre lang versiegt war. Mit neuen Sitzmöglichkeiten ausgestattet, lädt er die Gropiusstädter nun wieder zum Verweilen ein. Bewegungs- und Gesundheitsangebote im öffentlichen Raum für Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Senioren wie zum Beispiel entlang der Gropiusmeile werden überarbeitet und ausgebaut. Die gute Zusammenarbeit des Quartiersmanagements mit den Wohnungsunternehmen und den weiteren Akteuren, die Einrichtung eines Netzwerks und eines Bildungsverbunds hat die Gropiusstadt gestärkt. Der hohe Freizeitwert des Ortsteils wird durch die Weiterentwicklung der großzügigen und parkähnlichen Stadtlandschaft nachhaltig gesichert.

Fakten

Planung und Bau: seit 2017
Bauherr: Bezirksamt Neukölln
Landschaftsplanung: Fugmann Janotta
Partner mbB – Landschaftsarchitekten
und Landschaftsplaner bdla
Planungsgebiet: 266 ha

Kosten: 200.000 Euro für die Erstellung
eines Freiraumkonzepts

Mehr Informationen im Projektsteckbrief
im Anhang auf S. 137



BAUKULTUR AUF EINEN BLICK

- Zugewinn an Aufenthaltsqualität für Jung und Alt
- Beseitigung von Barrieren
- erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Quartiersmanagement, Landschaftsplanern, Bezirksamt und Wohnungsunternehmen

Neue Erdgeschosszonen

Bedeutung Erdgeschosse sind die Vermittler zwischen drinnen und draußen. Sie liegen auf Augenhöhe der Menschen und damit in ihrem unmittelbaren Gesichtsfeld. Meistens neigen wir den Kopf beim Gehen um zehn Grad nach unten, um auf den Weg zu achten. Doch alles, was in der Nähe auf horizontaler Ebene vor sich geht, nehmen wir mit den Sinnen wahr und verarbeiten es – vor allem Fassaden und Schaufenster der Erdgeschosse. Sie sind Schnittstelle zwischen öffentlichen und privaten Interessen und lassen erkennen, was ein Ort in Sachen Versorgung, Freizeit und Mobilität zu bieten hat. Weil sie große Bedeutung für öffentliche Räume haben, verlangen Nutzung und Gestaltung von Erdgeschossen besondere Aufmerksamkeit. Forschungsergebnisse des Neurowissenschaftlers und Experimentalpsychologen Colin Ellard von der kanadischen University of Waterloo belegen die Wirkungen von Fassadengestaltungen – besonders der Erdgeschosszonen – auf Gemütszustand und Gehgeschwindigkeit von Passanten. Monotone Flächen ohne gestalterische Qualitäten sind auf langer Strecke eine Belastung und mindern die Aufmerksamkeit und die Bereitschaft der Menschen, sich dort länger aufzuhalten.

Lebendig wird eine Straße, wenn auch die Erdgeschosszonen öffentlich sind. Die Urbanistin Jane Jacobs hat bereits Anfang der 1960er-Jahre darauf verwiesen, wie wichtig in diesem Zusammenhang Läden, Cafés und Restaurants sind. Händlern und Gastwirten ist schon aus unternehmerischen Gründen daran gelegen, ihre Straße attraktiv, sicher und sauber zu halten. Schließlich zieht das Menschen und damit Kundschaft an. Menschen halten sich zudem gerne auf, wo bereits andere Menschen sind. Öffentliche Räume und Erdgeschosszonen stehen dadurch in einem Wechselspiel. Übereinstimmend messen die Industrie- und Handelskammern deshalb öffentlichen Räumen eine sehr hohe Bedeutung für Handel, Gastronomie und Gewerbe bei. Diese Erkenntnis machte sich der dänische Stadtplaner Jan Gehl Anfang der 1990er-Jahre zunutze, als er die entleerten innerstädtischen Räume im australischen Melbourne reaktivierte. Den Begriff „Donut-Stadt“ haben damals die Menschen in Melbourne erfunden. Ein maßgeblicher Erfolgsfaktor der Arbeit von Gehl war es, die Erdgeschosszonen enger Nebengassen umzubauen. Sie hatten zuvor nur als Funktionsflächen gedient. Gehl öffnete die Fassaden großflächig für den Einzelhandel und Cafés und Restaurants mit Außenflächen. Die transparente Gestaltung kommt der Interaktion zwischen innen und außen zugute. Heute sind die *Laneways* der Stadt beliebte Treffpunkte für Einheimische und Touristen.

Negative Tendenzen In vielen Innenstädten stehen Erdgeschosse leer oder werden monofunktional genutzt. Nach Schätzung des Handelsverbands Deutschland (HDE) weisen 10 % der Ladenflächen Leerstand auf. Das Phänomen ist nicht auf strukturschwache Orte beschränkt und hat viele Ursachen: Mit steigenden Gewerbemieten sind Mieter häufig nicht mehr in der Lage, Läden im Erdgeschoss wirtschaftlich zu nutzen. Auch der zunehmende Onlinehandel macht sich in den Einkaufsstraßen bemerkbar. Für das Versandgeschäft spielen Verkaufsräume nur eine untergeordnete Rolle. Globale Marken haben die finanziellen Mittel, für ihre digitalaffine Kundschaft innerstädtische Showrooms einzurichten. Im Ergebnis sind in den Fußgängerzonen der ganzen Welt die immer gleichen global agierenden Ketten anzutreffen. Fast die Hälfte der Einzelhändler leiden mittlerweile

Gestaltung und Attraktivität

Die Attraktivität der Innenstädte ist für 89 % der befragten Bevölkerung (sehr) wichtig. Auch die Gestaltung der Gebäude, Straßen und Plätze hat für 86 % einen hohen Stellenwert. **B4.1**

Probleme beim stationären Handel

In 77 % der befragten Kommunen kommt es in Innenstadtstraßen zum Leerstand von Läden und Geschäften. Auch zentrale Plätze (57 %) und Fußgängerzonen (48 %) weisen hohe Leerstände auf. [IK5](#)

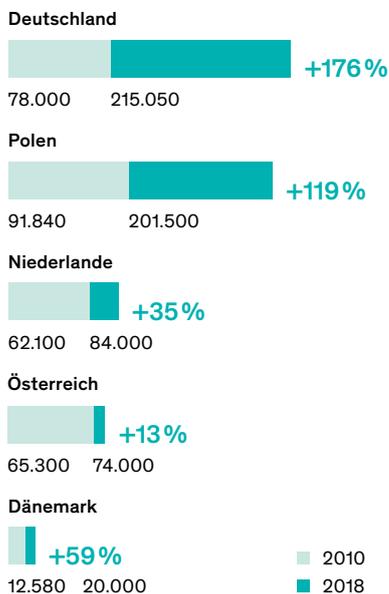
Qualität neuer Erdgeschossnutzungen

Über 60 % der befragten Industrie- und Handelskammern beschäftigen sich mit der Qualifizierung von Erdgeschossnutzungen in neuen Wohnquartieren. Weitere Aktivitäten sind die allgemeine Information und Kommunikation (52 %) und die direkte Begleitung geeigneter Handels- und Dienstleistungsunternehmen (48 %). [IHK 7+8](#)

Wachstum besonders in Deutschland

Entwicklung der Gesamtfläche der Factory-Outlet-Center in m² 2010–2018

Quelle: ecostra-Grundlagenforschung; Handelsdaten 2019



unter dem Attraktivitätsverlust der Innenstädte. Und fast zwei Drittel sorgen sich, weil die Kundenfrequenz im stationären Handel deutlich sinkt. Die Neuhauser Straße in München mag die beliebteste Einkaufsstraße in Deutschland sein, inzwischen verzeichnen aber selbst solche Hauptgeschäftslagen der Innenstädte rückläufige Kundenzahlen. Das beobachten bereits drei Viertel der Händler.

Inhabergeführten Unternehmen macht nicht nur die Konkurrenz aus dem Netz zu schaffen. Branchen wie der Bekleidungshandel, der bundesweit rund 40 % der Verkaufsflächen belegt, sind im Umbruch. Seit 2009 hat jedes dritte Modegeschäft aufgegeben. Die Auswirkungen sind in den Innenstädten bereits sichtbar. Das IFH Köln führt seit 2016 jährlich die bundesweite Befragung „Vitale Innenstädte“ durch. 2018 wurden dafür über 59.000 Innenstadtbesucher in 116 Städten befragt. Sie gaben deutschen Innenstädten in Sachen Attraktivität zum dritten Mal in Folge nur die Note Drei plus (2,6). Auch die Flächenexpansion innerstädtischer Shoppingcenter und die Konkurrenz durch Factory-Outlet-Center erhöhen den Druck auf kleine Läden. Nach einer Studie der Initiative für Gewerbevielfalt sehen die Verbraucher ihr Einkaufsverhalten durchaus selbstkritisch. Über 80 % sehen neben der Kommunalpolitik auch sich selbst als hauptverantwortlich für den Zustand ihrer Einkaufsstraßen. Die Vermieter der Ladenflächen haben ihrer Meinung nach ebenfalls wesentlichen Einfluss.

Die Städtebauförderung des Bundes und der Länder will städtische Zentren und Kernbereiche und deren öffentliche Räume stärken. So unterstützt das Programm „Aktive Kernbereiche in Hessen“ Maßnahmen für eine städtische Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistung, Kleingewerbe, Handwerk, Kultur, Gastronomie und Wohnen. Neue Lösungsansätze kommen auch von den Händlern selbst. In Mönchengladbach ist aus einem Pilotprojekt die digitale Initiative „Ebay City“ für Einzelhändler hervorgegangen. Geschäfte präsentieren sich dabei auf einer gemeinsamen Plattform und bieten sowohl den Versand als auch die Abholung vor Ort an. Dieser Form des Multi-Channel-Shoppings gehört sicher die Zukunft. Hierin liegt die Chance für den stationären Handel.

Qualifizierung Dem Bedeutungsverlust der Erdgeschosse so Einhalt zu gebieten, verlangt neue Wege in der Quartiersentwicklung. Kommunen sollten dem Thema oberste Priorität einräumen: Wer Erdgeschosszonen aktiviert, kann damit ganze Stadtteile qualifizieren. Kopenhagen zum Beispiel hat die Erdgeschosszonen in den Mittelpunkt seiner Stadtplanung gestellt. Die Stadt versteht sich als „Stadt für jeden Maßstab“ und fördert gezielt die Übergänge zwischen innen und außen. Festgehalten ist das in den 2010 veröffentlichten Richtlinien *Copenhagen City of Architecture*. Das Papier betont die architekturpolitische Bedeutung der Stadtverwaltung als Bauherr und Planungsbehörde ebenso wie ihren Willen, mit Architekten und privaten Bauherren zu kooperieren. Als Ziele wurden vier Qualitätsmerkmale festgelegt: Charakter und Identität, Architektur, urbaner Raum und Prozess. Als gelungenes Beispiel gilt Sluseholmen, ein Wohnquartier im Südhafen der Stadt. Dabei bezieht Kopenhagen auch den öffentlichen Freiraum in die Betrachtung ein. Eine Design-Richtlinie soll im Einzelfall die Entscheidung erleichtern, in Möblierung, Gehweggestaltung und Pflanzenwahl dem allgemeinen Erscheinungsbild Kopenhagens zu folgen oder lieber den lokalen Charakter eines Quartiers durch ein eigenes Design zu unterstreichen.

Um Kosten- und Marktmieten zu dämpfen, könnten Erdgeschosse zum Beispiel bei der Berechnung der Geschossflächenzahl (GFZ) entfallen. Sie würden

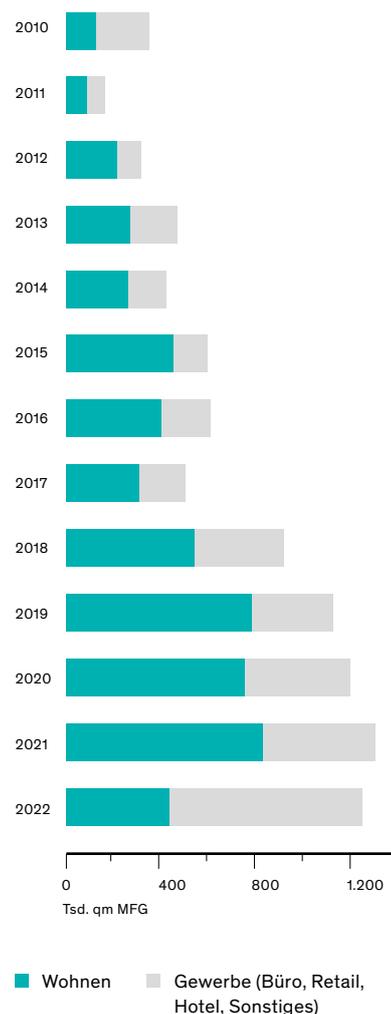
dadurch nicht in das Maß der baulichen Nutzung eines Grundstücks miteingerechnet. Im Gegenzug könnte diese Erleichterung an Auflagen zur Attraktivitätssteigerung von Erdgeschossen gebunden werden. Im Neubau gibt es inzwischen Tendenzen, Kellergeschosse wegzulassen und deren Funktionen in die Erdgeschosszonen zu verlegen. Auch Mobilitätstrends wie Sharing-Angebote oder Elektromobilität stellen neue technische und räumliche Anforderungen. Eine weitere Möglichkeit, die Qualität von Erdgeschosszonen zu sichern, ist es, Grundstücke in Konzeptverfahren zu vergeben. Das macht der Ergebnisbericht eines Forschungsprojekts des BBSR deutlich. Sein Titel: *Baukultur für das Quartier. Prozesskultur durch Konzeptvergabe*. In fast allen dabei untersuchten Projekten werden die Erdgeschosse gewerblich oder gemeinschaftlich genutzt. Für Kommunen wird es immer wichtiger, bei ihren Vergabeverfahren lokale Anforderungen zu berücksichtigen. Dabei muss den verschiedenen Interessen von Verwaltung, Nutzern und Immobilienwirtschaft Rechnung getragen werden.

Bewährt haben sich Leitlinien, die bei der Entwicklung eines Quartiers noch vor einem Grundstückverkauf Qualitätsmerkmale festlegen. Neben baulichen Vorgaben lassen sich damit langfristig auch stadträumliche Entwicklungen beeinflussen. In der Seestadt Aspern in Wien hat eine eigens gegründete öffentlich-private Gesellschaft die Gewerbeflächen der dortigen Einkaufsstraße für zunächst zwölf Jahre zu einem festen Preis angemietet. Dadurch kann sie die weitere Vermietung im Sinne einer quartiersfördernden Nutzungs- und Branchenmischung steuern. Paris – um ein weiteres Beispiel zu nennen – nutzt ein Vorkaufsrecht und erwirbt über die gemeinnützige Entwicklungsgesellschaft Semaest Ladenlokale, die dann Einzelhändlern zu einer günstigen Miete überlassen werden. Bei der Vergabe achtet Semaest auf einen Nutzungsmix, der dem jeweiligen Viertel entspricht. Die Pächter können ihr Lokal aber auch zu einem Preis unterhalb der gängigen Kaufpreise erwerben. Dieses Modell könnte Vorbildfunktion für Deutschland haben. Nach Angaben des Handelsverbands (HDE) werden 74 % der Einzelhandelsflächen vermietet, lediglich 26 % befinden sich im Eigentum der Händler.

„Quartier“ ist in der deutschen Immobilienwirtschaft ein Modebegriff geworden. Laut dem Analyseunternehmen Bulwiengesa wird sich das Bauvolumen in Planungen, die die Bezeichnung „Quartier“ tragen, in deutschen Städten im Zeitraum zwischen 2011 und 2021 um das Sechsfache steigern. 1,2 Mio. m² Quartiers-Projektentwicklungen werden alleine 2021 fertig gestellt sein – nicht immer sind funktionale und soziale Mischung ein Thema. Die speziellen Anforderungen an Erdgeschosszonen sind immer noch eine Herausforderung für Immobilienentwickler. Die einfache Formel „Erdgeschoss = Handel“ gilt schon lange nicht mehr. Hinzukommen hohe und weiterhin steigende Baukosten. Neue Konzepte der Finanzierung und des Betriebs sind gefragt. Erfolg versprechen Kooperationen, bei denen Projektentwickler grundstücksübergreifend zusammenarbeiten. Wer ein Vorhaben entwickelt, hat maßgeblichen Einfluss auf seine architektonische Qualität und die künftige Nutzungsmischung. Im Verbund können die Entwickler für Gewerbeflächen Rahmenbedingungen wie Mindest- oder Mischmieten, aber auch gemeinsame Öffnungszeiten festlegen. Staffel- oder Umsatzmieten unterstützen Kleinunternehmer in der Startphase. Unterschiedliche Flächenangebote sorgen für eine ausgewogene, attraktive Mischung aus kleineren inhabergeführten Geschäften und großen Ankermietern. Pop-up-Stores und ein exklusives Raumangebot für Bewohner und Nachbarn beleben den Ort weiter und erhöhen

Bautätigkeiten bei Objekten mit der Bezeichnung „Quartier“

Quelle: Bulwiengesa AG 2020



Auswertung auf Basis der Objektdatenbank der Bulwiengesa AG; kein Anspruch auf Vollständigkeit

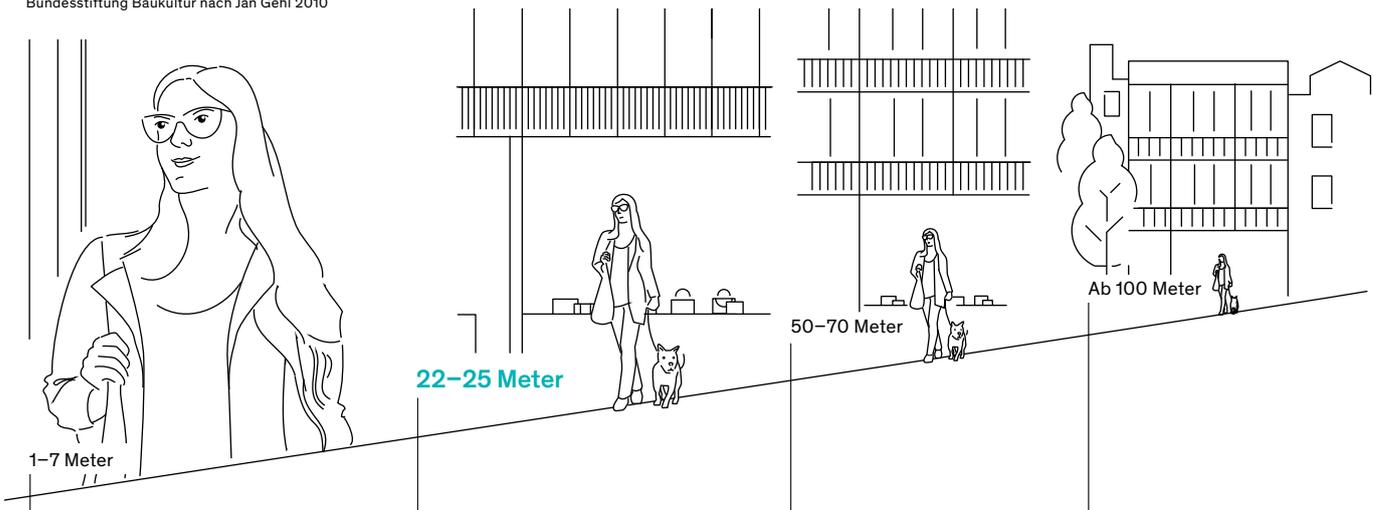
die Identifikation der Menschen mit ihrem Viertel. Ein Erdgeschossmanagement schließlich kann die Dynamik von Angebot und Nachfrage auch längerfristig steuern. 2011 wurden in Berlin erstmalig Grundstücke rund um den ehemaligen Blumengroßmarkt durch eine konzeptgebundene Vergabe vergeben. Dabei verpflichteten sich die Bauherren unter anderem zur ausgewogenen gewerblichen Nutzungsmischung der Erdgeschosse zu einem angemessenen Preis. Beim dortigen „Metropolhaus“ kuratiert eine Kulturplattform 40 % der 1.000 m² Erdgeschossfläche als temporäre Projekträume für eine Miete von maximal sechs Euro pro Quadratmeter. Für Neubaugebiete sind auch Gestaltungsregeln hilfreich. Für den Freiraum der HafenCity in Hamburg gibt es einen Gestaltungsleitfaden für Außengastronomie und für Erdgeschossanlagen mit publikumsnaher Ausrichtung. Er legt bauliche Qualitäten wie Geschosshöhe und flexibles Flächenlayout, aber auch gestalterische Qualitäten wie Farbe, Materialität und die Position von Sonnen- und Wetterschutz oder Werbeanlagen fest.

Stadtgestaltung als visuelle Kommunikation

Gestaltung und Orientierung Öffentliche Räume müssen so gestaltet sein, dass alle – unabhängig von Herkunft oder Status – Zugang zu ihnen haben und sich wohl fühlen können. Sie sollen zur Nutzung einladen und die Möglichkeit bieten, sich dort ohne Konsumzwang aufzuhalten. Gut gestaltete Fassaden und wohlproportionierte Gebäude sind für Fußgänger anregend. Sie beleben ein

Öffentliche Räume wahrnehmen

Bundesstiftung Baukultur nach Jan Gehl 2010



Baukultur
Details wie Fenster, Türen und Fassadenelemente

Menschen
Alle Sinne sind aktiv und Details werden wahrgenommen. Austausch und Gespräche werden möglich. Je geringer die Distanz ist, umso intensiver kann die Kommunikation stattfinden.

Baukultur
Fassaden, Balkone und Erdgeschosse

Menschen
Das Erkennen von Emotionen wird ermöglicht, wie zum Beispiel Gesichtsausdruck und Gemütsbewegung. Leicht erhobene Stimmen werden gehört.

Baukultur
Gebäude, Volumen, Gliederung

Menschen
Charakteristische Bewegungen und Merkmale wie Geschlecht, Alter und Haarfarbe werden erkennbar und laute Hilfeschreie gehört.

Baukultur
Ensembles, Städtebau

Menschen
Bewegung und Körpersprache von Personen werden undeutlich wahrgenommen.

Viertel nicht nur optisch, sondern bringen auch mehr Menschen dazu, zu Fuß zu gehen. Selbst die seelische Gesundheit profitiert von einer Umgebung, die beim Betrachten anregend wirkt.

Wer öffentliche Räume plant und gestaltet, sollte berücksichtigen, dass sich in ihnen künftig immer mehr Kinder und ältere Menschen aufhalten werden. Ausreichend saubere öffentliche Toiletten und Sitzgelegenheiten machen es Älteren und Menschen mit eingeschränkter Mobilität leichter, am öffentlichen Leben teilzuhaben. Lippstadt in Westfalen ermittelt empirisch, wie viel Bänke die Stadt braucht: Ortsansässige und Seniorenbeirat diskutieren auf gemeinsamen Spaziergängen durch die Stadt, wo Sitzmöglichkeiten fehlen und ergänzt werden müssen. Öffentliche Toiletten waren seit Einführung der Kanalisation schon in den Stadterweiterungen der Gründerzeit ein Kulturgut. Seit den 1980er-Jahren sind viele aus Kostengründen verschwunden. Teilweise haben kommerzielle Anbieter den Betrieb übernommen. Die „nette Toilette“ hilft, diese Versorgungslücke zu schließen. Es gibt sie mittlerweile in 270 Städten und Gemeinden. Entwickelt hat die Idee die Stadt Aalen im Jahr 2001 – auf Initiative eines City-Managers. Gastronomen machen ihre Toiletten frei zugänglich, erkennbar an einem Aufkleber am Eingang. Im Gegenzug erhalten sie von der Kommune eine Aufwandsentschädigung für die Toilettenreinigung. Der Aufkleber gibt auch Auskunft, ob es einen Wickeltisch gibt und ob eine Toilette behindertengerecht ist. Kommunen sparen so Kosten für Wartung und Pflege und sichern dennoch den Menschen vor Ort ein Grundnetz an sauberen Toiletten.

Gestaltungssatzungen und -handbücher sind wichtig, um die baukulturelle Qualität öffentlicher Räume zu heben. Auch Beiräte und Expertengremien können die öffentliche Hand darin unterstützen, einen hohen gestalterischen Anspruch an alle Vorhaben zu formulieren und einzufordern. Immer mehr Gemeinden haben bereits ein Gestaltungshandbuch für öffentliche Räume oder arbeiten daran, häufig unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Das Handbuch sollte den Grundsätzen der Inklusivität und des Designs für alle folgen. Menschen, die schlecht sehen, brauchen zum Beispiel durchgängige Leit- und Orientierungssysteme, starke Kontraste, erkennbare Begrenzungen und ertastbare Elemente. Räume, die den Bedürfnissen von Kindern entgegenkommen, sind in der Regel Räume, die für alle geeignet sind. Ziel der Gestaltung sollte es sein, dass möglichst viele Menschen am gesellschaftlichen Leben teilhaben und ihre Wege selbstständig zurücklegen können.

„Wenn du ein Haus baust, denke an die Stadt“ lautet der berühmte Leitsatz des Schweizer Architekten Luigi Snozzi. Die Verantwortung der Bauherren endet nicht an ihren Grundstücksgrenzen. Die Freiflächen der Baugrundstücke sollten immer in Verbindung mit den öffentlichen Räumen betrachtet werden. Gestaltungsregeln, die Freiflächen in privatem Eigentum einschließen, werden von vielen Menschen und Politikern als unzeitgemäße Verrechtlichung empfunden. Im Ergebnis entstehen dadurch viele unverträgliche und problematische Situationen an Straßenräumen. Stumpf befestigte Parkplätze auf geschotterten Vorgärten und sorglos gestaltete Müllstandplätze mit überquellenden Tonnen sind ein Ärgernis für Passanten. Einzelne Kommunen wie München und Lindau (Bodensee) haben daher Freiflächengestaltungssatzungen erlassen. Bonn besitzt bereits seit 1980 eine Gestaltungssatzung für Vorgärten. Diese haben zum Ziel, bei bestimmten Bauvorhaben die Qualität der Freiraumgestaltung der Baugrundstücke nachhaltig sicherzustellen. Freiflächengestaltungssatzungen

Besonders Ältere sind unzufrieden mit Sitzgelegenheiten

55% der befragten Bevölkerung über 60 Jahre sind mit dem Angebot und der Gestaltung von Bänken und Straßenmöbeln unzufrieden.

B9

Gestaltungsregeln

59% der befragten Kommunen haben Regelwerke für die Gestaltung und Beschaffung von Stadtmobiliar, Bodenmaterial oder Leuchten. [K38](#)

Gestaltung hat Luft nach oben

Nur knapp die Hälfte der Bevölkerung hält die Gestaltung von Objekten in öffentlichen Räumen für gelungen. Die höchste Zustimmung erhält mit 19 % die Straßenbeleuchtung. Mülleimer, Zäune sowie Bänke und Straßmöbel halten dagegen mit jeweils 5 % die Wenigsten für besonders gut gestaltet. **B9**

setzen die im Freiraumentwicklungsplan erarbeiteten Prinzipien rechtlich fest, aber ermöglichen auch individuelle Lösungen. Dabei sollten das gute Beispiel und die fachliche Unterstützung Vorrang vor Geboten und Verboten haben. Wie Gebäude an öffentlichen Räumen aus Flächen erst Räume machen, ist die Raumwirkung maßgeblich von der Farbgebung abhängig. Örtliche Gestaltungssatzungen, die Farbe zum Inhalt haben, wirken sich in der Regel positiv aus. Mit einer durchdachten Farbgebung lassen sich Stimmungen gezielt unterstützen. Beispielsweise lässt die Stadt Iphofen nur Farbtöne aus dem Spektrum der Mineral- und Pflanzenfarben auf Putz zu, verbietet grelle Farben und schafft so ein harmonisches Stadtbild.

Beleuchtung im öffentlichen Raum erfüllt viele Zwecke: Sie erhöht die Sicherheit und erleichtert die Orientierung. Künstlerisch gedacht kann sie zudem helfen, den Raum zu inszenieren. Ein Beispiel dafür sind illuminierte Bahnunterführungen, wie sie die Stiftung „Lebendige Stadt“ in 24 deutschen Städten initiiert hat. Licht kann die städtebauliche Identität und Schönheit der Umgebung betonen und damit auch einen positiven psychologischen Effekt haben. Am wirkungsvollsten ist es, wenn Tiefbau-, Stadtplanungs- und Grünflächenämter, Denkmalpflege, Stadt- und Freiraumplaner, Lichtdesigner und Experten aus dem Stadtmarketing gemeinsam ein interdisziplinäres Lichtkonzept erarbeiten. Dieses Konzept sollte gestalterische und funktionale Aufgaben vereinen und Energieverbrauch, Unterhaltskosten, Lichtemissionen und die Wünsche der Anwohner berücksichtigen. Wird die Beleuchtung an private Unternehmen vergeben, kann die Kommune ein solches Lichtkonzept vertraglich zur Vorbedingung machen. In öffentlichen Räumen ohne Tageslicht – wie U-Bahnhöfen, Parkhäusern oder Fußgängertunneln – sollten helle und freundliche Farben zum Einsatz kommen. Lichtemissionen von Werbung und Schaufenstern sollten begrenzt werden, während Architektur stärker in Szene gesetzt werden kann. Eine solche Umverteilung zielt dennoch immer darauf, die Lichtausstrahlung insgesamt zu verringern.

Fassaden sind die Innenwände des öffentlichen Raums, denn sie fassen und definieren ihn durch die bauliche Situation. Sie prägen auch durch ihre Farbgebung unseren Eindruck von Straßen, Plätzen und letztlich ganzen Städten. Gebäude haben immer einen städtebaulichen Kontext: Sie fügen sich in die vorhandene Bebauung ein oder stehen als Solitär für sich. Fixpunkte und Höhen dominanten helfen sich zu orientieren und geben Stadtvierteln ihre Identität. Auch Raumgrenzen, die beispielsweise deutlich machen, ob es sich um öffentliche oder private Flächen handelt, klären die Funktion eines Orts und leiten uns so durch die Stadt. In Einklang mit der Mobilitätswende sollten die Fassaden der Häuser am langsamen Verkehr ausgerichtet sein, dem Auge von Fußgängern und Radfahrern interessante Details bieten und mitunter selbst den Tastsinn ansprechen. Orte mit hoher Bildhaftigkeit wirken nachhaltig, indem sie Aufmerksamkeit auf sich ziehen und uns emotional berühren.

Öffentliche Räume sollten Menschen die Möglichkeit bieten, zwischen Distanz und Nähe zu anderen zu wählen. Die Gesellschaft erwartet, dass sie gleichzeitig Rückzugsmöglichkeiten und Angebote zum sozialen Austausch bereithalten. Unterschiede in der Gesellschaft dürfen erfahrbar sein, aber nicht zum Ausschluss führen. Orte, die Toni Sachs Pfeiffer in den 1980er-Jahren als „Zwischenräume“ betitelt hat, bieten Rückendeckung und Sicht nach vorn. Die räumliche Gestaltung und Untergliederung, zum Beispiel durch Einbuchtungen oder Nischen, macht sie überschaubar. Der Zugang zum Geschehen muss aber

gewährleistet bleiben. In diesem Sinne geben Ecken, Hauseingänge und selbst Pfosten und Schilder, an die man sich anlehnen kann, Gelegenheit, den Raum zu nutzen, sich aber gleichzeitig ein Stück weit von anderen abzugrenzen. Plätze, die an den Seiten wie ein Zimmer eingefasst sind und einem das Gefühl geben, man könne den Raum überblicken, funktionieren meist besser als solche, die unklar umrandet oder überdimensioniert sind. Spiegelnde und glatte Fassaden wirken abweisend – genau wie Erdgeschosszonen, die fensterlos sind, kaum Eingänge aufweisen oder deren Fenster beklebt und gar nicht auf eine Interaktion mit Passanten ausgerichtet sind. Der bereits erwähnte kanadische Neurowissenschaftler Colin Ellard spricht von *closed façades*, die Passanten nachweislich trübsinnig stimmen.

Dass Instandsetzung und Pflege der öffentlichen Anlagen das Raumempfinden nachhaltig beeinflussen, zeigt der Brunnen an der Karl-Marx-Allee 70 in Berlin-Friedrichshain. Anwohner hatten sich für die Wiederinbetriebnahme der drei Brunnenbecken eingesetzt, die 27 Jahre stillgelegt waren. Seit Sommer 2019 sprudelt das Wasser wieder. Die Anlage lädt nun zum Verweilen ein und soll das Mikroklima verbessern. Die finanziellen Mittel für die Revitalisierung des Brunnens und der umgebenden Grünanlage stammen aus dem Stadtumbauprogramm des Bundes. Die Projektsteuerung für die Wassertechnik und die Becken liegt in Händen der Berliner Wasserbetriebe (BWB). Bis 2028 soll das landeseigene Unternehmen als Pilotprojekt den Betrieb aller öffentlichen Zierbrunnen, Fontänen, Wasserfälle und Wasserspielplätze in Berlin übernehmen. Jahrelang hatten private Unternehmen die Brunnen bewirtschaftet und durften im Gegenzug Werbeanlagen im öffentlichen Straßenraum aufstellen. Nach Entkoppelung der Verträge liegt der Betrieb der städtischen Brunnen nun wieder in städtischer Hand und verlangt ein verantwortliches Engagement.

Improvisation macht öffentliche Räume lebendig und lädt Nutzer ein, sich mit einem Ort zu identifizieren. Zu viel Improvisation deutet jedoch daraufhin, dass etwas fehlt oder nicht bedacht wurde. Trampelpfade zeigen, wo eine Verbindung fehlt oder Menschen einen anderen Weg als den vorgegebenen bevorzugen. Manchmal kann Planung dies vorausschauend schwer erkennen. Die beiden amerikanischen Hochschulen Virginia Tech und University of California, Berkeley haben deshalb die ausgetretenen Pfade der Studenten auf dem Campus erst nachträglich befestigt. Dieser Ansatz, Wege nicht zu Beginn festzulegen, sondern Spuren im Gras oder Schnee erst nach einer gewissen Zeit zu befestigen, untermauert, wie wichtig die Phase Zehn ist. Sie umfasst die dauerhaft gute Unterhaltung, entwickelnde Pflege und Optimierung von Gebäuden oder Anlagen im laufenden Betrieb.

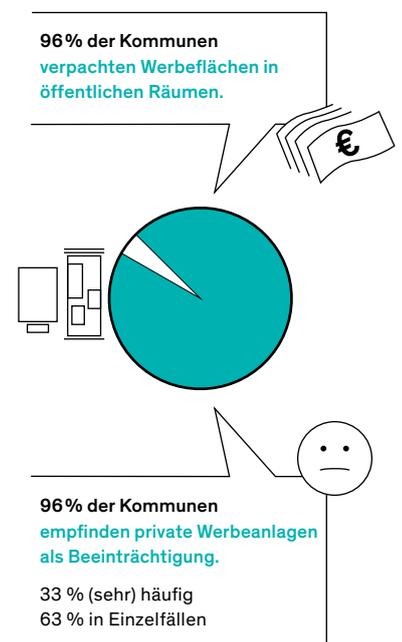
Werbung Überdimensionierte oder zu laute Werbung in öffentlichen Räumen kann ganze Straßenzüge dominieren. Das kann die Orientierung erschweren, verstärkt die allgemeine Reizüberflutung und kann Verkehrsteilnehmer vom Straßengeschehen ablenken. Die Bauordnungen der Länder verhindern deshalb, dass sich Werbeanlagen in störender Weise häufen. Das Verbot wird aber nicht immer beachtet.

Werbeanlagen und Fassadenschriftzüge müssen bauordnungsrechtlich genehmigt werden. Dabei gilt es, Ermessensspielräume zu nutzen, um leisere und dezentere Formen und Farben zu stützen, auch wenn das vielen Antragstellern kontraproduktiv erscheint. Die werbliche Freiheit endet, wo sie öffentliche

Präsenz von Werbeflächen

Keine Gemeinde ohne Werbeflächen trotz Beeinträchtigung des Erscheinungsbilds

Quelle: Kommunalumfrage zum Baukulturbericht 2020/21



Räume überfrachtet und das Stadtbild stört. Wenn Gestaltungssatzungen in historischen Innenstädten Werbeschriftzüge konditionieren und zur Zurückhaltung zwingen, ist das keinesfalls geschäftsschädigend. Im Gegenteil: Selbst Filialisten mit standardisiertem Auftritt finden gute Wege, sich einzufügen.

Gestaltungssatzungen und eine zeitliche Beschränkung großformatiger Werbung an Baugerüsten sind ein weiterer Hebel für die Kommunen. In Aachen sind Werbeanlagen ab einer Größe von 20 m² weder in der Innenstadt noch in historisch und kulturgeschichtlich wertvollen Bereichen zulässig. Städte wie Bremen, Leipzig oder München verbieten zudem sexistische Werbung auf städtischen Flächen und Bauwerken. São Paulo in Brasilien hat bereits 2007 ein *Clean City Law* erlassen, das Werbetafeln als „Sichtverschmutzung“ verbannt. Inzwischen wurde das Gesetz wieder gelockert, dennoch wird weniger Werbung eingesetzt als früher. Der Blick auf die Stadt wird seltener von grellbunten Flächen verstellt, und Bewohner sind den Werbebotschaften weniger intensiv ausgesetzt.

Kunst Kunst im öffentlichen Raum kann anregen, Impulse geben und Identität stiften. Sie kann aber auch irritieren und das Stadtbild bewusst verändern. Die Grenzen zwischen Kunst am Bau und Kunst im öffentlichen Raum sind fließend. Neben öffentlichen Auftraggebern wie Bund, Ländern und Kommunen lassen auch private Unternehmen ihre Gebäude und Freiflächen künstlerisch gestalten. Als gutes Beispiel, wie man Mittel für Kunst am Bau gezielt einsetzt, gilt München: Die Stadt teilt den Kunstetat auf und fördert im Programm „Quivid“ Kunst am Bau, die dauerhaft Bestand haben soll. Den Rest des Etats nutzt das Kulturreferat für Projekte, die nur vorübergehend im öffentlichen Raum zu sehen sind und dann wieder aus dem Stadtbild verschwinden. Der Vorteil: So kommen auch Kunstformen zum Zug, die (als oft partizipative und kooperative Strategien) sonst kaum einmal als Kunst am Bau gefördert werden. Zudem fällt eine zeitlich begrenzte Präsentation häufig stärker ins Auge. Vermittlungsangebote können die Auseinandersetzung mit Gestaltung und Wert des öffentlichen Raums anregen. In Mülheim an der Ruhr gibt es deshalb die geführten „StadtKunstTouren“, in Dortmund Spaziergänge und Radtouren zur Kunst im öffentlichen Raum und in Potsdam die Reihe „DDR-Kunst im Kontext“. Die Web-App „Public Art Trier“ liefert jedem, der die Stadt auf eigene Faust erkundet, Informationen zu den Kunstwerken im Stadtraum aufs Smartphone.

Einen anderen Weg ging das StadtLabor Köln mit dem Projekt „Der urbane Kongress“. Es begann 2012 mit einem Feldversuch. In einem Planquadrat im Kölner Zentrum wurde Kunst im öffentlichen Raum vorübergehend mit Signalfarben markiert, um ihre Existenz ins Bewusstsein zu rufen. Die Standorte wurden dann auf Rundgängen und öffentlichen Veranstaltungen diskutiert, die Werke teils restauriert, neu platziert oder entfernt. Eine weitere Idee des urbanen Kongresses wurde nicht umgesetzt, hat aber der Diskussion über Kunst im Stadtraum neue Impulse gegeben: In einem Archiv für ungenutzte Kunst sollten nicht mehr zeitgemäße Werke gesammelt und so vorübergehend oder auf Dauer aus dem Stadtraum entfernt werden.

Städte und Gemeinden tun gut daran, die Verantwortlichkeit für Kunst im öffentlichen Raum an einer Stelle zu verankern oder sie sogar für mehrere Gemeinden zu bündeln. Damit entsteht eine Intendanz für diese Kunst, die – obwohl unterschiedliche Ressorts zuständig sein können – alle Aktivitäten koordiniert und verantwortet: von Wettbewerben über Beratungsleistungen oder das Einberufen

einer Kunstkommission bis zum Einbeziehen der Menschen vor Ort. Künstler sollten zudem häufiger grundlegend in die Planungen einbezogen werden: Bei der Wehrhahn-Linie in Düsseldorf (S. 76) wurde eine neue U-Bahn auf 3,4 km Länge von Beginn an gemeinsam von Ingenieuren, Stadtplanern, Architekten und Künstlern geplant. Die sechs Stationen, die verschiedene Künstler gestaltet haben, sprechen eine einheitliche architektonische Sprache und sind durchgehend werbefrei. Das äußerst gelungene Ergebnis beruht auf der guten Zusammenarbeit der verschiedenen Disziplinen und ihrer Bereitschaft zum Kompromiss.

Neben den Kommunen fördert auch der Bund Kunst und Kultur in Städten und Gemeinden. Die *Richtlinien für die Durchführung der Bauaufgaben des Bundes* (RBBau) regeln die künstlerische Beteiligung an Baumaßnahmen des Bundes. Ergänzend hat das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 2005 den *Leitfaden Kunst am Bau* entwickelt und ihn 2012 überarbeitet. In diesem Leitfaden finden sich Empfehlungen, wie Mittel für Kunst am Bau am besten eingesetzt werden. Sie sollen in einem angemessenen Verhältnis zu den Bauwerkskosten stehen: Bei Bauwerkskosten bis 20 Mio. Euro sind 1,5 % der Orientierungswert, bei Bauwerken ab 100 Mio. Euro sind es 0,5 %. Bereits 1950 hatte der Deutsche Bundestag empfohlen, einen festen Prozentsatz der veranschlagten Bausumme für Kunst am Bau zu verwenden. Die 1950 festgelegten 1 bis 2 % der Bauwerkskosten wurden 1960 auf generell 2 % angehoben und 1982 wieder auf 0,5 % gesenkt. Für den Unterhalt der Kunstwerke kommen die Eigentümer auf. Künstler sind daher angehalten, belastbare Angaben zur voraussichtlichen Höhe der Unterhaltskosten und der Lebensdauer ihrer Werke zu machen. Einen Überblick über die weit verstreuten Kunstwerke gibt das virtuelle „Museum der 1000 Orte“, das seit 2017 online ist. In der stetig wachsenden Sammlung ist auch baubezogene Kunst der DDR erfasst, sofern sie ursprünglich für staatliche Institutionen oder Bauten entstand, die heute Einrichtungen des Bundes nutzen.

Baubezogene Kunst in der DDR – der hier verwendete Begriff – wurde ebenfalls staatlich gefördert. Eine weitergehende Inventarisierung der allgemeinen architekturbezogenen Kunst der DDR von offizieller Seite ist bislang ausgeblieben. Dass diese Kunstwerke trotzdem nicht in Vergessenheit geraten, sondern ebenfalls fotografisch erfasst und archiviert werden, ist vor allem privater Initiative und Bürgervereinen zu verdanken. Auch eine klare Strategie zum Umgang mit den Werken fehlt, die Leitfaden für die Sicherung vor Ort oder im Depot, das Verbringen an einen neuen Standort oder für die ausführliche Dokumentation jener Werke sein könnte, die nicht erhalten werden.

Öffentliche Räume als Galerien Urban Art hat sich aus der Illegalität spontan gesprayerter Signaturen (Tags) über größere Schriftbilder (Graffiti/Style-Writing) zu bildorientierten Darstellungen (Street-Art) und großformatigen Wandgemälden (Murals) entwickelt, die als Auftragsarbeiten entstehen. Mannheim lädt seit 2013 nationale und internationale Künstler ein, Hausfassaden mit Murals zu gestalten. Anfänglich als einmalige Aktion geplant, haben die vielen positiven Reaktionen dazu geführt, dass „Stadt.Wand.Kunst“ nun jährlich stattfindet. Eine „Mural Map“ erschließt die Stadt als „Open Urban Art Gallery“. Ein Graffiti-Festival mit großer Strahlkraft findet auch jährlich unter dem Namen „Meeting of Styles (MOS)“ im Wiesbadener Stadtteil Mainz-Kastel statt. 1997 – noch unter dem Namen „Wall Street Meeting“ – gab die Stadt Wiesbaden erstmals Flächen am ehemaligen

Investitionen für Kunst

71% der befragten Gemeinden investieren in Kunst am Bau oder Kunst in öffentlichen Räumen. [K32](#)

Baukultur koordiniert Experten

Verkehrsinfrastruktur in Düsseldorf – Mit der Wehrhahn-Linie durch Kunsträume



Wenn man in eine neue U-Bahn-Linie investiert, dann muss sie mehr sein als der reine Verkehrsweg. Eine solche Überlegung dürfte die Stadt Düsseldorf geleitet haben, als sie 2001 beim Wettbewerb für die neue Wehrhahn-Linie eine Kooperation von Architekten und Künstlern wünschte – Düsseldorf ist schließlich Kunst-Stadt. Es gewannen netzwerkarchitekten aus Darmstadt gemeinsam mit der Künstlerin Heike Klusmann. Damals wie heute durchaus überraschend: Das junge Team erhielt tatsächlich den Planungsauftrag. Der schließlich 2007 begonnene Tunnel ersetzt auf 3,4 Kilometern zwischen den S-Bahnhöfen Wehrhahn und Bilk eine Straßenbahntrasse. Weil fast die gesamte Strecke unter wichtigen Geschäftsstraßen liegt, galt es die Beeinträchtigungen gering zu halten. Im Bereich der Stationen wurde daher so bald wie möglich unter einem Deckel und ansonsten im Schildvortriebverfahren gearbeitet. Am Bahnhof Heinrich-Heine-Straße wird ein älterer U-Bahn-Tunnel gekreuzt, wobei der neue Bahnhof unter einem großen Warenhaus liegt. Auf Vorschlag des Baukonsortiums wurde

hier mit einer – zwar teureren, aber oberflächenschonenden – Vereisung des Untergrunds gearbeitet.

Das Konzept von netzwerkarchitekten und Heike Klusmann begreift den Tunnel als „unterirdisches Kontinuum“ mit den Stationen als Aufweitungen. Für die dortigen Tunnelwände orientierten sich die Planer gestalterisch an den Stahlbetontübbing, mit denen Tunnelröhren hergestellt werden. Heike Klusmann entwickelte eine Innenschale mit einer Netzstruktur aus insgesamt 6.700 Rauten, die an eine Schlangenhaut erinnert. Das Muster verdichtet sich oder weitet sich auf, sodass das „Kontinuum“ optisch gestaucht oder gestreckt wird. Die Herstellung der teils unregelmäßigen, bewehrungslosen Betonplatten war anspruchsvoll – wegen der gewünschten Oberflächenqualität und der Exaktheit der Kanten, aber auch, weil sie die übliche Vandalismusbeständigkeit besitzen und revisionierbar sein sollten. Mit einem Gussverfahren wurden zunächst größere Platten produziert und dann zugeschnitten. Sehr kleine Rauten sind als Teil größerer Platten nur durch Scheinfugen separiert.

Dem horizontalen Raum der Röhre begegnen an den Stationen die vertikalen „Schnitträume“, die an die Oberfläche führen. Durch Einschnitte gelangt Tageslicht bis in die Bahnhofe in 14 bis 18 Metern Tiefe, und es ergeben sich Blickbeziehungen und Orientierung über die Ebenen hinweg. Die Tiefe wird erlebbar, ohne als Angstraum empfunden zu werden. Für die Schnitträume jeder Station wurden 2002 mit einem Wettbewerb fünf weitere Künstler (neben Klussmann) ausgewählt. Ihre Arbeiten behandeln alle das Thema Bewegung, jedoch mit unterschiedlichen Materialien: als abstrahiertes Wegenetz im Boden, als kryptische Wortschlangen, als softwaregestützte Bearbeitung des Geschehens an der Oberfläche, als Wellenlinien auf Glas, als Video-Arbeit mit Blick ins Weltall oder als Klanginstallation. Dass die Wehrhahnlinie nach ihrer Eröffnung 2016 breite Akzeptanz und sogar Bewunderung erfuhr, hat auch mit früh begonnenen Informationskampagnen für Anlieger und Öffentlichkeit zu tun. Mit einem hochwertigen Katalog, über Instagram und Presseinformationen wurde das Bauwerk bekannt gemacht. „The new metro represents a rare moment when people who never usually interact – city bureaucrats, engineers, architects and artists – create something bigger than themselves.“ So brachte „The Guardian“ die Gesamtleistung auf den Punkt: Koordiniert von den städtischen Ämtern für Verkehrsmanagement und Kultur konnten Bauingenieure, Architekten und Künstler bei Planungsgesprächen, Workshops oder 1:1-Bemusterungen voneinander lernen und ein wahres Baukunstwerk schaffen, bei dem Tunnelkonstruktion, Architektur und Kunst eine Einheit bilden. Das Ergebnis ist umso konsequenter, weil weder in den Stationen noch auf den Bahnen Werbung angebracht ist. Dass bisher nur wenige kleine Graffitis und keine Vandalismusschäden zu beseitigen waren, darf unbedingt als Auszeichnung verstanden werden.

Fakten

Planung und Bau: 2001–2016
 Bauherrin: Landeshauptstadt Düsseldorf,
 Amt für Verkehrsmanagement
 Planer: netzwerkarchitekten, Darmstadt;
 Heike Klussmann, Berlin; IGW Ingenieur-
 gemeinschaft Wehrhahn, Düsseldorf
 Größe: 3,4 Kilometer Trassenlänge;
 21.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF)
 Bahnhöfe

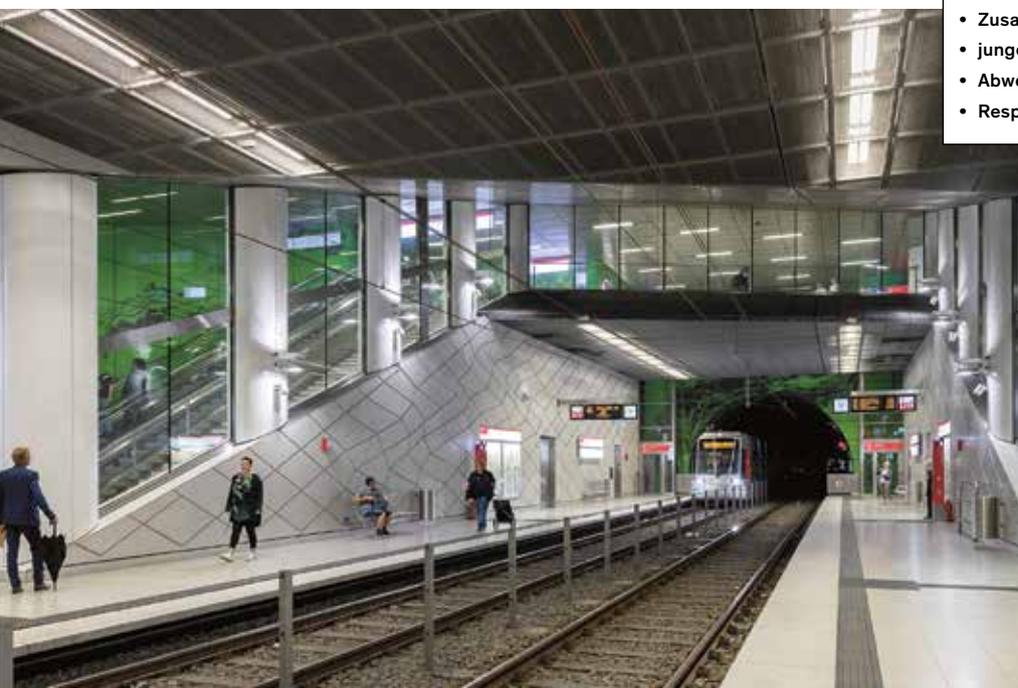
Kosten: 928,9 Mio. Euro (Gesamtprojekt),
 davon 428 Mio. Euro (Kostengruppe
 (KG) 200–700) für die Bahnhöfe, davon
 3 Mio. Euro für Kunst

Mehr Informationen im Projektsteckbrief
 im Anhang auf S. 138



BAUKULTUR AUF EINEN BLICK

- Verkehrsbauwerk mit Aufenthaltsqualität statt Angstraum
- Ingenieurbau, Architektur und Kunst integral verbunden
- Zusammenarbeit von städtischen Ämtern koordiniert
- junges Architekturbüro erhält Großauftrag
- Abwesenheit von Werbung
- Respekt vor dem Bauwerk, kein Vandalismus



Wiesbadener Schlachthof für die künstlerische Gestaltung frei. Damals wollten die Sprayer unter dem Motto „Jugendkultur braucht Platz“ unter anderem den Abriss des Areals verhindern. 2017 mit dem Kulturpreis der Stadt ausgezeichnet, ist das Festival inzwischen eines der größten Kulturereignisse der Region und stärkt die Identifikation vieler Wiesbadener mit ihrer Stadt.

Der Stadtteil Freimfelde in Halle an der Saale verzeichnete 2008 einen Leerstand von 43 %. Gemeinsam mit Bewohnern und Eigentümern entwickelte das Team der Freiraumgalerie ab 2012 Mitmachaktionen, Workshops, ein *All-you-can-paint*-Festival und künstlerische Arbeiten an Fassaden, um den Stadtteil bunter zu machen. Von den über 100 Kunstwerken, die so entstanden sind, sind einige wieder verschwunden, weil Häuser abgerissen oder saniert wurden. Die Macher der Freiraumgalerie sehen darin nichts Negatives. Vorrangiges Ziel der künstlerischen Gestaltung war es, den Stadtteil zu beleben. Die Initiative hat als Impulsgeber weitere Projekte in der ganzen Stadt in Gang gesetzt und stärkt zudem die Identifikation der Bewohner mit ihrem Viertel. 2017 war der Leerstand um mehr als die Hälfte zurückgegangen. In Westsachsen findet seit 2006 jährlich an den letzten beiden Augustwochenenden die „ibug“ statt. Der Name dieses Festivals für Urban Art ist ein Kürzel für Industriebrachenumgestaltung. Die temporäre Ausstellung bindet den Ort, seine Geschichte und Architektur ein und belebt jeweils eine Brache mit Graffiti, Malerei, Illustrationen und Installationen, Medienkunst und Performance. 2019 verwandelten so rund 100 internationale Künstler das ehemalige Bahnbetriebswerk in Reichenbach im Vogtland in eine Galerie auf Zeit. Freiluftausstellungen von Skulpturen, Plastiken und Installationen wie die in festem Turnus stattfindenden „Blickachsen“ in Bad Homburg und der umgebenden Rhein-Main-Region, die „Skulptur Projekte Münster“ oder unregelmäßige Schauen, wie es sie etwa in Heilbronn gibt, setzen sich mit der Stadtlandschaft als Ausstellungsort auseinander. Über ihre eigene Objektkraft hinaus können Skulpturen und künstlerische Interventionen im Zusammenspiel mit ihrer gebauten Umgebung dem öffentlichen Raum eine neue Qualität verleihen. Die Kunstwerke sind außerhalb von institutionellen Ausstellungsorten unmittelbar erfahrbar und beleben den Stadtraum.

Eine regionenübergreifende Ausstellung von Kunst im öffentlichen Raum ist das „Ruhr Ding“. 2019 waren dabei erstmals 22 Kunstprojekte in den Städten Bochum, Dortmund, Essen und Oberhausen kostenlos zu besichtigen. Unter dem Oberthema „Territorien“ setzten sich die Kunstwerke mit ihrem jeweiligen Standort und lokaler Identitätsbildung auseinander – auch an ungewohnten Orten wie dem Einwohnermeldeamt in Oberhausen oder auf einem Fußballplatz, auf dem drei Tore auf sechseckiger Spielfläche aufgestellt wurden. Irrlichtertouren führten zu Fuß, per Rad oder öffentlichem Nahverkehr zu den Kunstprojekten und sollten neue Blickwinkel auf altbekannte Orte öffnen. In den kommenden Jahren will das „Ruhr Ding“, ein Format der Kulturinstitution Urbane Künste Ruhr, weitere Städte des Ruhrgebiets vernetzen, den öffentlichen Raum mit Unterstützung von Künstlern untersuchen und dabei aktuelle Themen angehen. All diese Formate legen das Augenmerk auf den Ausstellungsort, fragen nach künftigen Nutzungen oder regen an, über die Stadt, die Gesellschaft und die Arten von öffentlichen Räumen nachzudenken, die wir brauchen oder uns wünschen. Teilweise weckt der ungewohnte Blick neues Engagement, zeitigt Ideen für vergessene Plätze oder Brachflächen und unterstützt die Identifikation der Menschen mit ihren Städten und Räumen.

Gestaltung von Infrastrukturen

Das Gesamtbild eines öffentlichen Raums setzt sich aus vielen Elementen zusammen: Bauwerke, technische Einbauten, Verkehr, Gärten und Landschaft, Kunst und Kommerz. Ihr Zusammenspiel bestimmt den *Genius Loci*, die spezielle Atmosphäre eines Orts. Die Bevölkerung misst der Instandhaltung und Pflege des Wohnumfelds und der Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs sehr große Bedeutung bei. Die Stadt der kurzen Wege, die Wohnen, Arbeiten und Versorgung auf engem Raum ermöglicht, kommt dem entgegen. Verkehrsflächen zugunsten gemeinschaftlicher Flächen umzubauen und Räume nach dem Grundsatz *Design für alle* zu gestalten, schafft zukunftsfähige öffentliche Räume. Sie sind für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land essenziell.

Mobilität und Raum

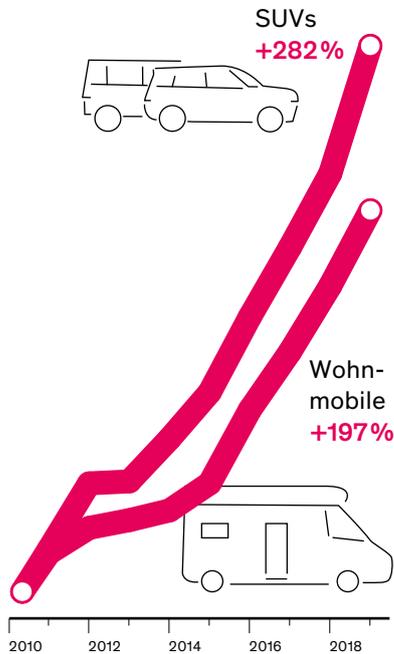
Verkehr und Städtebau Mobil sind wir fast ausschließlich im öffentlichen Raum. Welchen Verkehrsleitbildern und Mobilitätskonzepten wir folgen, entscheidet unmittelbar über die Gestaltung, Nutzung, Aufenthaltsqualität und Wertschätzung dieser Räume. Bestes Beispiel ist der Umbau zur autogerechten Stadt in den 1950er- und 1960er-Jahren. Beim Wiederaufbau nach dem Krieg wurden ganze Quartiere abgerissen, Straßenzüge umgelegt und verbreitert und Schnellstraßen gebaut. Das hat die öffentlichen Räume und damit Gesicht und Struktur vieler Städte weit tiefgreifender verändert als die Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg. Während sich der Städtebau bis in die 1960er-Jahre am Auto und seinen Geschwindigkeiten orientierte, ist heute eine Stadtentwicklung in den Mittelpunkt gerückt, die sich am menschlichen Maßstab orientiert. Bekanntester Vertreter dieser Auffassung ist Jan Gehl. Im Mittelpunkt seiner weltweiten Projekte stehen der Mensch, seine Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad und die Lebensqualität im öffentlichen Raum. Gehl macht deutlich: Ist eine Stadt für Acht- wie 80-Jährige lebenswert, wird sie auch allen Altersgruppen dazwischen gerecht.

Vor allem in Großstädten wird der Ausbau der Radinfrastruktur gefordert und gefördert. Die Konzepte des *Shared Space* oder der Schweizer Begegnungszonen setzen dagegen auf gegenseitige Rücksichtnahme und versuchen, die verschiedenen Geschwindigkeiten stärker zu harmonisieren. Davon profitieren Sicherheit und Aufenthaltsqualität gleichermaßen. Der Markplatz in der Altstadt von Schönebeck (Elbe) oder die Tübinger Straße in Stuttgart zeigen, wie das Prinzip, den Raum gemeinsam zu nutzen, einer anderen Aufteilung, Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums Impulse geben und zu einem neuen Miteinander führen kann.

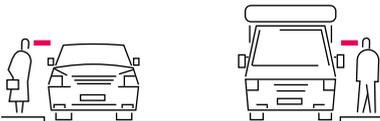
Wachsendes Verkehrsaufkommen Mobilität bedeutet, sich effizient und den eigenen Wünschen und Möglichkeiten entsprechend von A nach B zu bewegen. Dieses Bedürfnis wächst und mit ihm der Verkehr. Das Verkehrsaufkommen in Deutschland ist 2019 weiter gewachsen – im Vergleich zum Vorjahr um 1,1%. Auch der private Motorisierungsgrad nimmt trotz der breiten

Steigende Neuzulassungen von SUVs und Wohnmobilen

Quelle: Bundesstiftung Baukultur 2019;
Kraftfahrt-Bundesamt 2010–2020



Höherer Platzbedarf und eingeschränkte Blickbeziehungen



Ruhender Verkehr

94 % der befragten Kommunen sehen eine hohe Nachfrage nach Parkflächen für Autos. Aber auch bei Fahrrädern liegt der Nutzungsdruck mit 51 % hoch. [K21](#)

Viele wünschen sich autofreie Wochenenden für Gemeinschaftsaktivitäten

Als gute oder sehr gute Anlässe für autofreie Bereiche an Wochenenden betrachten die Befragten Stadteinfeste (86 %), Wochenmärkte (80 %), Trödel- und Flohmärkte (71 %) oder Spielstraßen (70 %). [B11](#)

Diskussion über Sharingangebote weiter zu. Kamen in Deutschland im Jahr 2000 noch 532 Pkw auf 1.000 Einwohner, waren es 2018 bereits 568. Gut 80 % der in Deutschland im Personenverkehr zurückgelegten Kilometer gingen 2018 auf den motorisierten Individualverkehr zurück. Die Folgen sind unüberschaubar: Verkehr und parkende Autos beeinträchtigen das urbane Leben auf Straßen und Plätzen.

Ein Wandel der Mobilitätskultur bietet die Chance, Verkehrsflächen im öffentlichen Raum neu zu verteilen. In den Städten ist die Verkehrswende bereits in vollem Gange. Das reicht von der Einrichtung neuer Fahrradstraßen über intensivere Parkraumbewirtschaftung und Überlegungen zu einer City-Maut bis hin zu autoarmen Stadtteilen. Doch Mobilität mit dem Auto hat nach wie vor einen hohen Stellenwert: Immer mehr Deutsche über 18 haben einen Führerschein. In den größten Städten Deutschlands geht die Nutzung des privaten Pkw allerdings seit etwa zehn Jahren zurück. Dafür werden mehr Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder anderen Mobilitätsangeboten zurückgelegt. Auch Carsharing ist im Aufwind. Wachsende Städte müssen Lösungen für die zunehmende Konkurrenz um die knappen Freiflächen finden. Viele Straßen und Verkehrswege, die einst für die autogerechte Stadt entstanden sind, müssen heute saniert werden. Das bietet die Chance, mehr Aufenthaltsqualität durch Umbau zu erreichen. Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, die die schwächsten Verkehrsteilnehmer, nämlich Kinder, alte Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen, zum Maßstab machen, schaffen nicht nur Mobilität für alle, sondern häufig auch attraktivere und vielfältig nutzbare öffentliche Räume.

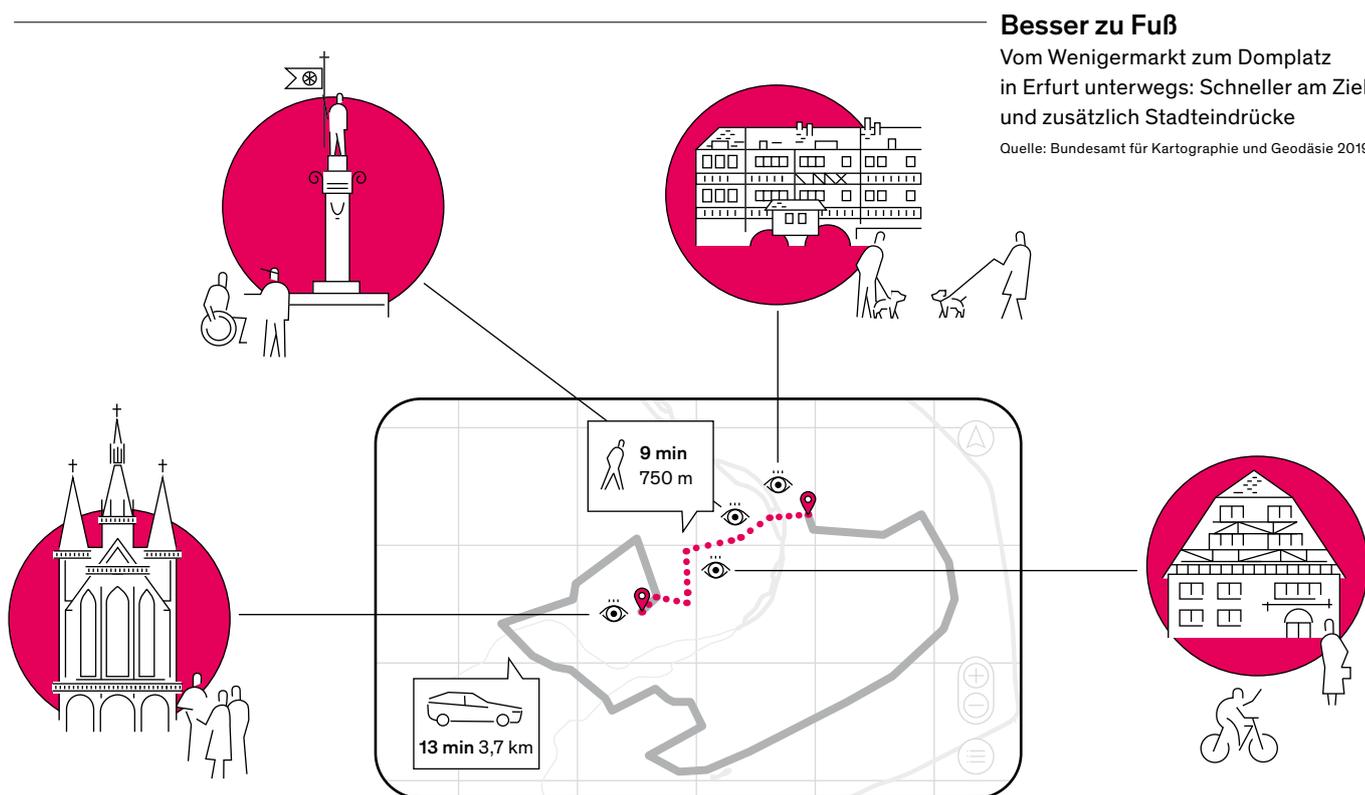
Die Stadt der kurzen Wege setzt (anders als einst die autogerechte Stadt) auf ein Miteinander von Wohnen, Arbeiten und Versorgung auf engem Raum. Das hilft, Verkehr zu vermeiden, ohne dass die Menschen auf Mobilität verzichten müssten. Kürzere Wege bedeuten weniger Verkehr und weniger Verkehrsfläche. Das schafft Platz für Fuß- und Radwege, für neues Stadtgrün und erhöht die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Der Ansatz reduziert Autoverkehr zunehmend und wertet das Stadtbild der Innenstädte auf. Immer mehr Kommunen sperren große Verkehrsadern zeitweise für den Autoverkehr, um Handel und öffentliches Miteinander in der Innenstadt zu beleben. Auch der Rück- und Umbau autogerechter Strukturen nimmt zu.

Ein Beispiel, wie sich Verkehrsräume für alle zurückgewinnen lassen, ist der Umbau der Ulmer Altstadt. Dort entstand in den 1950er-Jahren die Schneise der vierspurigen Neuen Straße. Das ließ den Verkehr anschwellen; die Verkehrsbelastung nahm zu. Bereits in den 1970er-Jahren kritisierte die Stadtgesellschaft die Unwirtlichkeit der Innenstadt. Die Neuorientierung der Ulmer Verkehrs- und Stadtentwicklung begann in den 1990er-Jahren mit einem Dialog, der alle Beteiligten einschloss. Ergebnis war ein Ausbau des ÖPNV und die Verkehrsberuhigung der Innenstadt. Nach einem städtebaulichen Ideenwettbewerb wurde die Neue Straße bis 2007 auf eine zweispurige Tempo-20-Zone zurückgebaut. Fahrbahn und Gehwege sind kaum getrennt, die Straße kommt ohne Ampeln oder Zebrastreifen aus. Die Harmonisierung der Geschwindigkeiten aller Verkehrsmittel ermöglicht eine Querung an jeder Stelle, die Verkehrsteilnehmer stimmen sich per Blickkontakt ab. Das Miteinander von Fußgängern, Fahrrad- und Autofahrern in diesem Mischraum hat zu gegenseitiger Rücksichtnahme und mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer geführt. Die Leistungsfähigkeit der Neuen Straße hat das kaum beeinträchtigt: Vor dem Umbau nahm sie 20.000 bis

22.000 Fahrzeuge pro Tag auf; heute fließt der Verkehr mit 16.000 bis 17.000 Fahrzeugen immer noch sehr gut, aber deutlich rücksichtsvoller.

Kommunen führen in der Innenstadt oder stadtweit Tempo 20 oder Tempo 30 ein. Das Ziel: Der ohnehin nur gefühlt schnellere motorisierte Individualverkehr (MIV) verliert an Attraktivität, weil der Verkehr insgesamt langsamer wird. Das Sicherheitsempfinden und die Qualität des öffentlichen Raums steigen, und mehr Menschen steigen auf das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel um. Das Umweltbundesamt (UBA) hat 2014 berechnet, dass auf Strecken bis vier Kilometer Auto und Fahrrad fast gleich schnell sind. Bei einem Kilometer ist man häufig sogar zu Fuß am schnellsten – und sieht mehr von der Stadt. Davon profitieren Stadterlebnis, Einzelhandel und öffentliche Räume.

Räume für alle Der aktuelle Ausbau der Elektromobilität hat das Ziel, die Schadstoffemissionen im Straßenverkehr zu reduzieren. Das Problem, dass in unseren Städten zu viele Pkw zu viel Verkehrsfläche benötigen, lösen neue Antriebstechniken aber nicht. Vor allem der ruhende Verkehr nimmt öffentliche Räume in Anspruch. Um Verkehr zu vermeiden und ihn effizienter zu machen, sind integrierte Mobilitätskonzepte erfolgversprechend. Sie werden inzwischen regelmäßig bei Neuplanungen und immer öfter auch für Bestandsquartiere entwickelt. Das Beispiel Paris zeigt, wie sich der motorisierte Individualverkehr verringern lässt. Die Stadt hat ihr Radwegenetz von 282 auf 738 km erhöht. Die Zahl privater Pkw ist von 2003 bis 2014 um 18 % gesunken. Zurückzuführen ist das vor allem darauf, dass die Zahl ausgewiesener Parkplätze um 14 % verringert wurde. Gleichzeitig wurde und wird weiterhin in die Umwandlung von Verkehrsknotenpunkten in Grünflächen investiert. Auch München setzt seit zehn Jahren auf eine Kombination aus Parkraumbewirtschaftung und Fahrradförderung.



Entwicklung von Spielplatzfläche pro Einwohner und Kfz-Bestand im Land Berlin

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2008–2018; Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin 2019



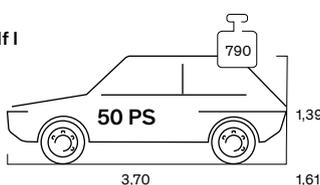
Resultate sind 14 % weniger Pkw-Nutzung, 61 % mehr Fuß- und 75 % mehr Radverkehr. Großflächige Verkehrsberuhigung, Parkraumbewirtschaftung oder der Umbau des Straßenraums sind Möglichkeiten einer Kommune, die Raumdominanz des Autos zu verringern.

In Berlin machen Straßen- und Verkehrsflächen 15 % der Landesfläche aus. Eine Untersuchung der Aufteilung Berliner Straßenräume, die 200 Straßen vermessen hat, kam zu dem Ergebnis, dass 39 % der Straßenfläche dem Autoverkehr vorbehalten sind. Dem Parken sind weitere 19 % gewidmet. Fast die Hälfte der parkenden Autos stehen in Großstädten am Straßenrand; ein Pkw parkt im Durchschnitt 23 Stunden am Tag. Die Bewirtschaftung von Parkraum versucht, diese rein private Nutzung öffentlicher Flächen zu bepreisen. Über die Gebührenhöhe und damit über die Wirksamkeit entscheidet die Politik. Ein aus den Bodenwerten abgeleiteter kaufmännischer Preis würde erheblich über den heute üblichen Parkgebühren liegen. Für einen Anwohnerparkausweis zahlen Berliner wenig mehr als zehn Euro im Jahr. In Amsterdam kostet er dagegen 583 Euro, in Stockholm sogar 827 Euro. Demgegenüber mangelt es Berlin akut an Spielplatzflächen, obwohl die Stadt als einziges Bundesland ein eigenes Spielplatzgesetz hat. Bereits 1979 in Kraft getreten, schreibt es einen Richtwert von mindestens einem Quadratmeter Spielfläche pro Einwohner fest. Anfang der 1990er-Jahre standen Westberlinern im Schnitt noch 1,3 m² pro Kopf zur Verfügung. Seit dem Jahr 2000 hat die Spielplatzfläche um 25 % abgenommen: von damals 0,8 auf heute 0,6 m² pro Einwohner. Dagegen stieg die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge in Berlin von 2008 bis 2019 um 13 % auf mehr als 1,4 Mio. Ein weiteres Phänomen der Verknappung öffentlichen Raums in Großstädten – vor allem auf Gehwegen – sind immer mehr (oft auch noch willkürlich abgestellte) E-Mietroller und E-Mietfahrräder. Einige Städte haben bereits Maßnahmen ergriffen, um die Angebote zu regulieren und ihre Gehsteige aufzuräumen. Dazu zählen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Altersvorgaben. In San Francisco führte das Überangebot an ausleihbaren E-Rollern und E-Bikes zeitweise zu einem kompletten Verbot. Besonders in den großen Städten nimmt der Nutzungsdruck auf die öffentlichen Räume zu. Dort rücken Verkehrsräume wieder als Aufenthalts- und Begegnungsorte und als Möglichkeitsorte für Neues in den Fokus. Je nach Lage, Tages- und Jahreszeit können Straßen auf unterschiedliche Art genutzt und zeitweise wieder zu Begegnungsräumen werden. Eine kleine wirkungsvolle Intervention kann es sein, Parkplätze vorübergehend an die Gastronomie zu vermieten. In Köln und Bonn wird das seit einigen Jahren erprobt. Eine Neuregelung der Städte erlaubt es Gastronomen, für ihre Außengastronomie Parkplätze vor dem Lokal anzumieten. Das schafft zugleich wieder mehr Raum auf den Fußwegen.

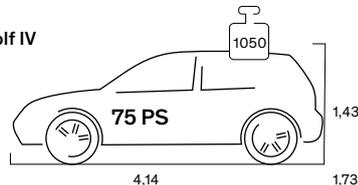
Stärker, schneller, schwerer, größer

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt 2019

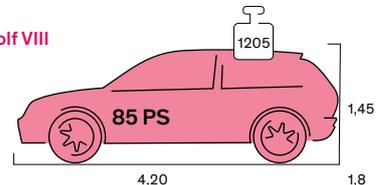
1974
VW Golf I



1997
VW Golf IV



2019
VW Golf VIII



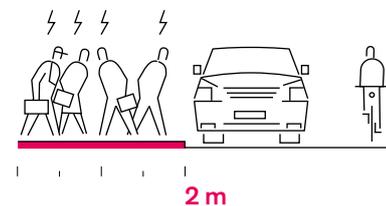
Wenn Planer von „Multikodierung“ sprechen, meinen sie damit, dass ein und dieselbe Fläche für verschiedene Zwecke genutzt werden kann. Das erlaubt Nutzungsüberlagerungen zwischen Bauten, Infrastruktur, Straßen, Plätzen und Grünflächen. Wenn Interessen und Ansprüche abgestimmt werden, kann der Verkehrsraum zum Ort werden, an dem man sich gern aufhält. In Stoßzeiten stehen dann Fahrbahnen dem Autoverkehr offen; zu anderen Zeiten können einige dieser Spuren Logistik und Radverkehr vorbehalten sein. Andere Straßen und Plätze dienen vorübergehend als Marktplätze. In Barcelona oder Gent gibt es erfolgreiche Projekte, Quartiere zeitweilig für den Autodurchgangsverkehr zu sperren. Große Pflanzkübel, Bänke und Tischtennisplatten signalisieren: Diese Straßenzüge gehören spielenden Kindern und Spaziergängern und dem Anliegerverkehr. In Berlin hat sich 2019 eine Initiative formiert, die Straßen zeitweilig zu Spielstraßen machen will. Sie folgt darin einem Beispiel aus London, wo in drei Jahren mehr als 100 solcher temporären Spielstraßen entstanden sind. In Hamburg blieben 2019 zwei Straßen im Rathausquartier für drei Monate autofrei, mit großer Zustimmung auch bei den anliegenden Gewerbemietern der Erdgeschosse. Sie stellten Tische und Stühle vor die Tür oder sogar eine Tischtennisplatte auf einen Parkplatz vor dem Haus. Von elf bis 23 Uhr durften ausschließlich Fußgänger und Radfahrer die beiden kleinen Straßen nutzen. Nur nachts waren sie für den Logistik- und Lieferverkehr geöffnet.

Verkehrsnetze der Zukunft Auch der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) steht in großen Städten vor einem Dilemma. Vor allem in Stoßzeiten kommt er an seine Grenzen. Investitionen sind unumgänglich. 2018 hat der ÖPNV in Deutschland laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 10,4 Mrd. Menschen befördert. Das ist ein Zuwachs um 0,6 % – und der 21. Anstieg in Folge. Laut VDV müssen die Kapazitäten in den kommenden Jahren ausgebaut werden. Das bedingt Investitionen in die Infrastruktur: in Haltestellen, Bahnhöfe und Strecken. Der Rückstau, so der VDV, liegt bei fünf Milliarden Euro. Ziel von Mobilitätskonzepten ist ein differenziertes Zusammenspiel der Angebote des Umweltverbunds und neuer Mobilitätsformen wie dem Carsharing. Aber die steigende Zahl der Fahrgäste im ÖPNV führt zu Dichtestress. Laut Statistischem Bundesamt (Destatis) sind die Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen von 2017 bis 2018 in nur einem Jahr um 0,6 % gestiegen. Gemeinsam nutzbare Mobilitätsangebote wie Car-, Ride- oder Bikesharing könnten zur Entlastung beitragen. Auch sie verringern die Nutzung privater Pkw. Laut UBA kann ein Carsharing-Auto 15 private Pkw ersetzen. Dadurch werden bis zu 99 m² Parkraum frei. Eine Studie zum Carsharing zeigte 2019 allerdings, dass sich das Modell in Deutschland bisher nur in elf großen Städten rechnet. Diese Angebote – teils mit E-Antrieb – führen wiederum zu neuem Platzbedarf, der in den öffentlichen Raum integriert werden muss. Denn erst Ladestationen oder Abstellanlagen für Fahrräder machen ein multimodales Verkehrsverhalten möglich.

E-Mobilität kann wegen der geringeren Verkehrslärmbelastung die Qualität öffentlicher Räume und die Lebensqualität in Wohngebieten verbessern. Weil sie emissionsfrei und geräuscharm sind, werden in Stadtzentren und Wohngebieten auch immer mehr E-Busse eingesetzt – eine Maßnahme für einen attraktiveren und leistungsfähigeren Nahverkehr. Eine Veränderung des *Modal Split* zu Gunsten des ÖPNV hilft auch, die Flächenkonkurrenz in öffentlichen Räumen abzubauen. 2017 startete in München-Riem das Projekt „autofrei wohnen“.

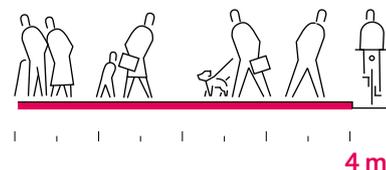
Doppelt so breit, drei Mal so gut

Quelle: FSV, RVS 2012; Stadt Wien 2011



**Ab 400
Personen /
Stunde**

Beengter
Fußgängerverkehr.
Konflikte sind
schwer zu vermeiden



**Bis zu 1.500
Personen /
Stunde**

Bequemer
Fußgängerverkehr.
Kaum bis wenig
Konflikte zwischen
Fußgängern

Baukultur überbrückt Distanzen

Kienlesbergbrücke in Ulm – Ingenieurbaukunst über dem Gleisfeld



Ein Gleisfeld in urbanem Umfeld, das sich in drei Richtungen verzweigt; in seiner Mitte die Baustelle für die Einfahrt des Kienlesbertunnels der ICE-Neubaustrecke Stuttgart-Ulm. Und doch entstand genau hier eine neue Wegeverbindung und sogar ein öffentlicher Ort.

Die Stadt Ulm war bereits mit dem Rückbau einer Hauptverkehrsader durch die Innenstadt baukulturell aktiv. Nun erfolgte ein weiterer Schritt mit dem Bau einer neuen Straßenbahnlinie, die den Wissenschafts- und Universitätsstandort am Eselsberg an das Zentrum anbindet. Dafür musste das Gleisfeld vor dem Hauptbahnhof über 270 Meter hinweg diagonal zum Kienlesberg hin überquert werden. Die benachbarte denkmalgeschützte Neutorbrücke von 1907 – mit ihrer genieteten Stahlfachwerkkonstruktion ein Wahrzeichen Ulms – hätte diesen Funktionszuwachs nicht zugelassen. Aufzunehmen waren die zwei Straßenbahngleise auf einer Fahrbahn, die auch für Ersatzbusse befahrbar wäre, sowie ein Fuß- und Radweg auf der Südseite. Trotz der gebotenen Rücksicht auf die Neutorbrücke war die neue Kienlesberg-

brücke aber wegen ihrer exponierten Lage (sichtbar vom Kienlesberg, von den benachbarten Straßenbrücken und aus den Zügen) als Gestaltungsaufgabe wahrzunehmen.

Hinzukamen Zwänge aus dem beengten Bauplatz: Weil weder die Tunnelbaustelle noch der Bahnbetrieb längere Zeit unterbrochen werden konnten, wurde im Vorschubverfahren gebaut. Dabei gelang eine gute Abstimmung mit der Deutschen Bahn, die über Betriebsunterbrechungen bereits zwei Jahre zuvor informiert werden muss. Zudem bedingte der Verlauf der Straßenbahn eine leichte Kurve im südlichen Brückenabschnitt und es war ein Höhenunterschied von etwa 15 Metern zu überwinden. Zugleich galt es, die Lichtraumprofile mit den Oberleitungen der Gleise darunter zu beachten, sodass sich von Süden blickend ein Steigungswechsel von 7,35 % (weil das mehr ist, als die für Barrierefreiheit nötigen 6 %, wurde die Straßenbahn als „Aufzug“ definiert) auf 6,0 % und dann wieder ein leichter Abfall um 1,2 % ergab. Bisweilen lagen zwischen Straßenbahngleis und Lichtraumprofil nur 1,5 Meter, was für die Brücke eine geringe Konstruktionshöhe bedeutete.

Den von den Stadtwerken Ulm als Bauherrin ausgelobten Realisierungswettbewerb gewannen 2012 das Ingenieurbüro Krebs + Kiefer aus Karlsruhe gemeinsam mit Knight Architects aus dem britischen High Wycombe. Ihre interdisziplinäre Lösung kapituliert nicht vor den technischen und logistischen Zwängen, sondern entwickelt aus ihnen eine komplexe und in jeder Dimension asymmetrische Geometrie, die zum Gestaltungsmotiv wird. Die ab 2016 als Stahlkonstruktion realisierte Lösung besteht aus einem Trog für die Straßenbahntrasse, dessen Flanken als Wellen aufgelöst sind. Weil die acht Pfeiler nur unregelmäßig zwischen den Gleisen platziert werden konnten, ergeben sich Spannweiten zwischen 14,8 und 74,5 Metern und es entsteht ein spannungsvoller Versatz der beiden Wellenlinien im Grundriss. Auf der Südseite, wo der vier Meter breite Rad- und Fußweg die Asymmetrie noch verstärkt, mussten die Wellen höher werden. Die zwei mittleren wurden als Fachwerk aufgelöst – durchaus eine Reminiszenz an den historischen Nachbarn, der in der Höhe aber nicht übertrumpft wird. Die Öffnungen des Fachwerks gestalteten die Planer als Sitzmöglichkeiten, um der langen Wegstrecke einen Mehrwert als Aussichtspunkt zu verleihen. Außerdem wurde der Fuß- und Radweg im Grundriss analog zur Wellenlinie des Tragwerks wellenförmig auf sechs Meter zu zwei „Kanzeln“ aufgeweitet. Durch das Fachwerk hindurch sehen auch die Fahrgäste der Straßenbahn das Stadtpanorama.

Die 2018 mit einer Brückentaufe eingeweihte Kienlesbergbrücke überzeugt, weil sie als Ingenieurbauwerk den Kraftfluss veranschaulicht; als Architektur durch ihren individuellen Ausdruck zum Wahrzeichen taugt; und als städtebauliche Maßnahme Blickbeziehungen berücksichtigt und die dritte Dimension aktiviert: Über einer bisher völlig unzugänglichen Verkehrsfläche hinweg ist ein Wege- und Aufenthaltsort entstanden.

Fakten

Planung und Bau: 2012–2018
 Bauherrin: Stadtwerke Ulm, SWU Verkehr GmbH
 Planer: Knight Architects, High Wycombe (GB); KREBS+KIEFER Ingenieure, Karlsruhe

Länge: 270 m
 Kosten: ca. 20 Mio. Euro
 Mehr Informationen im Projektsteckbrief im Anhang auf S. 138



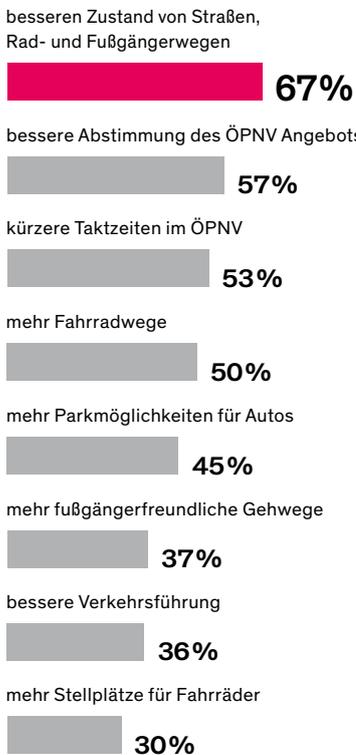
BAUKULTUR AUF EINEN BLICK

- exponiertes Verkehrsbauwerk mit Rücksicht auf Städtebau und Denkmalaspekte
- funktionale, statische und logistische Zwänge werden gestalterisches Thema
- neuer öffentlicher Raum über unzugänglichem Gleisfeld
- Bauaufgabe nur für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer
- Bauingenieure und Architekten als wichtige Partner

Wunsch nach besserer Verkehrsinfrastruktur

Quelle: Bevölkerungsbefragung zum Baukulturbericht 2020/21

Die Verkehrsteilnehmer wünschen sich:



Offene, oberirdische Stellplätze (nach dem Stellplatzschlüssel) sind dort Gästen und Sharingangeboten vorbehalten. Das ist nicht nur nachhaltig, es spart auch Kosten, weil keine Tiefgarage mehr nötig ist. Auch das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung in Darmstadt führt weg vom eigenen Auto und hin zur Stadt der kurzen Wege. Ein Mobilitätsmanagement integriert die flächensparende und verkehrsberuhigte Erschließung für Pkw in ein dichtes Netz von Fuß- und Radwegen. Zugleich wurden neue ÖPNV-Angebote geschaffen. Das entspricht auch den Wünschen der Verkehrsteilnehmer. In der Bevölkerungsbefragung der Bundesstiftung Baukultur wünschten sich 57 % der Befragten eine bessere Abstimmung der ÖPNV-Angebote.

Zu Fuß und mit dem Fahrrad Alle Verkehrsteilnehmer sind auch Fußgänger. Zufußgehen ist in vielen großen Städten die häufigste Art der Fortbewegung. In Berlin und Hamburg werden 27 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Das zeigt die Studie *Mobilität in Deutschland 2017*. In der Planung aber spielt der Fußverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Parkende Autos und abgestellte E-Roller und Leihfahrräder nehmen Fußgängern immer mehr Raum weg. Das UBA-Konzeptpapier *Geht doch!* von 2018 schlägt deshalb vor, Fahrspuren konsequent zu Gehwegen zu machen. Berlin plant laut Mobilitätsgesetz von 2018 Maßnahmen speziell für Fußgänger. Dazu zählen zum Beispiel längere Grünphasen an Ampeln. Gehwege sollen breiter und zu durchgängigen Wegenetzen ausgebaut werden, die Fußgängern mehr Komfort und Sicherheit bieten. Im Kasseler Stadtteil Vorderer Westen wurden mehrere wichtige Verkehrsverbindungen fußgängerfreundlich umgebaut. Zwei getrennte Fahrbahnen mit einem nicht nutzbaren Grünstreifen dazwischen wurden zu einer Fahrbahn mit zwei Spuren in beiden Richtungen zusammengelegt, die nun auch die Straßenbahn nutzt. Parkplätze finden sich jetzt in der Straßenn mitte. Statt zweier je 2,25 m breiter Gehwege ist so eine 16 m breite Promenade mit Bäumen und Bänken entstanden. Wie man bei neuen Infrastrukturprojekten Aufenthaltsqualität für Fußgänger integriert, zeigt die Ulmer Kienlesbergbrücke (siehe S. 84). Die neue Brücke für Straßenbahn, Fußgänger und Radfahrer verbindet die Innenstadt über ein Bahndreieck hinweg mit den Stadtteilen Eselsberg und Michelsberg. Dabei schafft sie Sitzgelegenheiten und eröffnet Blicke in die Stadt.

2018 wurden in Deutschland 4,18 Mio. Fahrräder und E-Bikes verkauft. Das sind 8,6 % mehr als im Vorjahr. Der Copenhagenize-Index listet Europas fahrradfreundlichste Städte auf. In den letzten Jahren sind dabei deutsche Städte allgemein im Abwärtstrend. Berlin etwa lag 2011 im ersten Copenhagenize-Index noch auf dem vierten, Hamburg auf dem elften Rang. Der Index 2019 sieht Berlin nun auf Rang 15 und Hamburg auf Rang 20. Es besteht Aufholbedarf bei Infrastrukturausgaben, um das Radwegenetz attraktiv auszubauen. Kopenhagen investiert 35 Euro pro Kopf und Jahr in den Radverkehr. Deutsche Städte geben im Schnitt nur zwei bis fünf Euro aus – preisbereinigt ist das weniger als ein Fünftel. 2019 wurde Karlsruhe zum ersten Mal im Fahrradmonitor des ADFC auf Platz eins der Großstädte gewählt – noch vor Münster und Freiburg. Karlsruhe hatte bereits 2005 ein 20-Punkte-Programm begonnen. Dafür brachte die Stadt alle Akteure an einen Tisch und stellte die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsformen in den Mittelpunkt. Auf Haupttrouten gelangt man heute vom Stadtrand ins Zentrum, wo es ausreichend Abstellmöglichkeiten gibt. Autostraßen sind zu Fahrradstraßen geworden. Im Ergebnis lag der Radanteil in Karlsruhe 2017 bei 23 %. 2005 waren es 16 % gewesen.

Es reicht nicht, den Stadtverkehr in öffentlichen Räumen nur mit Blick auf diese selbst zu planen. Man muss die Planung strukturell und vom Gesamtnetz aus angehen. Das zeigen gut funktionierende Städte wie Karlsruhe, Ulm oder Erfurt. Neue Mobilitätsangebote mit dem ÖPNV und kleinen Services (wie Automaten für Fahrradschläuche oder kostenlos nutzbare Luftpumpen) zu verknüpfen, fördert den Radverkehr. Genügend Bänke und Toiletten machen es Älteren leichter, unterwegs zu sein. Viele Stadtbewohner wünschen sich einen öffentlichen Raum, der sich an allen Verkehrsteilnehmern orientiert. Ihre Vorstellungen lassen sich in Reallaboren gemeinsam ergründen. Das kann zum Beispiel eine vorläufige Umgestaltung einer Straße mit Parklets sein. Den knappen öffentlichen Raum qualitativ umzuverteilen, heißt, die Ansprüche aller Nutzer zu bedenken und immer häufiger auch: Effektivität und Effizienz der Verkehrsarten zur Messlatte zu machen. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Mobilitätswandel ist die Sicherheit. Einschränkungen der Sicht beim Überqueren der Straße gilt es zu vermeiden, und Kreuzungen sollten ohne Umwege passierbar sein. Fuß- und Radwege benötigen zudem eine angemessene Beleuchtung. Je ungefährlicher es ist, eine Stadt zu Fuß oder mit dem Rad zu durchqueren, desto häufiger werden diese Fortbewegungsarten gewählt. Und desto attraktiver sind die öffentlichen Räume.

Infrastrukturen für ländliche Räume In ländlichen Räumen liegen Versorgungs- und Freizeitangebote meist weit auseinander. Wer kein eigenes Auto hat und am öffentlichen Leben teilnehmen möchte, braucht entweder wohnortnahe Angebote oder ist auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen. Wo dieser immer mehr ausdünn, werden Menschen, die sich kein eigenes Auto leisten oder – wie Minderjährige oder Ältere – nicht selbst fahren können, am Fortkommen gehindert. In ländlichen Räumen legt eine Person im Schnitt 44 km am Tag zurück – meist mit dem Auto. In Orten unter 50.000 Einwohnern kommen auf 1.000 Menschen 600 Pkw. In Großstädten sind es im Schnitt nur 360. Die Arbeitsorte liegen überwiegend in den Städten und Metropolregionen. Deshalb pendeln rund 60 % aller Arbeitnehmer in Deutschland zu ihrer Arbeitsstätte. Mehr als zwei Drittel der Pendler benutzen dafür das Auto. Instrumente wie die Pendlerpauschale oder Steuervorteile für Dienstwagen unterstützen die Wahl des eigenen Autos als Verkehrsmittel. Zusätzlich lassen flexiblere Berufs- und Lebenslagen den Verkehr immer weiter anwachsen. Das ÖPNV-Angebot nimmt dagegen mit der Siedlungsdichte ab. In großen Städten wird bis zu einem Fünftel der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt, in ländlichen Regionen nur 5 bis 7 %. Rund 90 % der Haushalte haben dort ein oder mehrere Autos.

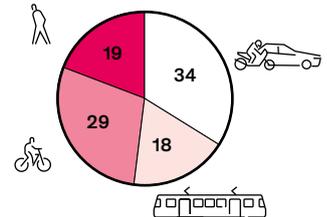
Mobilität spielt eine Schlüsselrolle, wenn es um gleichwertige Verhältnisse in Stadt und Land geht. Die Bahn hat auf vielen Strecken den Betrieb eingestellt, Strecken stillgelegt oder sogar ganz entwidmet. Mit dem *Zukunftsbündnis Schiene* hat sie 2018 jedoch ein neues Programm aufgelegt, das vor allem die Taktung (auch in ländlichen Regionen) in den Blick nimmt, um die Schiene zu stärken. Deutschlandweit wird seit Ende 2019 die Stilllegung von Strecken, die sich wirtschaftlich nicht rechnen, gestoppt. Strecken und Bahnhalte sollen dort reaktiviert werden, wo sie Räume an größere Zentren anbinden – so wie in der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Immer mehr Menschen leben dort und wollen mobil sein. Papiere wie das ÖPNV-Konzept 2030, die Mobilitätsstrategie Brandenburg oder der Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin haben Antriebe

Modal Split

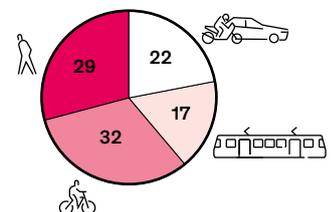
Alle Fahrten in ausgewählten Städten in Prozent für das Jahr 2017

Quelle: BMVI 2108; Deloitte City Mobility Index 2018; Mobilitätsagentur Wien GmbH; Stadt Kopenhagen 2017

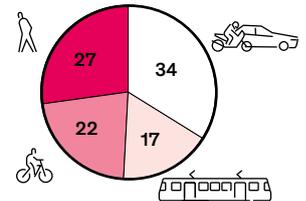
Kopenhagen



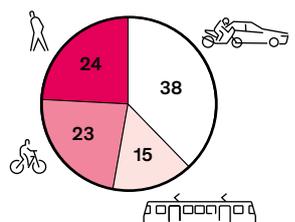
Amsterdam



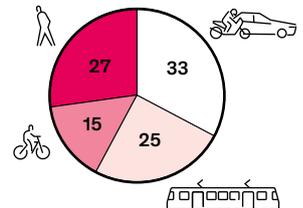
Freiburg



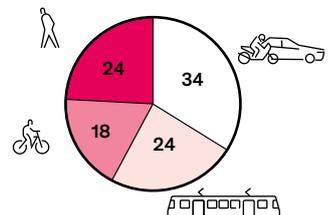
Karlsruhe



Berlin



München



für das Projekt i2030 geliefert. In ihm haben die Länder Berlin und Brandenburg und die DB Netz AG untersucht, wie sich die Infrastruktur an die gestiegenen Anforderungen anpassen lässt. Nun soll es auf neun Strecken mehr Verbindungen zwischen Stadt und Umland geben, stillgelegte Bahnverbindungen sollen reaktiviert werden, Bahnhöfe wieder ans Netz gehen und Regionalzüge in höherer Taktung verkehren.

Nicht nur die Ansprüche an den ÖPNV, auch die Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge unterscheiden sich in Stadt und Land. Von 2016 bis 2018 lief ein Modellvorhaben des Bundes zur langfristigen Sicherung von Versorgung und Mobilität. Es hat über 40 Initiativen in 18 Modellregionen begleitet. Eins der Projekte war das „Mobilitätsressourcenmanagement Mitte Niedersachsen“. Es hat nicht oder zu wenig genutzte Verkehrsmittel in 16 Kommunen für einen alternativen ÖPNV aktiviert. Das Projekt setzte auf Ressourcensharing: Private und öffentliche Fahrzeuge (etwa der Feuerwehren) verbesserten dabei die Mobilität im ländlichen Raum – durch ein bedarfsgerechtes, flexibles Angebot, das mit dem klassischen ÖPNV vernetzt ist. Der hessische Vogelbergkreis erprobte in zwei Dörfern ein E-Carsharing per App, um die hohe Quote von Zweit- und Drittwagen im Landkreis zu verringern.

Mit steigendem Alter werden kurze Wege im Alltag immer wichtiger. Angebote der Nahversorgung sollten ebenso wie soziale Treffpunkte unkompliziert und möglichst ohne Auto erreichbar sein. In strukturschwachen ländlichen Räumen ist das eine besonders große Herausforderung. Manche Gemeinden stellen sich bereits auf die speziellen Bedürfnisse von Senioren ein. Im schwäbischen Abtsgmünd beschloss man 2015 einen Seniorenentwicklungsplan. Die Entwicklung des Plans ging mit einer großen Befragung unter Senioren und der Gründung eines Seniorenrats einher. Bis 2030 soll Abtsgmünd komplett barrierefrei werden. Um dies zu erreichen, wurde 2017 etwa ein Seniorenfahrdienst ins Leben gerufen. Ehrenamtliche werden über Messenger-Dienste gerufen und fahren die Senioren mit dem eigenen Auto zum Einkaufen, zum Arzt oder zum Friedhof. Die gefahrenen Kilometer können sie bei der Gemeinde abrechnen. Das Angebot wird gut angenommen und erfreut sich wachsender Beliebtheit. Ein solcher Fahrdienst erschließt den öffentlichen Raum auch für Bewohner, die selbst nicht Auto fahren können. Davon profitieren die Ortskerne, weil wieder mehr Menschen zum Einkaufen oder für andere Erledigungen kommen. Weil die Voraussetzungen von Kommune zu Kommune anders sind, müssen unterschiedliche Mobilitätsangebote angepasst und aufeinander abgestimmt werden, um die Versorgung im ländlichen Raum zu stärken. Ein Hauptnetz gut abgestimmter Verbindungen mit Bussen und Bahnen in angemessener Taktung ist eine tragende Säule, wenn die Einwohnerzahlen steigen.

Logistik und Daseinsvorsorge

Aktivierung von Bahnhöfen Mit dem Ausbau der Eisenbahn während der Industrialisierung wuchs Wirtschaft und Bevölkerung. 1835 wurde als erste deutsche Bahnstrecke die Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet. An den Bahnstrecken entwickelten sich neue Siedlungen. Sinnbild der neuen Zeit waren viele prächtige Empfangsgebäude. In der Zeit um 1900 waren sie oft städtebaulicher Ausgangspunkt für Stadterweiterungen. An ihrer

Bedeutung hat sich wenig geändert: Auch heute sind Bahnhöfe wichtige Orte des Ankommens. Als erster, prägender Eindruck tragen sie maßgeblich zur Adressbildung und zum Image eines Ortes bei.

Dennoch hat die Deutsche Bahn zwischen 1999 und 2019 rund 2.250 Bahnhofempfangsgebäude in ganz Deutschland veräußert. Derzeit betreibt die DB Station&Service AG noch etwas mehr als 700 selbst. Daneben wurden seit 2001 5 % der Haltestellen komplett stillgelegt, ein Rückgang von 5.669 auf 5.380 Halte. Der Verkauf an Kommunen, Privatpersonen und Investoren brachte der Deutschen Bahn 150 Mio. Euro ein. Dafür trennte sie sich von Empfangsgebäuden mit einer Grundstücksfläche von insgesamt 3,5 Mio. m². Wo meistbietende Investoren den Zuschlag erhalten haben, zeigen sich häufig weder die ehemalige Eigentümerin noch die Kommune zufrieden: Vielerorts scheiterten die angedachten Nutzungskonzepte. Zurück blieben ungenutzte Gebäude, die nicht selten Verfall und Vandalismus anheimfielen. An den meisten Bahnhöfen gibt es zwar weiter eine Bahnstrecke und einen Haltepunkt, doch die Empfangsgebäude bleiben der Öffentlichkeit verschlossen. Der Pflegezustand und die Anmutung unserer öffentlichen Räume sind maßgeblich für das Sicherheitsempfinden der Menschen und für ihr Gefühl, an einem Ort zu Hause zu sein. Durch ihre zentrale Lage, ihre überregionale Funktion und die starke Frequenz an Pendlern und Passanten werden Bahnhofsgebäude und ihr Umfeld in hohem Maße von der Bevölkerung beansprucht und wahrgenommen. Trotzdem bleiben die Gestaltung, Pflege und der Aufenthaltskomfort für Fahrgäste häufig hinter den kommunalen Ansprüchen zurück. Das gilt besonders, wenn Verkehrsfragen und Rendite für die Bahnhofseigentümer einen höheren Stellenwert einnehmen als die stadträumliche Funktion.

Auf Bundesebene haben sich die Regierungsparteien im Koalitionsvertrag 2018 auf ein „Tausend-Bahnhöfe“-Förderprogramm verständigt, um vor allem kleinere Bahnhöfe attraktiver zu machen. Gefördert werden soll die Sanierung der Gebäude; dabei soll aber auch das Bahnhofsumfeld einbezogen werden. Die Deutsche Bahn will von 2017 bis 2021 5,5 Mrd. Euro in die Instandhaltung und Modernisierung von Bahnhofsgebäuden investieren. Auch sie hat in der Zwischenzeit erkannt, dass sich brach liegende Empfangsgebäude negativ auf das Image des Unternehmens auswirken. In der Konsequenz verkauft die Deutsche Bahn Empfangsgebäude nur noch einzeln und nicht mehr in großen Paketen an Investoren. Dabei achtet sie nach eigener Aussage verstärkt auf Nutzungskonzepte und prüft vor jedem Verkauf, ob die Kommune als Käufer in Frage kommt und Interesse hat.

Aus Sicht der Baukultur sind es die Kommunen, die Verantwortung für diese zentralen Orte tragen sollten. Die Stadt Ulm, wo eine vorrausschauende Boden- und Liegenschaftspolitik seit langen Jahren Tradition hat, ergriff diese Gelegenheit, ohne zu zögern. Im Jahr 2018 erwarb sie das denkmalgeschützte Söflinger Bahnhofsgebäude mit seiner umschließenden Grünfläche von der Deutschen Bahn. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts errichtet, beherbergt der baukulturell wertvolle Jugendstilbau neben technischen Anlagen zum Bahnbetrieb inzwischen auch Lagerflächen und Mietwohnungen. Dem kommunalen Gestaltungswillen bot der Ankauf die Möglichkeit, diesen aus dem Blick geratenen Ort wieder mit öffentlichen Leben zu füllen und als Ausgangspunkt für einen integrierten Städtebau zu begreifen. Nutzungen von Gastronomie bis zu Gemeinschaftstreffpunkten, die ins umliegende Wohnquartier ausstrahlen, sind allesamt denkbar.

Intensive Nutzung von Bahnhofsgebäuden

62 % der Befragten in Mittel- und Kleinstädten nutzen (sehr) häufig öffentliche Verkehrsangebote und Bahnhöfe. **B2**

Baukultur ermöglicht Orientierung

Rund um den Hauptbahnhof in Erfurt – Mobilitätskonzept als Strukturgeber



Um seiner neuen Rolle als ICE-Knotenpunkt gerecht zu werden, wurde der Erfurter Hauptbahnhof zwischen 1996 und 2008 von Gössler Kinz Kerber Kreienbaum Architekten (GKKK) aus Hamburg modernisiert. Während das historische Empfangsgebäude saniert wurde, musste ein Inselgebäude zwischen den Gleisen weichen, da man ansonsten für die Kapazitätsausweitung den angrenzenden Gera-Flutgraben hätte überbauen müssen. Heute überspannt eine Stahl-Glas-Konstruktion alle Bahnsteige.

Der Bahnhofsvorplatz sollte zu einem repräsentativen Stadteingang werden. Die im Wettbewerb von 1999 siegreiche Idee des Hamburger Planungsbüros WES Landschafts-Architektur: Der Willy-Brandt-Platz (hier fand die berühmte Szene statt, in der Willy Brandt am Fenster des Hotels „Erfurter Hof“ bejubelt wird) wird zum Salon, zur „guten Stube“ inklusive Parkett und Kronleuchter. Das „Parkett“ ist ein in Streifen verlegter Platzbelag aus leicht glänzendem, aber weich und lebendig wirkendem Bayerwald-Granit, der bis an die historischen Fassaden heranreicht. Verstärkt wird der

Eindruck eines Innenraums im Außenraum durch die drei „Kronleuchter“: von Drahtseilen gehaltene Ringe mit sechs Metern Durchmesser. Deren zwölf einzeln ansteuerbare Leuchten können mit unterschiedlichen Lichtfarben verschiedene Helligkeiten und Stimmungen erzeugen. Hinzu kommen die reflektierenden, goldenen Innenseiten der Ringe. Für die Befestigung der Drahtseile an der denkmalgeschützten Fassade des Erfurter Hofs und am Hauptbahnhof waren zwar aufwendige Verhandlungen mit den Eigentümern und Sicherheitsnachweise (zum Beispiel zu Wind- und Schneelasten) erforderlich, doch dafür braucht der Platz keine Masten und Laternen.

Der Straßenbahnverkehr führt gebündelt westlich am Platz entlang, der durch die Verlegung der Haltestelle unter die Bahnunterführung freigehalten werden konnte. Der motorisierte Verkehr (Busse, Taxis, Hotelvorfahrt) konzentriert sich auf der Ostseite. Ursprünglich sollten auch diese Verkehrsflächen mit Granit belegt werden. Mit Vertretern der Stadt unternahm man Exkursionen nach Ludwigshafen, Würzburg

und Schweinfurt, wo schon Beispiele für Schwerlastverkehr auf Natursteinbelag existierten. Dennoch konnten die Entscheidungsträger nicht überzeugt werden, sodass die Fahrbahnen in Asphalt ausgeführt wurden. Nichtsdestotrotz erfuhr auch der Busbahnhof eine Gestaltung weit jenseits des Standards. Als metallische und grüne Bänder wechseln sich die gefalteten Haltestellendächer (Architektur: GKKK) mit dichten Platanenreihen ab, wobei auch Überschneidungen entstehen und Bäume das Dach durchstoßen. Die in Form geschnittenen Kronen der „Baumpakete“ beginnen erst in 4,50 Metern Höhe, sodass Sichtbeziehungen für die Fußgänger erhalten bleiben.

Vom Granitbelag ist der asphaltierte Kreisverkehr nur durch eine minimale Kante abgesetzt. Sein Zentrum bildet eine Rotunde, mit einem Abgang zur Tiefgarage unter dem Platz. Eingfasst wird sie von einem ringförmigen Wasserbecken, das skulpturale Wirkung entfaltet. Auch bei den Stadtmöbeln wurde nicht auf Standardware zurückgegriffen: eigens entworfene Lichtmasten für den Busbahnhof; konische Natursteinpoller und asymmetrische Sitzblöcke aus Beton als Abgrenzung zwischen Fußgänger- und Pkw-Bereich. Für den Platz entwarf WES steinerne Sessel und ließ sie vor Ort in Originalgröße bemustern. Letztlich fiel die Wahl aber auf lange Sitzbänke aus Holz. Ansonsten ist der Platz wohlthuend aufgeräumt, denn die notwendigen Richtungsweiser für Ankomende befinden sich bereits im Bahnhofsgebäude. Die großen Pflanztöpfe ließ die Stadt später aufstellen, der Mut zum freien Raum wurde an dieser Stelle nicht konsequent umgesetzt. Zur Fertigstellung des Platzes 2009 eröffnete an seinem Westende ein Fahrradparkhaus, 2016 folgte ein weiteres auf der Südseite des Bahnhofs (Architektur von beiden: Osterwold Schmidt). Damit wurde eine Verkehrsdrehscheibe komplettiert, die Fern- und Nahverkehr optimal verknüpft sowie Autos und Fahrrädern angemessenen Parkraum bietet. Im Mittelpunkt steht aber die hochwertige und übersichtliche Gestaltung, die den Fußgänger am wichtigsten nimmt.

Fakten

Planung und Bau: 1999–2009
 Bauherrin: Landeshauptstadt Erfurt,
 Tiefbau- und Verkehrsamt
 Planer: WES LandschaftsArchitektur,
 Hamburg; Gössler Kinz Kerber
 Krienbaum Architekten, Hamburg;
 STP Verkehrsplanung, Erfurt

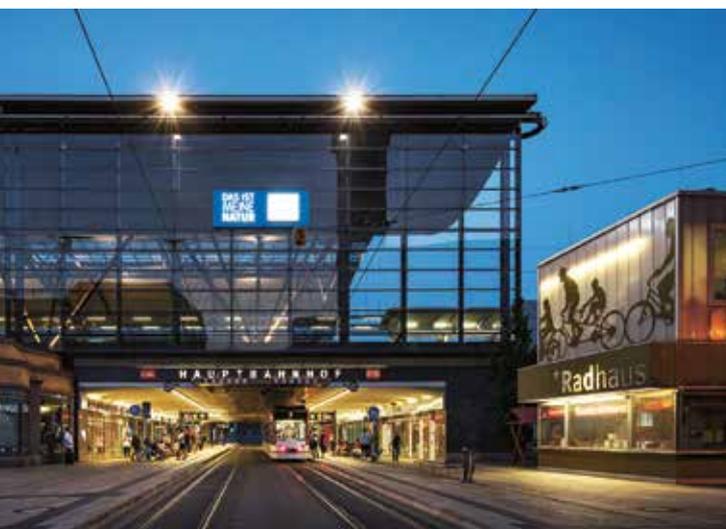
Planungsgebiet: 19.500 m²
 Kosten: 6,92 Mio. Euro brutto
 (Kostengruppe (KG) 500)

Mehr Informationen im Projektsteckbrief
 im Anhang auf S. 138



BAUKULTUR AUF EINEN BLICK

- Außenraum als repräsentative Willkommensgeste
- Weniger ist mehr
- Integration von ÖPNV, Pkw-Tiefgarage und Fahrradparkhäusern
- Öffentliche Bemusterungen
- Informationsreisen zu gebauten Beispielen
- Stadtmöbel eigens entworfen



So hat auch im hessischen Eppstein die Stadt ein brachliegendes historisches Bahnhofsgebäude erworben und saniert. Teile des Gesamtvorhabens – vor allem eine Trassenverlegung samt neuem Bahntunnel – haben die Deutsche Bahn und das Land Hessen finanziert. Die Stadt selbst investierte 7,5 Mio. Euro an eigenen Mitteln in die Sanierung des Gebäudes und seines Umfelds. Damit wurden zum Beispiel Ladestationen für E-Bikes geschaffen. In einer Bürgerstiftung engagierten sich auch private Spender für die denkmalgerechte Sanierung. Im Empfangsgebäude betreibt die Stadt heute ein Bürgerbüro. Das Restaurant hat morgens Angebote für Kinder und bietet abends eine Bühne für Veranstaltungen. Auf diese Weise neu belebt, ist der Bürgerbahnhof zu einer Visitenkarte der Stadt geworden und wurde 2018 vom Verein Allianz pro Schiene zum Bahnhof des Jahres gekürt. Eine bessere städtebauliche Einbindung der Bahnhofsgebäude ins Quartier kann ebenfalls baukulturelle Potenziale freilegen. Ein gelungenes Beispiel ist die Umgestaltung des Bahnhofs in Aschaffenburg. Zwischen Wohn- und Geschäftshäusern der Aschaffener Innenstadt fügt sich der Bahnhof nahtlos ins Stadtbild ein – und das gilt nicht nur für den visuellen Eindruck. Seit 2011 ist er barrierefrei von allen Seiten – auch von hinten – zugänglich und verbindet so den Stadtteil Damm mit der Innenstadt. Die Übergänge zwischen außen und innen sind fließend. Das Gebäude ist speziell auf die Bedürfnisse von seh- und gehbehinderten Menschen, Rollstuhlfahrern oder Eltern mit Kinderwagen zugeschnitten. Weil er nach der Umgestaltung so zugänglich ist, wurde er 2012 zum Bahnhof des Jahres gekürt. Jenseits der Mobilität haben Bahnhofsgebäude eine weitere Funktion für die Stadt: Als öffentliche Gebäude sind sie Impulsgeber für die öffentlichen Räume. Vielerorts engagieren sich zivilgesellschaftliche Initiativen dafür, ungenutzte Empfangsgebäude oder stillgelegte Haltepunkte zu sanieren und umzunutzen. Die Umnutzung zu einem Kulturbahnhof hat in Deutschland in mehreren Städten stattgefunden. Dazu zählen Hilstrup, Neuenkirchen-Vörden und Cloppenburg in Niedersachsen, Kalchreuth in Bayern, Bad Homburg vor der Höhe und Weiterstadt in Hessen, Langenau und Neuenstein in Baden-Württemberg, Overath in Nordrhein-Westfalen und Greifswald in Mecklenburg-Vorpommern. Im Kulturbahnhof in Kassel, der 2020 sein 25-jähriges Jubiläum feiert, befindet sich auch das KAZimKUBA, das 1998 vom BDA Kassel gegründete Kasseler Architekturzentrum. Auch an vielen anderen Orten der Republik werden brach liegende Bahnhofsgebäude kulturell genutzt.

In Wuppertal hat sich der Mirker Bahnhof dank einer gemeinnützigen Initiative und engagierter Einzelner zum Quartierszentrum entwickelt. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude war 1991 stillgelegt worden. 2016 übertrug die Stadtsparkasse Wuppertal als Eigentümerin das Gebäude an die gemeinnützige Utopiastadt gGmbH, die ein Förderverein gegründet hatte. Bislang sind in dem Gebäude neben neuer Gastronomie eine mit 3-D-Drucker und Lasercutter ausgestattete Werkstatt, *Coworking*-Räume, Agentur- und Atelierräume, eine Fahrradwerkstatt und ein kostenloser Fahrradverleih ansässig. Als Kreativ- und Stadtteilzentrum strahlt der Mirker Bahnhof auf den ganzen Stadtteil aus. Der Bahnhof und sein Umfeld sind zur zentralen Anlaufstelle für bürgerschaftliche Initiativen und die Kultur- und Kreativwirtschaft in der Nachbarschaft geworden. Am Mirker Bahnhof führt auch die Nordbahntrasse Jackstädtweg entlang. Der 23 km lange stillgelegte Bahnabschnitt zwischen Düsseldorf und Dortmund ist ein Projekt engagierter Menschen vor Ort und des Vereins Wuppertalbewegung. Die Trasse wurde bis 2013 zu einem Fuß-, Rad- und Skateweg

umgebaut. Der kreuzungsarme autofreie Weg hat dazu geführt, dass sich mehrere kleine und mittlere Betriebe dort angesiedelt haben. Für viele Schüler umliegender Schulen hat er zudem den Schulweg verkürzt und erleichtert.

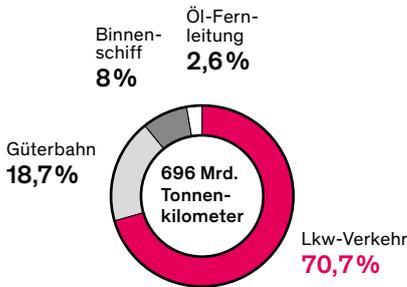
Schienerverkehr Städte und Gemeinden stehen vor der Herausforderung, den Güter- und Personenverkehr stadt- und umweltverträglich zu gestalten, ohne seine Funktionsfähigkeit einzuschränken. Ziel ist es, mittelfristig mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und die Fahrgastzahlen zu verdoppeln. Das bringt baukulturelle Herausforderungen mit sich. Aus den größeren Kapazitäten, der engeren Taktung und den höheren Frequenzen ergibt sich zwangsläufig eine höhere Lärmbelastung an den Trassen. Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt, den Schienenlärm gegenüber dem Referenzwert von 2008 zu halbieren. Die notwendigen Anpassungen zum Lärmschutz sollten stadt- und ortsbildverträglich gestaltet werden, auch wenn das im Zweifelsfall mit höheren Kosten zu Buche schlägt. Lärmschutzwände sind dabei nicht die einzige Möglichkeit. Güterwagen auf eine lärmarme Brems-technik umzurüsten, Trassen lärmabhängig zu bepreisen und besonders laute Züge von der Streckennutzung auszuschließen, sind allesamt Schritte in die richtige Richtung. Außerdem können künftig die längeren Züge an einigen Bahnhöfen den Ausbau der Bahnsteige notwendig machen. Besonders in zentralen, dicht bebauten Lagen müssen individuelle für den Stadtraum verträgliche Lösungen gefunden werden. Über die reine Funktionalität hinaus sollten auch baukulturelle Gesichtspunkte im Fokus stehen. 2011 hat die Bundesregierung das Ziel gesetzt, 30 % des Güterverkehrs mit mehr als 300 km Weglänge bis 2030 von der Straße auf Schienen- und Wasserwege zu verlagern. Das ist ein Grund, warum auch in Deutschland Investitionen in Logistikkonzepte, Schieneninfrastruktur und Lärmreduktion sinnvoll und nötig sind. Die Bundesregierung rechnet damit, dass der Güterverkehr auf der Schiene bis 2030 mit 43 % den stärksten Zuwachs aller Verkehrsträger haben wird. Von 2014 bis 2018 hat die Bundesrepublik ihre Investitionen in die Schiene deshalb um fast zwei Drittel aufgestockt. Mit Pro-Kopf-Investitionen von 77 Euro in die Bahnnetze landete Deutschland 2018 im europäischen Vergleich wirtschaftsstarker Länder trotzdem nur auf den hinteren Rängen.

Neue Trassen und der Trassenausbau müssen planfestgestellt oder -genehmigt werden. Zu Beginn eines Planfeststellungsverfahrens werden die konkreten Planungen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Komplexe Infrastrukturprojekte dieser Art berühren eine Vielzahl privater und öffentlicher Interessen, die im Verfahren angehört, erörtert und abgewogen werden müssen. Planfeststellungsverfahren benötigen oft Jahre und stehen deshalb auf dem Prüfstand: Vorhabenträger sehen durch Verzögerungen die Handlungsfähigkeit des Staates gefährdet und auch die Akzeptanz in der Öffentlichkeit leidet unter Dauer und Komplexität der Verfahren. Baukulturelle Belange sind nicht direkt Gegenstand solcher Verfahren. Das hat zur Folge, dass schon bei Streckenfindungen versucht wird, Proteste vorwegzunehmen und zu umgehen. Qualität und Schutz der Kulturlandschaften haben häufig das Nachsehen. Das Deutsche Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung Speyer hat für eine Studie Experten interviewt und Planfeststellungsverfahren quantitativ analysiert. Die Ergebnisse weisen in eine andere Richtung: Die Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange transparent und früh einzubinden, ist – neben der Qualität der Planunterlagen – ein

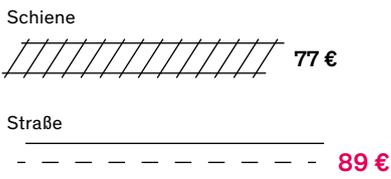
Lkw-Verkehr in öffentlichen Räumen

Quelle: Allianz pro Schiene 2018, 2019; BMVI 2019; Deutsche Bahn 2019

Güterverkehr in Deutschland 2017



Pro-Kopf-Investitionen des Bundes 2018



Zunahme des Verkehrsaufkommens durch Lieferverkehr

88 % der befragten Kommunen verzeichnen eine Zunahme des Verkehrsaufkommens im Bereich Lieferverkehr/Logistik. Das hat – etwa durch das Parken in zweiter Reihe – direkte Auswirkung auf die Inanspruchnahme von Verkehrsflächen. [K18](#)

Hauptfaktor, um die Verfahren zu verkürzen. Ende 2019 hat die Bundesregierung einen Gesetzentwurf auf den Weg gebracht, um wichtige Verkehrsprojekte zu beschleunigen. In zwölf Pilotprojekten soll eine Genehmigung per Gesetzesbeschluss des Bundestags erprobt werden. Wenn auch der gesetzliche Weg zu einer Reduktion der Komplexität und damit zu einer Beschleunigung führt, sollten dennoch im Sinne des Ergebnisses Transparenz und Akzeptanzbildung weiterhin durch stete Kommunikation, Visualisierungen und Verbesserung der Gestaltungsoptionen befördert werden.

Die kleinteilige Just-in-time-Produktion und -Lieferung von Waren nimmt zu. Das stellt neue Anforderungen an die Logistik und den Güterverkehr auf der Schiene. Züge sind auf hohe Volumen ausgelegt. Sie eignen sich dadurch immer weniger zum flexiblen Transport. Intermodale Transportketten können eine Lösung sein. Kleinere Zustellungen werden dabei an Knotenpunkten gesammelt, en gros transportiert und in Logistikzentren ortsgenau in Wagenladungen aufgeteilt. Ein eigener Gleisanschluss bleibt für viele Unternehmen ein wichtiges Kriterium bei der Standortwahl. Stillgelegte Gleisanschlüsse können reaktiviert, Strecken und Bahnhöfe ausgebaut werden. Die Broschüre *Die Bahn bringt's* stellt Logistikkonzepte vor, die den Gütertransport auf der Schiene erfolgreich in differenzierte Transportketten einbinden. Im Masterplan Schienengüterverkehr hat der Bund 2017 neue Ziele formuliert: Der Schienengüterverkehr soll sich bis 2030 verdoppeln – unter anderem durch günstigere Trassenpreise. Diese Preise für die Schienennutzung sind von 2010 bis 2017 allerdings um 18 % gestiegen, während die Lkw-Maut im selben Zeitraum um 20 % sank. Geplant ist ebenfalls, wichtige Güterverkehrsstrecken für 740 m lange Güterzüge auszubauen und Großknoten ebenfalls auszubauen und zu digitalisieren. Dennoch ist der Anteil des Schienengüterverkehrs an der deutschen Transportleistung von 2016 bis 2018 um 0,3 % zurückgegangen. Der Anteil der Straße hat in diesem Zeitraum weiter zugenommen.

Stadtlogistik 2018 wurden in Deutschland 3,52 Mrd. Pakete verschickt. Das sind 43 Pakete je Einwohner und fast 5 % mehr als im Vorjahr. Verantwortlich dafür ist nicht zuletzt der Onlinehandel. Auf den letzten Kilometern, also für die eigentliche Paketzustellung oder „letzte Meile“, wird zunehmend auf städtischen Lieferverkehr gesetzt. Dieser wächst genau wie der innerstädtische Wirtschaftsverkehr durch den anhaltenden Zuzug, sinkende Haushaltsgrößen und ein verändertes Konsumverhalten weiter. Die Infrastrukturen sind aber noch nicht ausreichend an die Anforderungen heutiger Logistikprozesse angepasst. Gesundheitsschädliche Emissionen des wachsenden Lkw-Verkehrs, die zunehmende Behinderung des Verkehrsflusses, Fragen der Verkehrssicherheit und der Flächeninanspruchnahme stellen die Städte vor Probleme.

Die EU-Kommission fordert in ihrem *Weißbuch zum Verkehr*, dass Städte bis 2030 ihre Logistik weitgehend CO₂-frei gestalten. Um das Ziel zu erreichen, müssen intelligente stadtverträgliche Logistikkonzepte entwickelt werden. Verkehrsträger zu vernetzen, ebnet den Weg, ihre jeweiligen Vorteile zu verbinden. City-Logistik-Konzepte bündeln Warenströme und verteilen sie neu. Bisweilen kommen auch wieder Straßenbahnen als Gütertrambahnen zum Einsatz. Einige Kommunen wie Düsseldorf, Bielefeld oder Bremen haben Logistikkonzepte erstellt, die jeweils in ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept (einen Green City Masterplan) eingebettet sind. Intelligentes Lademanagement erlaubt

es, E-Fahrzeuge wie Räder oder kleinere Lieferwagen nachts aufzuladen. Sendungen in der Stadt mit kleineren Fahrzeugen oder Lastenrädern auszuliefern, verringert den Flächenbedarf des Lieferverkehrs und verursacht weniger Lärm.

Wer neue Logistikkonzepte umsetzen will, steht vor der Aufgabe, sie mit allen abzustimmen, die Haushalte oder Unternehmen, Handel, Baustellen und Produktionsstandorte beliefern und versorgen. Die meisten dieser Akteure sind privatwirtschaftlich organisiert. Die Digitalisierung kann ihre Kommunikation erleichtern. Mannheim erprobt genau diesen Ansatz und wird dabei vom Bundesforschungsministerium gefördert. Bis 2020 will die Stadt einen Microhub als Sammel- und Verteilstation für den letzten Kilometer aufbauen. In den bisherigen Pilotprojekten wurden für solche Hubs noch keine gestalteten Infrastrukturbauten errichtet, sondern meist temporäre Strukturen wie Container genutzt. Hier liegen künftig Aufgaben für die Baukultur. In Mannheim wird der Microhub vor den Toren der Stadt entstehen: Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) können dort Sendungen bis 40 kg Gewicht per Kleintransporter anliefern. Vom Microhub aus liefern die Dienstleister ihre Sendungen dann mit Lastenrädern in der Stadt aus. Das Rad ist vor allem für kleinere Betriebe wirtschaftlich und in der Stadt oft auch deutlich schneller. Die Idee, Lieferdrohnen einzusetzen, stößt dagegen zunehmend auf Probleme und Widerstand. Testläufe in Bonn, Reit im Winkl oder zwischen der Insel Juist und dem Festland zeigen, dass die Voraussetzungen für eine flächendeckende Paketzustellung per Drohne bisher nicht gegeben sind. Die Bedenken wegen einer Überlastung des Luftraums, Sicherheitsrisiken und Emissionen überwiegen. Aus Sicht der Baukultur sollten bebaute Ortslagen und Städte drohnenfrei bleiben. Feinstaub, Lärm und Umgebungsstress sprechen dagegen, den Luftraum, Dachflächen oder öffentliche Räume durch Drohnen in Anspruch zu nehmen.

Das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt haben 2018 zum ersten Mal den Bundeswettbewerb „Nachhaltige Urbane Logistik“ ausgelobt. Prämiert wurden städtische Logistikkonzepte, darunter auch ein Projekt zur geräuscharmen Nachtlogistik: Elektro-Lkw und lärmoptimierte Entladeprozesse ermöglichten es, Güterverkehre in die Tagesrandzeiten zu verlagern und dennoch auch in gemischt genutzten Gebieten die Lärmimmissionsgrenzwerte für Wohnen einzuhalten. Durchdachte City-Logistikkonzepte helfen, den dichten Verkehr auf den Straßen der Städte zu entlasten. Gebündelte Infrastrukturangebote sind notwendig. Letztlich kann ein verantwortliches Konsumentenverhalten, das die Folgen von Onlinebestellungen und Rücksendungen berücksichtigt, dazu beitragen, Innenstädte und Quartiere von Lieferverkehr zu entlasten.

Nutzungsdruck durch ruhenden Logistikverkehr

46 % der befragten Kommunen sehen hohe Belastungen durch abgestellte Lkw und Kleintransporter. [K21](#)

Stadttechnik und Stadtmobiliar

Gestaltung und Design Damit Menschen Räume nicht bloß durchqueren, sondern sich auch in ihnen aufhalten, flanieren, Feste feiern und sich treffen, müssen diese gut gestaltet sein. Dazu gehören breite Gehwege, genügend Sitzgelegenheiten, Freizeitangebote und schattige Plätze, Kunst, gepflegte Grünanlagen, Wasserbecken, eine ausreichende Anzahl Toiletten und eine gute Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur. Gut gestaltete Stadtmöbel und Ausstattungselemente machen öffentliche Räume lebenswert und geben ihnen Charakter. Das ist ein wirtschaftlicher Standortfaktor, der Einzelhandel,

Gastronomie und Tourismus Impulse geben kann. Die demografische Entwicklung zwingt dazu, diese Ausstattung noch besser auf Kinder, Jugendliche und Ältere abzustimmen. Barrierefreiheit, Orientierung, Sicherheit und die Anpassung an den Klimawandel sind weitere Ziele, an denen die Gestaltung ausgerichtet sein sollte. Die Gestaltung öffentlicher Räume ist ausschlaggebend für den sozialen Austausch. Plätze sollten daher so angelegt sein, dass sich Menschen gern dort aufhalten und miteinander in Kontakt kommen. Sitzgelegenheiten etwa erhöhen die Aufenthaltsdauer um zehn bis 15 Minuten. Das zeigt eine Studie des New Yorker Landschaftsplanungsbüros SWA. Wenn die Sitzmöbel beweglich sind, werden sie fast immer ein Stück verschoben und etwa in die Sonne oder näher ans Geschehen gerückt. Allgemein wird bevorzugt, wenn das Mobiliar unterschiedliche Haltungen zulässt, also zum Beispiel durch unterschiedliche Höhen und Tiefen zum Sitzen, Liegen oder Anlehnen einlädt. Wenn Menschen auf Plätzen zusammenkommen, tun sie das besonders gern um Stadtmobiliar herum. Selbst ein Mülleimer kann als Treffpunkt dienen. Ein Zeichen unzureichend gestalteter Einbauten in öffentliche Räume sind am oder im Weg stehende Schaltkästen. Nachträgliches Graffiti oder die Nutzung als Werbeträger sind nur hilflose Versuche des Umgangs mit scheinbar unvermeidbarer Stadttechnik. Die Bundesstiftung hat 2016 einen Baukultursalon zum Thema Schaltkästen durchgeführt. Die Erkenntnis: Der beste Schaltkasten ist der, der gar nicht erst separat gebaut, sondern in die Randbebauung oder den Untergrund integriert wird. Das Privileg der Leitungsträger, Schaltkästen im öffentlichen Raum aufzustellen, sollte insofern restriktiver gehandhabt werden.

Um Sicherheit und Wohlbefinden zu verbessern, genügt es mancherorts schon, die öffentlichen Räume aufzuräumen, überflüssig gewordenes Mobiliar zu entsorgen und beschädigte Elemente zu reparieren oder zu erneuern. Das reduziert die visuellen Reize und verbessert Einsehbarkeit und Orientierung. Alte und zu viele Werbe- und Verkaufsschilder, Litfaßsäulen, Verkehrsschilder, wild durcheinander abgestellte Fahrräder, ein überholtes Wegeleitsystem, zerstörte Wartehäuschen oder Bänke, vertrocknete Pflanztröge, aber auch ungepflegte Container und stehengebliebene Baustellenabsperrrungen geben nicht nur ein trauriges Bild ab. Sie behindern die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums – speziell für Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist. Die Aufenthaltsqualität sinkt und die Klarheit, die nötig ist, um einen öffentlichen Raum komfortabel zu nutzen, geht verloren. Ein sogenannter *Clutter-Check* kann helfen. Gemeint ist damit eine Prüfung, welche Funktion Elemente im öffentlichen Raum haben und auf welche verzichtet werden kann. Das trifft auch auf Straßenschilder zu, die nicht benötigt werden. Besonders bei innerstädtischen Ortsdurchfahrten führen Großtafeln, Kragarme oder Schilderbrücken, die den Straßenverkehr lenken sollen, zu massiven, nachbarschafts- und raumbeeinträchtigenden Einbauten. Sie sind ein Ärgernis für Bewohner und werden doch im Alltag resignierend hingenommen. Die Anpassung von Geschwindigkeiten unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer birgt das Potenzial, diese Einbauten auf Notwendigkeit zu überprüfen. Nicht ein Mehr, sondern ein Weniger an Schildern erhöht die Effektivität der Aussagen und verändert die Wahrnehmung von Stadtraum. Vorbild für dieses Vorgehen ist Großbritannien. Das britische Verkehrsministerium hat bereits 2013 die Broschüre *Reducing Sign Clutter* herausgegeben. Sie gibt Hinweise, wie man eine unnötige Häufung, Überdimensionierung und hohe Kosten für die Instandhaltung von Schildern vermeidet.

Immer mehr Kommunen verstehen, wie wichtig es ist, Stadttechnik, Ausstattung und Mobiliar ihrer öffentlichen Räume anzupassen und gut zu gestalten. *Design für alle* ist ein gestalterisches Konzept, das den gesellschaftlichen und demografischen Veränderungen Rechnung trägt und hilft, die Forderung nach Barrierefreiheit in Bauen und Mobilität zu erfüllen. 10 % der Menschen in Deutschland sind auf Barrierefreiheit angewiesen, 40 % brauchen sie als Unterstützung im Alltag. Prinzip des barrierefreien Bauens ist es, Dinge so zu gestalten, dass sie *allen* zugutekommen – eben auch Menschen mit Behinderung. Nicht nur Wohnungen und Arbeitsplätze sollten grundsätzlich so barrierefrei wie möglich gebaut werden, auch die öffentlichen Räume und Wege müssen in einer demokratischen Gesellschaft so gestaltet sein, dass sie Teilhabe ermöglichen. Zugänglichkeit sollte als Grundsatz Eingang in den Entwurfsprozess finden – und nicht nur als gesetzliche Auflage gesehen werden. Dann kann die vermeintliche Einschränkung sogar inspirierend sein. Im Jahr 2013 wurde der Augsburger Königsplatz, der zentrale Umsteigeknoten im öffentlichen Nahverkehr der Stadt, zu einer vollständig barrierefreien Mobilitätsdrehscheibe umgebaut. Mobilitätseingeschränkte Personen können sie ohne Hilfsmittel nutzen. Dafür sorgen angemessene Randsteinhöhen an den Wageneinstiegen, Rillensteine und starke Kontraste für Blinde und Sehbehinderte oder die Möglichkeit, sich alle Verkehrsanzeigen auf Tastendruck vorlesen zu lassen. Der neue Platz wirkt aufgeräumter und übersichtlicher und ist – mit viel Bewegungsraum und gutem Wetterschutz an den Bahnsteigen – eine Verbesserung für alle Augsburger. In der Mitte des Platzes steht ein gläserner Pavillon. Die Kante seines Dachs ist beleuchtet; auch das transparente Gebäude selbst erleichtert die Orientierung.

Städte und Gemeinden veröffentlichen vermehrt Leitfäden, um Einheimischen und Besuchern mit Beeinträchtigungen barrierefreie Wege durch den öffentlichen Raum zu weisen. In Regensburg leben 24.000 Menschen mit Geh- oder Hörbehinderung. Für sie hat die Stadt im Rahmen der Initiative „Regensburg inklusiv“ eine Broschüre herausgegeben. *Barrierefrei durch Regensburg* liegt mittlerweile in dritter Auflage vor. Die Broschüre listet Einrichtungen und Angebote in den Bereichen Gesundheit, Verkehr und Wohnen, Einkaufen und Erholung auf. Ein *Pflasterplan* markiert durch ein Ampelsystem, welche Straßen sich für Rollstuhl, Rollator oder kleinrädigen Kinderwagen gut oder eingeschränkt eignen. Regelwerke und Handbücher zur Gestaltung und Beschaffung von Stadtmobiliar, Bodenbelägen oder Leuchten bringen die Baukultur voran. In fast zwei Drittel der Kommunen, die die Bundesstiftung Baukultur befragt hat, gibt es bereits solche Gestaltungshandbücher für den öffentlichen Raum. Sie werden immer differenzierter und behandeln längst nicht mehr nur den öffentlichen Raum an sich. Es gibt Vertiefungen zu konkreten Stadtumbauprojekten, Lichtkonzepten, Sitzmöbeln oder räumlichen Leitbildern. Die Stadt Köln gibt in ihrem Handbuch zur *Via Culturalis* Hinweise zur Gestaltung von Sitzbänken, Leuchtstelen, Bänken, Fahrradständern und Abfallbehältern. Die Gestaltungsgrundsätze, die auch für Begrünungselemente, Leitsysteme und Werbung gelten, sollen zu mehr Aufenthaltsqualität und einem einheitlichen Erscheinungsbild führen.

Auch für Verkehrsbauten wie Straßenbahntrassen oder Autobahnen werden immer häufiger Gestaltungsleitfäden erarbeitet. Sie sind im öffentlichen Raum besonders präsent. Bei ihrer Planung und Gestaltung gilt es deshalb, neben Funktion und Wirtschaftlichkeit auch ästhetische und emotionale Aspekte zu berücksichtigen. In vielen deutschen Städten prägen Straßenbahnen den Verkehr.

Baukultur gewinnt Preise

Arena in Schierke – Sport und Kultur unter einem Dach



Als letzter Ort unterhalb des Brockens bietet der traditionsreiche Kur- und Wintersportort Schierke ideale Voraussetzungen. Doch ab 1961 verhinderte das Dasein als Sperrgebiet jegliche Entwicklung und nach der Wende war Urlaub im Harz erst mal uninteressant. Heute kommen wieder mehr Touristen, die allerdings zeitgemäße Angebote suchen. Mit nur 700 Einwohnern konnte sich Schierke aber kaum aus eigener Kraft touristisch breiter aufzustellen, etwa auch als Kulturort. Die nötige Schlagkraft brachte 2009 die Eingemeindung in das 20 Kilometer entfernte Wernigerode. Dort beschloss man 2011 unter Einsatz von Fördermitteln ein millionenschweres Investitionsprogramm für Schierke. Straßen wurden erneuert, das Ufer des Flusses Kalte Bode neu befestigt, Sportanlagen und öffentliche Einrichtungen modernisiert. Am Ortsrand entstand 2014 ein neues Parkhaus für gut 700 Fahrzeuge. Der Ortskern, der von 300 Parkplätzen befreit wurde, ist über eine neue Brücke und eine Grünanlage erreichbar. Diese Impulse sollen nicht zuletzt private Investitionen in die Hotellandschaft anstoßen.

Das denkmalgeschützte Natureisstadion von 1950 sollte zu einer modernen Arena für Sport- oder Kulturveranstaltungen werden, zu jeder Jahreszeit witterungsgeschützt. Das 2013 ausgeschriebene VOF-Verfahren gewann das Berliner Architekturbüro Graff mit einem deutlich expressiveren Entwurf als die Konkurrenz – allerdings auch mit der ehrlichen Aussage, dass die veranschlagten 3,5 Millionen Euro für das gewünschte Programm nicht ausreichen würden. Die Auslober ließen sich überzeugen, zumal das Denkmalschutzamt keine Einwände hatte und die Tourismusbehörde aus marketingstrategischen Gründen ein einprägsames „Signature-Building“ befürwortete, das auch von sich aus Anziehungskraft besitzt.

In Zusammenarbeit mit dem Stuttgarter Ingenieurbüro Schlaich Bergermann Partner entstand ab 2016 eine gegenläufig gekrümmte Schale mit etwa 70 Metern Spannweite und 2.400 Quadratmeter Dachfläche. Sie besteht aus einem Stahlseilnetz, das mit einer PTFE-beschichteten Glasfasermembran bespannt ist. Der stählerne Druckring liegt nur an

zwei Stahlbeton-Auflagern auf, sodass vom überdeckten Spielfeld der Blick auf die bewaldeten Hänge frei bleibt. Auch die Sichtbeziehung zum historischen Schiedsrichterturm bleibt gewahrt. Trotz des starken architektonischen Eingriffs ist also das alte Stadion noch erkennbar. Seine Natursteinterrassen aus Harzer Granit sollten eigentlich nur ausgebessert und gemäß heutiger Versammlungsstättenverordnung abgesichert werden. Die Substanz erwies sich jedoch als so marode, dass neue Tribünen aus Beton erforderlich wurden, vor die man die Originalsteine setzte. Der hölzerne Schiedsrichterturm wurde gesichert und erhielt neue Fenster. Hinzukamen, nahe der beiden Auflager, zwei in die Topografie eingepasste Funktionsgebäude für Gastronomie, Technik, Verwaltung, Sanitär- und Umkleieräume.

An die Stelle der Natureisbahn sollte eine zuverlässigere Kunsteisfläche treten. Das erforderte besondere ökologische Sensibilität, denn Schierke liegt im Naturpark Harz und die Arena direkt an der Kalten Bode. Als Zufluss einer Trinkwassersperre gelten für sie strenge Auflagen: Kühlmittel dürfen also keinesfalls hineingelangen. Als Untergrund der Eisfläche dient ein Drainage-Asphalt, durch den das abtauende Eiswasser hindurchsickert und in den Fluss eingeleitet wird. Die Kühlung auf Glykolbasis erfolgt innerhalb eines geschlossenen Systems durch in den Asphalt eingelegte Leitungen.

Neben winterlichen Angeboten wie Eislaufen, Eishockey oder Eisstockschießen ist seit der Sommersaison 2018 ein breites Spektrum von Sport- und Kulturveranstaltungen hinzugekommen. Ob mit Hüpfburg und Trampolin bei den Kinderferienspielen, mit mobiler Kletterwand, als Freiluftkino, Konzertarena oder Rollschuhdisco, ob für Wanderfestivals, Sommer-Biathlon, Mountainbike-Events oder die beliebte Walpurgisnacht: Schierke hat eine Attraktion gewonnen, die weit in die Region ausstrahlt.

Fakten

| | |
|--|---|
| Planung und Bau: 2013–2017 | Dachfläche, 890 m ² Bruttogeschossfläche (BGF) Gebäude |
| Bauherrin: Stadt Wernigerode | Kosten: 8 Mio. Euro |
| Planer: Graff, Berlin; schlaich bergemann partner, Stuttgart; WES Landschafts-Architektur, Hamburg | Mehr Informationen im Projektsteckbrief im Anhang auf S. 139 |
| Größe: 70 Meter Spannweite, 2.400 m ² | |



BAUKULTUR AUF EINEN BLICK

- thematisch vielfältiger Tourismus „vor der Haustür“
- Modernisierung von Infrastruktur
- Denkmalschutz und „Signature Building“ im Einklang
- Bauen in ökologisch sensibler Umgebung
- Architekten und Bauingenieure als wichtige Partner
- mehr Handlungsfähigkeit durch Verwaltungsreform



Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hat 2016 das Handbuch *Gestaltung von urbaner Straßenbahninfrastruktur – Handbuch für die städtebauliche Integration* veröffentlicht. Es stellt gute Beispiele vor, leitet daraus allgemeine Entwurfsprinzipien ab und zeigt so allen Kommunen Lösungen für einen integrierten Planungsansatz auf.

Gestalterische Zurückhaltung und Nachhaltigkeit standen im Fokus, als die Autobahndirektion Nordbayern ein Handbuch für einen besonderen öffentlichen Raum in Auftrag gab: die Autobahn. Das deutsche Autobahnnetz erreichte 2018 mit rund 13.000 km eine neue Rekordlänge. Autobahnen und die dazugehörigen Bauwerke prägen damit öffentliche Räume allein schon durch die Fläche, die sie beanspruchen. Sie werden indes unterschiedlich wahrgenommen: Für Durchreisende sind die Bauten Teil eines Transitraums. Anwohner dagegen sehen sie als Teil der Landschaft und ihres Alltags. Das *Gestaltungshandbuch BAB A3 – Würzburg bis Erlangen* beschreibt, wie man vorgeht, um die Neubaustrecke durch Steigerwald und Mittelfranken und ihre Ingenieurbauwerke in die Landschaft zu integrieren. Ziel war es, die Identität der dortigen Naturräume zu unterstreichen. Natürliche Materialien und Farben waren bei Brücken und Lärmschutzmaßnahmen wesentliche Gestaltungskriterien. Das Handbuch hob dabei auf Materialien ab, die dauerhaft sind, wertig altern, geringen Wartungsaufwand nach sich ziehen und in der Farbe an die Natur angepasst sind. Der *Leitfaden Straßenraumgestaltung*, herausgegeben von der „Initiative Baukultur für das Welterbe Oberes Mittelrheintal“, setzt ebenfalls den Fokus auf landschaftsgerechtes und nachhaltiges Bauen bei der Gestaltung von Straßen, Wegen, Plätzen, Ingenieurbauwerken und anderen Infrastrukturbauten. So soll bei der Wahl des Pflastermaterials – neben guter Begehbarkeit – Wert auf regionaltypische Baustoffe wie Basalt, Granit, Porphyrt oder Grauwacke gelegt werden.

Poller oder Mauern können die objektive Sicherheit erhöhen. Dennoch sollten solche Abwehrbauten gestalterisch in die öffentlichen Räume integriert werden. Der Grund: Bleiben sie sichtbar, wirken sie fremd und rufen bei vielen Beklemmung hervor. Die Menschen fühlen sich bedroht. Sicherheit in öffentlichen Räumen zu gestalten, ohne solche Gefühle auszulösen, ist eine große Herausforderung. Beim Humboldt-Forum in Berlin wurden die Sicherheitsmaßnahmen so unauffällig wie möglich in die Freifläche integriert. Medien und Sicherheitstechnik sind im Boden verbaut oder versenkbar. Treppen und Sitzbänke aus Dolomit ersetzen viele Poller. Natursteinelemente erfüllen denselben Zweck. Das Konzept der Sicherheitslinie am Humboldt-Forum begegnet möglichen Gefahren damit durch Topografie, Gestaltung und Vegetation.

Baustellen mit Potenzial Baustellen sind für die einen ein Ärgernis, für die anderen eine Attraktion – vor allem in großen Städten. Bauherren informieren inzwischen zunehmend über ihre Vorhaben vor und während der Bauzeit: Besucherzentren und Baustellenführungen sind heute bewährte Kommunikationsmaßnahmen. Gerade bei großen und länger dauernden Baustellen entstehen temporäre Informationszentren mit Erlebnischarakter wie die Humboldt-Box in Berlin. Als besonders störend und belastend empfinden wir Lärm, dessen Ursache wir nicht kennen und bei dem wir nicht wissen, wie lang er anhalten wird. Angaben zur Dauer einer Baustelle sind deshalb ebenso sinnvoll wie Informationen über die Verbesserungen, die durch die Baumaßnahme erzielt werden. In Paris wird an allen Absperrungen, hinter denen Radwege ausgebaut werden,

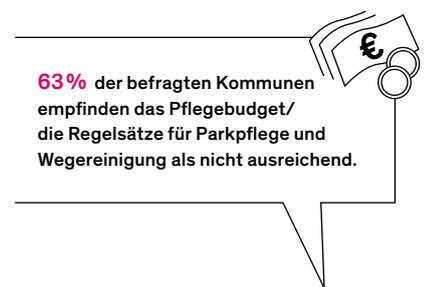
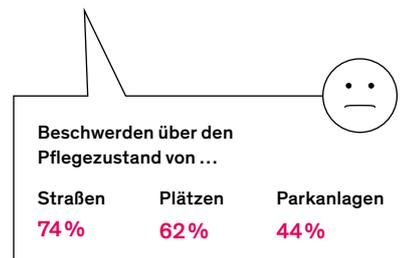
groß der Fertigstellungstermin angekündigt – und mit Begeisterung die Zeit danach beschrieben. Baustellen müssen nicht hinter tristen, grauen und blickdichten Bauzäunen versteckt werden. Diese Zäune künstlerisch zu gestalten, birgt baukulturelles Potenzial. Ein gutes Beispiel war die Bauzaungestaltung am Klagesmarkt in Hannover. Die Gesellschaft für Bauen und Wohnen in Hannover (GBH) organisierte Graffiti-Workshops, die Jugendlichen theoretische Kenntnisse und praktische Fertigkeiten vermittelten. So gestalteten Schüler 260 farbenfrohe Meter Bauzaun. Nach zwei Jahren wurde der Bauzaun für einen guten Zweck versteigert.

Ein Umbauprojekt kann historisch oder gesellschaftlich bedeutsam sein – zum Beispiel, wenn historisches Kunsthandwerk eingesetzt wird oder wenn das Projekt einen wichtigen Platz in der Technikgeschichte einnimmt. Selbst eine kleine Baustelle kann so für einen ganzen Ort sprechen. In Oberursel war das 2011 bei einem der ältesten Häuser der Stadt der Fall. Das Fachwerk des Baus aus dem Jahr 1656 wurde offen zugänglich saniert. Junge Handwerker der Jugendbauhütte der Deutschen Stiftung Denkmalschutz arbeiteten auf der Schau- und Lehrbaustelle, die viel über das Entstehen der Stadt aussagte. Das Bauen als Kulturtechnik und damit auch Baustellen sind Kulturgut. Das zeigte 2019 das Architekturmuseum Cité de l'architecture et du patrimoine in Paris mit der Ausstellung „Die Kunst der Baustelle“. Mit diesem Anspruch müssen auch die Baustelleneinrichtung und -logistik professionell betrieben werden. Unaufgeräumte Baustellen und sich schrittweise in den öffentlichen Raum schiebende Baustelleneinrichtungsflächen, die Fuß- und Radanlagen beeinträchtigen, sind ein Ärgernis. Umgekehrt sind geordnete Abläufe auf der Baustelle ein Zeichen der baukulturellen Kompetenz des jeweiligen Gemeinwesens.

Pflege und Verantwortung Wo die Menschen pfleglich mit den Ausstattungselementen im öffentlichen Raum umgehen, wirkt sich das auf die ganze Stadt aus. Gute Gestaltung und Teilhabe erhöhen die Identifikation der Nutzer mit öffentlichen Räumen und damit auch das Gefühl, für sie mitverantwortlich zu sein. Attraktivere öffentliche Räume verlangen daher nicht nur, dass die Kommunen mit einem auskömmlichen Budget für die Pflege ausgestattet werden. Ebenso wichtig ist es, die Bewohner von Anfang an aktiv in die Gestaltung der Räume einzubinden. Gepflegte, aufgeräumte und gut gestaltete öffentliche Räume brauchen die Verantwortlichkeit der öffentlichen Hand genauso wie die der Stadtgesellschaft. Doch nur wenn die Räume auch zur Nutzung einladen, werden die Menschen sie als Gemeingut anerkennen und Verantwortung für ihren Zustand übernehmen. Öffentlich zugängliche Orte müssen Stadtbewohnern das Gefühl geben, dass es sich um Gemeinschaftsräume handelt, für die auch sie zuständig sind. Nur dann engagieren sie sich. So kann man Vermüllung und Vandalismus vorbeugen. In vielen Gemeinden gibt es beispielsweise einen Müllsammeltag oder einen Ortskern-Pflegetag. In einigen Orten richtet die Kommune solche Aktionen aus, an anderen sind es lokale engagierte Vereine. Ein Beispiel ist der Aktionskreis Leschede, der das Leben vor Ort aktiv mitgestaltet, das Ortsbild und die umliegende Landschaft pflegen und regionale Bräuche bewahren will. Die im Aktionskreis Engagierten haben zum Beispiel einen Dorfplatz als Treffpunkt für die Einwohner gestaltet. Außerdem haben sie mit anderen ehrenamtlichen Helfern mehrere Rastplätze entlang des Emsradwegs geschaffen. Schüler der berufsbildenden Schule Lingen haben sich

Budget verdoppeln!

Quelle: Bevölkerungsbefragung und Kommunalumfrage zum Baukulturbericht 2020/21



angeschlossen und eine Wanderhütte entworfen, sie anschließend selbst konstruiert und an dem beliebten Radwanderweg aufgebaut. Auch die „Emsbürener Dombautruppe“, eine Gruppe Ruheständler, kümmert sich um das Erscheinungsbild ihrer Gemeinde. Sie pflegen unter anderem den weitläufigen Pfarrgarten im Ortskern und halten nebenbei die Kirche und den Friedhof instand. Aus baukultureller Sicht sind solche Aktionen wertvoll, weil sie zu Aneignung und Pflege des öffentlichen Raums beitragen.

Es gibt viele Gründe, warum Abfall nicht immer im Mülleimer entsorgt wird, sondern auf Straßen, Plätzen und in Parks achtlos auf dem Boden landet – zum Beispiel die zunehmende Ichbezogenheit, fehlende soziale Kompetenz oder die von Ordnungskräften so genannte „Verantwortungsübergabe“ an die Stadtreinigung. Ein weiterer Grund ist, dass Menschen zur Nachahmung neigen: Wo schon Abfall liegt, kommt schnell neuer dazu. Der Ort verwahrlost, Vandalismus wird wahrscheinlicher. Gerade an Orten, die bereits als soziale Brennpunkte gelten, multiplizieren sich solche Effekte. Vermüllung zu beseitigen ist teuer. Die Kosten für Reinigung und Instandhaltung trägt letztlich die Gesellschaft. 800 Mio. Euro mussten die Kommunen 2018 in Deutschland für die Reinigung von Straßen und Grünanlagen aufwenden. Und diese Reinigung wird vielerorts teurer: in München allein von 2017 auf 2018 um 6 %. Im Jahr 2017 haben Einwegverpackungen wie Kaffe-to-go-Becher bundesweit insgesamt 105.500 Tonnen Abfall verursacht.

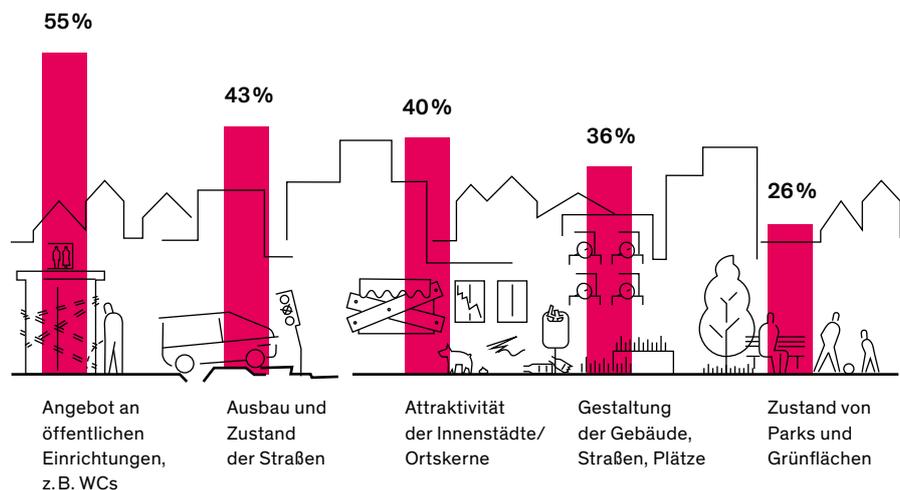
Ob wir uns an einem Ort wohl und sicher fühlen, liegt zu einem Gutteil an dessen Pflegezustand. Dies beginnt bei den Plätzen und endet bei den sauberen Sitzpolstern in öffentlichen Verkehrsmitteln. Schon 2014 hat Forsa für die Bundesstiftung die Bevölkerung befragt und kam zum Ergebnis, dass sich 92 % der Menschen gut instandgehaltene und gepflegte Gebäude, Straßen und Plätze wünschen. Die Mittel, die den Kommunen für diese Pflege zur Verfügung stehen, sind jedoch oft zu knapp bemessen. Denn die Budgets steigen häufig nicht mit

Verantwortung und Pflege

Quelle: Bevölkerungsbefragung und Kommunalumfrage zum Baukulturbericht 2020/21

89 % halten den Zustand von öffentlichen Räumen für (sehr) wichtig.

Es sind damit weniger/überhaupt nicht zufrieden ...

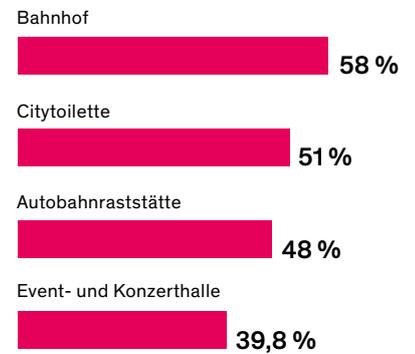


dem Aufwand und den Pflegekosten, wie das Beispiel einiger Berliner Bezirke zeigt. Knapp zwei Drittel der Kommunen, die die Bundesstiftung Baukultur 2019 befragt hat, gaben an, dass das zur Verfügung gestellte Pflegebudget und die Regelsätze nicht ausreichen. Ein zu gering kalkuliertes Pflegebudget aber kann Sanierungs- und Investitionskosten für Ersatzmaßnahmen nach sich ziehen, die um ein Vielfaches über denen einer dauerhaft guten Instandhaltung liegen. Gute Pflege verhindert zudem Imageschäden und erspart unerfreuliches Beschwerdemanagement. Denn auch das zeigte die Befragung: Die Menschen beschwerten sich über den schlechten Zustand öffentlicher Räume. In 44 % der Kommunen gibt es Beschwerden über Parkanlagen. Der Pflegezustand von Plätzen gibt in 62 % und der von Straßen sogar in 74 % der Gemeinden Anlass zu Kritik aus der Bevölkerung. Ein ähnliches Bild ergab die Bevölkerungsbefragung zur Zufriedenheit mit dem Angebot an öffentlichen Einrichtungen wie Toiletten, Bänken oder Mülleimern. In Städten ab 100.000 Einwohnern sind nur 34 % der Menschen zufrieden, zwei Drittel dagegen unzufrieden. Um gegen die zunehmende Vermüllung im öffentlichen Raum vorzugehen, wurden in der Schweiz das *Handbuch Littering* und eine *Littering Toolbox* als Praxishilfen erarbeitet. Lokale Behörden, Gemeinden und Industrievertreter haben das Handbuch gemeinsam erarbeitet. Die Publikation beschreibt Instrumente, um Kampagnen gegen das achtlose Wegwerfen von Müll in Gemeinden, Schulen und der Wirtschaft zu entwickeln und durchzuführen. Dazu gehören ausreichende Entsorgungsinfrastrukturen, Raumpatenschaften, Abfallunterricht, aber auch qualitativ gestaltete Räume. Die *Littering-Toolbox* ist frei im Internet zugänglich.

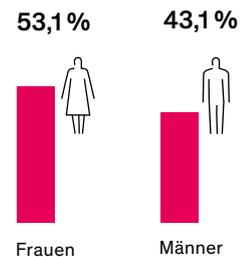
Kommunen in einer finanziell angespannten Situation können Vorhaben oft nur schrittweise in Angriff nehmen. Wo Räume umgestaltet werden, greifen sie deshalb oft auf die vorhandene Ausstattung zurück und binden sie ein, um zu sparen. Auch die Bewohner und Nutzer von öffentlichen Räumen werden in die Verantwortung genommen. Augsburg hat eine Gebrauchsanweisung für die Stadt herausgegeben – als eine Art Knigge für den öffentlichen Raum. Eine Karte darin zeigt, wo es in der Stadt öffentliche Toiletten, Grillplätze, Badeseen und andere Angebote gibt und welche Nutzungsregeln gelten. Gibt man Anwohnern die Möglichkeit, öffentliche Räume selbst zu gestalten, übernehmen sie häufig im Gegenzug auch die Verantwortung für deren Pflege. Denn die Identifikation mit Selbstgeschaffenem ist hoch – und damit auch der Wille, verantwortlich und pflegsam damit umzugehen. Bis 2015 wurde im Rahmen der IBA Hamburg das südliche Reihersteigviertel zum Weltquartier saniert: als Modellprojekt für interkulturelles Wohnen. Die Anwohner hatte man nicht nur nach ihren Wünschen an den öffentlichen Raum gefragt, sie wurden auch in die Realisierung eingebunden. So gestalteten Bewohner die von ihnen gewünschten Freiräume und Spielplätze selbst mit. Kunst und Spielgeräte wurden gemeinsam entworfen und gebaut. Vandalismus und Vermüllung haben dadurch im Vergleich zur Zeit vor der Sanierung merklich abgenommen.

Jeder Zweite ärgert sich über den Zustand öffentlicher Sanitärräume

Quelle: Blue Responsibility / GfK 2017



Wer ist unzufriedener?



Demokratie und Prozesskultur

Öffentliche Räume sind Orte des Lernens: Weil dort verschiedene Gruppen aufeinandertreffen, bilden sich Werte und Normen der Gemeinschaft aus. Öffentliche Räume bieten die Möglichkeit zur Teilhabe an der demokratischen Gesellschaft, indem sie Raum für alle Gruppen und Individuen und für deren freie Meinungsäußerung bieten. Durch die tägliche Interaktion sind diese Räume immer im Wandel: Sie prägen die Menschen und werden von diesen geprägt. Werden sie schlecht gestaltet, nicht gepflegt oder privatisiert, macht sich das im sozialen Leben einer Stadt oder Gemeinde bemerkbar. Hier kann Baukultur wirksam werden, weil sie die Bedeutungs- und Handlungsebene ist, die alle Aktivitäten zur Gestaltung öffentlicher Räume verbindet.

Demokratie, Nutzung und Teilhabe

Soziale Infrastrukturen Wer sich in öffentlichen Räumen aufhält und bewegt, handelt immer wieder aufs Neue die Regeln des Zusammenlebens aus. Wir testen, wie weit wir uns ausleben können, wo die Grenzen liegen, und welche Erwartungen die Gesellschaft an uns hat. In öffentlichen Räumen bilden sich Werte und Normen der Gemeinschaft aus. Dort ist der Einzelne mit Menschen und Verhaltensweisen konfrontiert, die ihm fremd und unvertraut sind. Dichte, Enge, Verkehr, Lärm und andere Meinungen sind Zumutung und Herausforderung in einem. Sie entstehen, weil verschiedene Gruppen aufeinandertreffen. Nach Ansicht vieler ist es um die gegenseitige Rücksichtnahme nicht gut bestellt. Das zeigte 2019 eine Umfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach. Mehr als drei Viertel der 30- bis 59-Jährigen berichten von zunehmender Aggressivität im gesellschaftlichen Umgang. 59 % der Befragten erleben rücksichtsloses und aggressives Verhalten auf öffentlichen Plätzen. Im Straßenverkehr klagen sogar 90 % darüber. In öffentlichen Räumen lernen Menschen, Rücksicht zu nehmen, sie aber auch einzufordern. Dafür müssen diese Räume zum Austausch einladen und so gestaltet sein, dass sich die Menschen auf Augenhöhe begegnen können.

Chicago wurde 1995 von einer beispiellosen Hitzewelle heimgesucht, die 700 Menschen das Leben kostete. Forscher der New York University entdeckten: Das Unglück folgte einem sozialräumlichen Muster. In ärmeren Vierteln waren mehr Menschen gestorben als in reicheren. Einige Nachbarschaften in sozial schwächeren Stadtteilen hatten sich jedoch als erstaunlich widerstandsfähig erwiesen, ohne dass dafür eine Erklärung auf der Hand lag. Besonders zwei Quartiere weckten das Interesse der Forscher. In ihrer Demografie und den gefährdeten Personengruppen waren sie fast identisch und nur durch eine Straße voneinander getrennt. Trotzdem war die Zahl der Todesfälle in einem Viertel enorm hoch, im anderen extrem gering. Besuche vor Ort enthüllten den Unterschied: Verlassene Bauten, verwahrloste Straßen und wenig Geschäfte ließen in einem Quartier viele allein in ihrer Wohnung bleiben. Im anderen Viertel gab es dagegen ein vitales öffentliches Leben: Gepflegte Straßen und Gehwege, Läden, Cafés und Bibliotheken lockten die Menschen oft aus ihrer Wohnung. Die

Nachbarn kannten sich, wussten so, wen man nicht mehr gesehen hatte, seit die Hitze die Stadt im Griff hatte, und kümmerten sich umeinander. Dadurch erhielten viele Zuwendung, die dringend Hilfe brauchten.

Die Vielfalt der vorhandenen Versorgungs- und Freizeitangebote wirkt sich gerade in Dörfern und Kleinstädten auf die Lebensqualität und das Zusammenleben der Bewohner aus. Alle öffentlich zugänglichen Orte wie Cafés, Gemeindezentren, Dorfläden oder Arztpraxen spielen in kleineren Orten eine wichtige Rolle. Solche sozialen Punkte ziehen Menschen in die Ortskerne und führen dazu, dass sich ihre Wege kreuzen. Treffpunkte wie ein Markt- oder Festplatz, an denen die dörfliche oder kleinstädtische Gemeinschaft zusammenkommen kann, ermöglichen ein vielfältiges Miteinander. Gibt es in einer Gemeinde dagegen keine Räume und Gelegenheiten, sich geplant oder ungeplant zu treffen, leidet das gemeinschaftliche Dorfleben. Am härtesten trifft das Bewohner, die wenig mobil sind und auf Kontakte in ihrem engeren Umfeld angewiesen sind. Einen Treffpunkt zu schaffen, kann umgekehrt zur Initialzündung für neues nachbarschaftliches Leben und ehrenamtliches Engagement werden.

Die kleine Gemeinde Werpeloh im niedersächsischen Emsland beispielsweise eröffnete 2012 ein Mehrgenerationenhaus. Das Haus ist heute Dreh- und Angelpunkt eines Netzwerks von mehr als 20 Vereinen, die alle in dem kleinen Ort aktiv sind. Außerdem treffen sich dort regelmäßig junge Eltern zu einer Krabbelgruppe für ihre Kinder. Einige Frauen bieten zwei Mal in der Woche einen Mittagstisch für die Grundschul Kinder an. Ab und zu findet ein Sonntagskaffee statt, im Winter beherbergt das geräumige Haus einen Weihnachtsmarkt. Die Werpelohener nutzen die Räumlichkeiten außerdem für Ausstellungen, Theateraufführungen, Vorträge und weitere Aktionen. So prägen Gemeinschaftsorte den Sozialraum.

Feste bringen die Menschen zusammen

82% aller Deutschen haben bereits an einem Stadt- oder Straßenfest teilgenommen. **B6**

Baukultur stärkt ländliches Leben

Öffentliche Räume für vitale Ortskerne

Quelle: Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung 2019

- ✓ Bedarf analysieren und bedienen
- ✓ Altbau statt Neubau fördern
- ✓ Leerstand anpreisen
- ✓ Läden im Ortskern fördern statt Supermärkte am Ortsrand
- ✓ Dorfverschönerungsstrategie
- ✓ Hauptamtlicher Ansprechpartner für Baukultur
- ✓ Erfolgsmodelle aus anderen Regionen benennen
- ✓ Regelmäßige Bürgerversammlungen und Bürgersprechstunden
- ✓ Beratung für Zuziehende

Mehrgenerationenhäuser

Mobilitätsangebote wie zum Beispiel Bürgerbusse

Haus für die Dorfgemeinschaft

Multifunktionaler Dorfläden

Spiel- und Sportplätze

attraktive Plätze



Zunehmende Nutzung öffentlicher Räume durch Demonstrationen

Zunahme an Demos und Kundgebungen im Zeitraum von 2008–2018

Quelle: rbb – Rundfunk Berlin-Brandenburg 2018



Schule der Demokratie Öffentliche Räume spielen eine zentrale Rolle in der Demokratie. Im alten Athen war die Agora Mittelpunkt des gesellschaftlichen Lebens. Der Platz im Zentrum der Stadt war Marktplatz, Festplatz und Versammlungsort. Es war der zentrale Ort für politische Debatten. Die Herrschaft des Volkes braucht einen solchen Raum. Heute sind Plätze und andere öffentliche Räume nicht mehr die einzigen Foren, in denen sich die Menschen austauschen, ihre Meinung bilden und ihrem politischen Willen Ausdruck geben. Die Digitalisierung hat neue Möglichkeiten geschaffen: In den sozialen Medien können wir unabhängig vom Ort im virtuellen Raum diskutieren, uns über Grenzen hinweg vernetzen und organisieren. Dennoch erleben öffentliche Räume als Ort der politischen Willensbildung eine Renaissance. Artikel 8 des Grundgesetzes gibt allen die Freiheit, friedlich für die eigene Meinung auf die Straße zu gehen und sie in öffentlichen Räumen kundzutun. Das Bundesverfassungsgericht fasst diesen Grundsatz heute noch weiter. In einem Urteil von 2011 erklärte das Gericht die Auflösung einer politischen Demonstration im Frankfurter Flughafen durch einen privaten Sicherheitsdienst für verfassungswidrig. Der Wunsch, eine „Wohlfühlatmosphäre in einer reinen Welt des Konsums zu schaffen“, sei der Funktion des Flughafens als Ort der „politischen Diskussionen und gesellschaftlichen Auseinandersetzungen“ unterzuordnen. Zwar befindet sich der Flughafen in privater Trägerschaft, entscheidend sei aber seine Anmutung als öffentlicher Raum.

Die Zahl angemeldeter Demonstrationen hat sich in vielen Großstädten in den letzten zehn Jahren mehr als verdoppelt. In Stuttgart verdreifachte sich die Zahl der Demonstrationen und Kundgebungen von 2008 bis 2018 sogar auf 1.439 im Jahr. Die Bilder der Auseinandersetzungen um das Großprojekt Stuttgart 21 gingen im September 2010 um die Welt. Das hat ganz Deutschland verändert: Bürgerbeteiligung wird heute anders praktiziert als zuvor. Eine Phase Null mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung ist mittlerweile in mehr und mehr Kommunen etablierte Praxis. Viele Städte und Gemeinden haben begonnen, gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern Leitlinien zur Beteiligung zu erarbeiten. Bis Sommer 2019 hatten laut dem Netzwerk Beteiligung 84 Kommunen eigene Beteiligungsrichtlinien verabschiedet. In Baden-Württemberg gelten seit 2014 die *Verwaltungsvorschrift Öffentlichkeitsbeteiligung* und der *Leitfaden für eine neue Planungskultur*. Sie schreiben für Projekte des Landes eine Phase Null unter Beteiligung der Bevölkerung vor. Allerdings lässt sich Partizipation nicht verordnen. Sich in solche Teilhabeprozesse einzubringen, setzt Ressourcen voraus und will geübt sein – am besten von Kindheit an.

Baukulturelle Bildung Baukulturelle Bildung schafft in der gesamten Gesellschaft ein Bewusstsein für die natürliche und gebaute Umwelt. Als wichtiger Teil der Allgemeinbildung hat sie die Aufgabe, Kinder, Jugendliche und Erwachsene bei ihrer Persönlichkeitsentwicklung zu unterstützen. Der Raum um uns herum wirkt von früher Kindheit an auf uns ein. Ein Bewusstsein dafür zu schaffen, welche Umgebung uns als Bewohnern und Nutzern guttut und auf welche Weise unsere Räume uns nachhaltig beeinflussen, ist ein wichtiger Baustein zur Teilhabe an einer demokratischen Gesellschaft. Baukulturelle Bildung regt dazu an, sich selbst als verantwortungsvollen Mitgestalter der eigenen Lebenswelt zu verstehen und etwas zu verändern. Dieses Gefühl der Selbstwirksamkeit ist wichtig. Denn wer gar nicht erst erwartet, sein Lebensumfeld zum Guten verändern zu

können, für den lohnt es sich auch nicht, es zu versuchen. Wenn wir der Frage nachgehen, warum wir beim Überschreiten der Grenze nach Skandinavien oder in die Schweiz vielfach auf ein intaktes, qualitativvolleres Orts- und Stadtbild treffen, dann liegt die Antwort in der größeren gesellschaftlichen Bedeutung von Architektur und Design und der soliden Basis, die hierfür in Schule und Bildung gelegt wird.

Baukulturelle Bildung muss interdisziplinär gedacht werden. Wie bei der kulturellen Bildung sind Pädagogik und Kunst wichtige Bezugspunkte. Architektur und Landschaftsarchitektur, Stadt- und Regionalplanung, Ingenieurwesen, Politik und Verwaltung und auch Wohnungs- und Immobilienwirtschaft kommen unter dem Dach der Baukultur zusammen und tragen neben Ökonomie, Human-, Sozial-, Sprach-, Neuro- und Kulturwissenschaften zu den Inhalten der baukulturellen Bildung bei. Baukulturelle Bildung steht demnach nicht für sich alleine, sondern bezieht verschiedene Akteure, Methoden und Lernorte ein. Sie kann an vielen Orten vermittelt werden: in Kitas, Kindergärten und Familienzentren, im Rahmen von Projektwochen, an Jugendkunstschulen, Volkshochschulen und weiteren Einrichtungen der Erwachsenenbildung oder an Hochschulen. Zudem arbeiten Initiativen, Verbände, Stiftungen und Berufsverbände wie die Bundesarchitektenkammer und die Architektenkammern der Länder mit unterschiedlichen Formaten, die zum Beispiel auch in Museen und Theatern, öffentlichen Parks und Plätzen, in der Stadt und auf dem Land stattfinden können. Als Teil des Regelunterrichts könnten Architekturgeschichte und Stadtplanung bereits Schülern das nötige Grundwerkzeug liefern, um über unsere gebaute Umwelt zu diskutieren. Als Unterrichtsmaterial für jüngere Kinder haben viele noch aus eigener Erfahrung die Bildermappe *Alle Jahre wieder saust der Presslufthammer nieder oder Die Veränderung der Landschaft* in Erinnerung. Sieben großformatige Bilder zeigen denselben Ausschnitt eines Orts von 1953 bis 1972. Die Darstellung verdeutlicht Kindern und in der Diskussion mit ihnen auch deren Eltern bereits seit den 1970er-Jahren, wie sich die Lebenswelt mit zunehmender Bebauung der Flächen verändert hat, und regt zum Nachdenken an. Das Bewusstsein für solche schleichenden Veränderungsprozesse versetzt Menschen so in die Lage, sich in die Gestaltung ihres Lebensumfelds einzubringen.

Neben Wissen und Anschauung gilt es, auch die Wahrnehmungsfähigkeit von Kindern zu schulen. Geeignet sind klassische Kulturtechniken wie Malen, Zeichnen, Basteln, Werken, Höhlen bauen, Rollenspiele mit Einrichtungsgegenständen, Abenteuerspiel oder Schnitzeljagden, um Architekturgeschichte und Räume in der eigenen Stadt zu erkunden. Dafür braucht es mehr schulische und außerschulische Angebote und eine motivierende Anleitung durch engagierte Eltern, Lehrende und Baukulturvermittelnde.

Orte der Bildung Öffentliche Räume sind Orte des Lernens. Hier kommen Eingesessene und Neuankommende, Familien und alle Generationen zusammen. Die öffentlichen Räume erfüllen eine Bildungsfunktion: Ohne dass es uns bewusst wäre, lernen wir dort, indem wir anderen begegnen, Unbekanntes entdecken, Dinge ausprobieren, kommunizieren und unseren Platz aushandeln. Offen zugänglich und ganz selbstverständlich begleiten sie das (Er-)Leben und Aufwachsen von Kindern und Jugendlichen. Spielplätze oder verwilderte Brachflächen bieten notwendige, oft einzigartige Freiräume, um sich zu bewegen, die Welt zu entdecken und die Sinne anzuregen. Das Ziel einer Stadt für Kinder

Jugendliche verbringen mehr Freizeit in öffentlichen Räumen

57% der 14- bis 17-Jährigen haben bereits an gemeinschaftlichen Freizeit- und Sportangeboten in öffentlichen Räumen teilgenommen – ein weit größerer Anteil als unter allen anderen Bevölkerungsgruppen. **86**

Baukultur investiert in Bildung

Schulneubau in Dettmannsdorf – Pädagogische Räume auf dem Land



Wenn die Schule schließt, weicht meist das letzte öffentliche Leben aus einem Ort, der womöglich schon Gasthäuser und Läden verloren hat. Für junge Familien fehlt spätestens dann jeder Anreiz zu bleiben oder herzuziehen. 30 Kilometer östlich von Rostock erlebten die gut 1.000 Dettmannsdorfer das 2002. Die zuständige Schule lag nun eine Dreiviertelstunde mit dem Bus entfernt. Doch in Dettmannsdorf mit seinem regen Vereins- und Wirtschaftsleben fand man sich damit nicht ab. Aus der Bürgerschaft heraus gründete sich ein privater Schulförderverein. Ihm schlossen sich lokale Unternehmer an, die ein sinkendes Bildungsniveau ihrer Auszubildenden beobachteten. Schon 2005 konnte am alten Standort die Freie Evangelische Schule Dettmannsdorf eröffnen, die sich besonderer Berufsnähe verpflichtet hat – mit zunächst elf Schülern einer fünften Klasse.

Die Schülerzahlen stiegen stetig an und bald waren die einfach instandgesetzten Schulhäuser aus den 1950er- und 1970er-Jahren überlastet. Für die fehlenden Gemeinschaftsflächen musste ein Neubau her; ebenso für die Grundschule, die man

seit 2014 in Containern betrieb. Das Raumprogramm sollte aktuellen Lehrmethoden gerecht werden, also das eigenständige Lernen oder Gruppenarbeit ermöglichen. Außerdem war ein Hort geplant. Angesichts des knappen Budgets von drei Millionen Euro konnten die Berliner mrschmidt architekten um die Dettmannsdorferin Marika Schmidt nur mit struktureller Reduktion sowie räumlichen Doppelbelegungen auf die vielen Anforderungen antworten.

Im Obergeschoss des 2017 eröffneten Neubaus ist jeweils ein Gruppenraum zwei Klassenzimmern zuschaltbar. Mit den Garderoben dazwischen ergibt sich eine Enfilade, bei der jeder Quadratmeter genutzt und belebt ist – als (schul)öffentlicher Raum im Kleinen. Nachmittags stehen hier für den Hort alle Türen offen. Ein außen liegender Gang dient als Fluchtweg. Die Wandscheiben, Brüstungsbänder und die Deckenplatte aus Stahlbeton machen das Obergeschoss zum Raumtragwerk, das an drei Seiten Auskragungen von bis zu 6,5 Metern erlaubt und überdachte Pausenbereiche schafft. Im Erdgeschoss liegen die Mensa, die Bibliothek, eine Werkstatt, ein

Proberaum für Schülerbands, eine Lehrküche und ein Mehrzweckraum. Er steht nach Schulschluss dem Gemeindeleben oder für Weiterbildungskurse der örtlichen Wirtschaft zur Verfügung. Auch für eine Kinderuni und als Jugendwanderquartier in den Sommerferien hat er sich bewährt.

Das nüchterne Auftreten und die lange Form der Schule leitet die Architektin aus der baulichen Normalität ihres Heimatortes ab: einerseits aus den unscheinbaren Bestandsbauten der Schule, die nicht in den Schatten gestellt werden sollten; andererseits aus dem Mangel einer Bautradition, denn Dettmannsdorf hat weder einen Ortskern noch historische Landmarken. Erst um 1900 entstanden entlang der Straßen einfache Höfe, um 1930 dann größere mit länglichen Baukörpern. Über die DDR-Zeit bis heute folgten überwiegend Hallenbauten und Einfamilienhäuser. Schmidt reagiert darauf mit grauen Putzoberflächen sowie mit lasierten Dreischichtplatten in Fichte.

Mrschmidt Architekten haben gezeigt, dass ein intelligenter und günstiger Schulbau (Baukosten pro m²: 1.196 Euro brutto KG 300+400), der pädagogisch auf der Höhe der Zeit ist, unter den bestehenden Schulbaurichtlinien möglich ist. Die Schule ist zum Mittelpunkt des dörflichen Lebens geworden und sie strahlt aus – in die Region und auf die Gesellschaft. Heute kommen die rund 400 Schüler aus einem Umkreis von 25 Kilometern. Als Standortvorteil wird sie neue Einwohner anziehen und lokale Arbeitsplätze sichern. Die Investition war ein lobenswertes privates Bekenntnis zur Daseinssicherung, von der sich der Staat verabschiedet hatte. Dettmannsdorf zeigt, wie falsch dieser Rückzug des Staates vom Land war. Dass heute ungleiche Lebensverhältnisse und das Abgehängtsein festgestellt werden, ist andernorts direkte Folge dieser fehlenden baukulturellen Strukturpolitik.

Fakten

Planung und Bau: 2014–2017
Bauherrin: Schulförderverein
Dettmannsdorf e.V.

Planer: mrschmidt Architekten, Berlin;
Pichler Ingenieure, Berlin

Größe: 2.006 m² BGF
Kosten: 3,06 Mio. Euro

Mehr Informationen im Projektsteckbrief
im Anhang auf S.139



BAUKULTUR AUF EINEN BLICK

- lohnende Daseinssicherung auf dem Land
- Schule als Investition in die Zukunft
- Sicherung öffentlichen Lebens
- Engagement aus der Gesellschaft heraus
- knappes Budget bedingt Doppelnutzungen
- gestalterische Orientierung am Bestand



und Jugendliche ist keinesfalls neu. Schon vor 40 Jahren trug das damalige Monatsmagazin der Neuen Heimat 1979 den Titel *An die Stelle der Autostadt muss die Kinderstadt treten*. Passiert ist nicht viel, obwohl es viele Möglichkeiten gäbe: Fuß- und Radwege, die die Bedürfnisse von Schulanfängern berücksichtigen, ins Stadtbild integrierte offene Treffpunkte, temporäre Spielstraßen (wie die Böckhstraße in Berlin-Kreuzberg) oder Mitmachbaustellen sind nur einige Beispiele.

Häufig engagieren sich Schüler bei der Neu- und Umgestaltung von Schulhöfen. Hier trifft das eigene Nutzerinteresse auf direkte Mitgestaltungsangebote – eine Schlüsselerfahrung von Baukultur. Das Johann-Heinrich-Pestalozzi-Gymnasium in Stadtroda hat 2019 seinen Schulhof umgestaltet. Möglich machte das ein Wettbewerb, den das Land Thüringen und die Deutsche Umwelthilfe ausgelobt hatten. Die Stadtrodaer gewannen – und erhielten 30.000 Euro für einen grünen Schulhof. Die Ideen der Schüler nahm eine Architektin in ihre Planungen auf; eine Eltern-Lehrer-Schüler-Arbeitsgruppe koordinierte die Arbeiten auf der Mitmachbaustelle. Kitas und Schulen, Familienzentren und Jugendeinrichtungen baulich und konzeptionell für die Nachbarschaft zu öffnen, kann neue Räume für Austausch und Freizeit erschließen. Die Evangelische Schule in Dettmamsdorf ist während der Ferien ein Jugendwanderquartier (siehe S. 108). Die Bildungslandschaft Altstadt Nord in Köln stellt ihren Speisesaal samt Cafeteria für externe Veranstaltungen zur Verfügung. Die Wege um die Schulgebäude verbinden dort zugleich die Stadt mit dem Klingelpützpark. Solche Beispiele zeigen: Schulen bergen universelle Raumpotenziale und können als Gemeinschaftsorte genutzt werden. Gesellschaftliche Umbrüche machen es ländlichen Gebieten besonders schwer, ausreichend Schulplätze bereitzustellen. Die Kinderzahlen schwanken erheblich. Schulen vielfältiger zu nutzen, kann gerade dort den Schulstandort stärken und die Gemeinde als Wohn- und Arbeitsort attraktiver machen.

Treffpunkte für Jugendliche

Quelle: Bevölkerungsbefragung zum Baukulturbericht 2020/21

Als geeignete öffentliche Orte für eine gemeinsame Zeit empfinden 14- bis 17-Jährige

Freizeit- und Sportanlagen



Park- und Grünanlagen



Gastronomische Angebote
Straßencafés, Kioske, Biergarten etc.



Fußball- bzw. Bolzplatz



Spielplätze



Skateranlagen



Bänke und Straßenmöbel



Räume neu denken Immer öfter ergreifen die Menschen selbst die Initiative. Sie geben der Stadtentwicklung neue Impulse. Studien der Harvard Kennedy School of Government zeigen: Ob wir mit der Demokratie zufrieden sind, hängt in hohem Maß von unseren Beteiligungsmöglichkeiten auf lokaler Ebene ab. Die Zufriedenheit ist in den Ländern am höchsten, in denen die Kommunen über weitreichende Kompetenzen verfügen und versuchen, die Bevölkerung aktiv einzubinden. Städtebauliche Missstände auf der einen und Potenziale entwicklungsfähiger Flächen auf der anderen Seite beflügeln die Fantasie der Stadtgesellschaft. Dieser Einfallsreichtum sollte auf baukultureller Handlungsebene aktiv genutzt werden. Beim Österreichischen Platz in Stuttgart war das der Fall. Das Wort „Platz“ war dort lange eher ein Echo vergangener Tage. Mit dem Umbau zur autogerechten Stadt hatte sich der Charakter verändert: oben ein mehrspuriger Kreisverkehr, unterm Verkehrsrondell 187 Parkplätze. Städtebaulich war das ein Unort im Herzen der Stadt. Als unwirtlicher Treffpunkt der Drogenszene wurde er nach Möglichkeit gemieden. 2016 begann die Bürgerinitiative „Stadtlücken“ Ideen zu sammeln, was auf dem Platz passieren könnte. In politischen Gremien fand der Verein Unterstützung für die Vision eines kulturellen Experimentierraums auf Zeit. Die Stadt verzichtete auf die Einnahmen aus Parkgebühren, richtete den Platz für 140.000 Euro im Sinne des Vereins her und unterstützte dessen Aktionen mit weiteren 80.000 Euro. Ein interdisziplinäres

Projektteam der Ämter für Stadtplanung, Tiefbau und öffentliche Ordnung, der Wirtschaftsförderung und einiger Bezirksvorstände brachte das Projekt gemeinsam mit den Menschen vor Ort auf den Weg. Bis Ende 2019 gab es Konzerte, Chorproben, Tischtennisturniere, Diskussionsrunden und Filme; man setzte sich regelmäßig zum gemeinsamen Abendessen zusammen, und man lotete Perspektiven für eine Nachnutzung aus. Die städtebauliche Trennlinie zwischen zwei Stadtbezirken wurde wieder zur mit sozialem Leben gefüllten Nahtstelle. Beim Wettbewerb *Europäische Stadt: Wandel und Werte – Erfolgreiche Entwicklung aus dem Bestand* des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI) belegte das Projekt 2018 den ersten Platz in der Kategorie *Stadtraum*.

Zeit für Experimente Der Bund fördert beides: das Engagement für das Gemeinwohl und die Teilhabe an der Gestaltung von Gemeinden und Städten. Engagierte, die Projekte im öffentlichen Raum planen, finden alles, was sie dazu wissen müssen, in der *Freiraum-Fibel* des BBSR. Das BMI unterstützt zudem die „Urbane Liga“, einen Zusammenschluss junger Stadtmacher. Die Liga ist aus dem Jugendforum Stadtentwicklung hervorgegangen, das die *Freiraum-Fibel* miterarbeitete, und hat selbst schon viele Projekte in deutschen Städten initiiert. Zweimal im Jahr diskutiert die Liga Fragen der Stadtentwicklung und Beteiligung mit der Staatssekretärin für Bauen und Wohnen und weiteren Mitgliedern des Ministeriums. Das Modellvorhaben „Jugend.Stadt.Labor“ des BBSR zielte darauf ab, längerfristige Beteiligungsstrukturen für junge Menschen zu schaffen. Sie konnten in selbstorganisierten Ideenlaboren über ihr Lebensumfeld diskutieren und es mitgestalten. In einer zweiten Phase wurden die dabei entwickelten Projekte mit den Jugendlichen umgesetzt. Ein besonders erfolgreiches Beispiel war das „PLATZprojekt“ in Hannover. Ein Bürgerverein gestaltete in einem Gewerbegebiet im Stadtteil Linden 5.000 m² innerstädtische Brache zu einem städtischen Experimentierfeld um. Eigentlich auf Zeit angelegt, hat sich das Projekt mittlerweile verstetigt. *Coworking Spaces* für Start-ups, Ateliers und Werkstätten, eine Fahrradmanufaktur und ein Müttercafé – Jahre nach seiner Gründung wirkt das Projekt weiter mit vielfältigen Angeboten in die Stadtgesellschaft hinein. 30 Initiativen nutzen die Infrastruktur gemeinsam. Sie organisieren über 150 Veranstaltungen und 50 Workshops im Jahr. 2019 wurde das Projekt zum Landessieger Niedersachsen beim deutschen Nachbarschaftspreis nominiert. Stadt und Trägerverein haben eine unbefristete Nutzungsvereinbarung geschlossen: Die Stadt stellt Geräte, Informationen und Materialien; der Verein übernimmt die Verkehrssicherung und den Rückbau der Anlagen.

Dass immer mehr Menschen ihr Lebensumfeld mitgestalten wollen, gilt nicht nur in großen Städten – ganz im Gegenteil. Das zeigen die Freiwilligenveys, mit denen die Bundesregierung seit 1999 in regelmäßigen Abständen erfasst, wie sich das freiwillige Ehrenamt in Deutschland entwickelt. Auf dem Land engagieren sich dabei tatsächlich mehr Menschen als in den großen Städten. In vielen Gemeinden, die abseits großer Ballungszentren liegen, begegnen Anwohner aktuellen Problemen mit Kreativität und Engagement. Einrichtungen des täglichen Bedarfs, Lebensmittelläden, Gaststätten oder kulturelle Treffpunkte zu erhalten, stellt gerade in ländlichen Gebieten, die unter Überalterung und Schrumpfung leiden, eine Herausforderung dar. Ehrenamtliches Engagement trägt maßgeblich zur Lebensqualität in kleineren Ortschaften bei. Das zeigt sich

unter anderem daran, dass es überall in Deutschland auch inmitten stark schrumpfender ländlicher Regionen Ortschaften gibt, die stabil sind oder gar wachsen. Hier gibt es meist eine aktive Bürgerschaft, die den öffentlichen Raum gestaltet, Begegnungsorte erhält und auf diese Weise das Zusammenleben fördert. Ihr Engagement manifestiert sich in gebauten Räumen. Die Politik sollte daher alles daransetzen, Initiativen für den Ort zu unterstützen.

In der Gemeinde Rottenbach in Thüringen gründeten Engagierte 2015 eine Genossenschaft, um sich des verfallenden Bahnhofs im Stadtkern anzunehmen. Der Umbau des Baudenkmals wurde zum ersten Projekt der Internationalen Bauausstellung Thüringen. So konnte die Stadt Fördermittel von Bund und Land gewinnen, um auch den Vorplatz umzugestalten. Er ist heute ein lokaler Verkehrsknoten mit grünen Inseln, auf denen Äpfel wachsen und gegärtnert wird. Die Mitglieder der Genossenschaft beteiligten sich aktiv an Konzeption, Gestaltung und Entwicklung des Bahnhofs. Herzstück ist das einzige Geschäft vor Ort: Im BahnHofladen bietet die Genossenschaft Produkte aus der Region an. Daneben dient das Bahnhofsgebäude als Bürgerbüro und Gemeinschaftstreffpunkt. Politik sollte für Rahmenbedingungen sorgen, unter denen vor Ort neue Ideen entstehen und sich entfalten können. Fördermittel zu beantragen, ist allerdings meist mit einigem bürokratischen Aufwand verbunden. Ausgerechnet finanzschwache Kommunen mit wenig Personal können das nicht leisten. Die Förderrichtlinien sollten daher so gestaltet sein, dass auch diese Kommunen den Antragsprozess bewältigen können. Die Verwaltung sollte regionale Initiativen wo immer möglich unterstützen, etwa indem sie Büros bereitstellt, Fortbildungen und Rechtsberatung anbietet oder kleine Förderbeträge (etwa für Fahrtkosten) unbürokratisch bereitstellt. Um auf Dauer ein vielfältiges Engagement zu ermöglichen, müssen einzelne Initiativen niedrigschwellig unterstützt und Infrastrukturen für dieses Engagement langfristig finanziert werden.

Die Gestaltung öffentlicher Räume sollte heute nicht als Top-down-Prozess gesehen und gehandhabt werden. Baukulturell qualitätsvolle Räume entstehen, wo sich alle Beteiligten austauschen und zusammenarbeiten. Ob die Impulse von Bürgerinnen und Bürgern oder von der Verwaltung ausgehen, ist unerheblich. Wichtig für den Projekterfolg ist, in der Startphase, also in der Phase Null, alle Akteure einzubeziehen, und diese Kommunikation im dauerhaften Betrieb, der Phase Zehn, in regelmäßigen Steuerungsrunden aufrechtzuerhalten.

Öffentliche Räume für alle

Eigentum schafft Werte Die öffentliche Hand sollte ihre Flächen nicht mehr veräußern, sondern sie sichern und vermehren. Nur so können Städte und Gemeinden sicherstellen, dass wirklich alle Menschen am Gemeinschaftsleben teilhaben – unabhängig von Herkunft, körperlicher Verfassung oder Einkommen. Die Entwicklung der Mieten und Bodenpreise wird vor allem in den Ballungsräumen für Bevölkerung wie Kommunen zu einer immer größeren Herausforderung. Von 2010 bis 2019 sind die Baulandpreise im bundesweiten Durchschnitt um 50 % gestiegen. In den größten Städten haben sie sich in nur fünf Jahren sogar verdoppelt. Vielerorts haben die Kommunen selbst dazu beigetragen, indem sie eigene Liegenschaften zu Höchstpreisen veräußerten oder verpachtet haben. Der Baukulturbericht 2018/19 hat die Verknappung und Verteuerung

von Bauland in den Städten bereits beleuchtet: Bezahlbares Bauland ist für Städte und Gemeinden ein Schlüssel, um ausreichend bezahlbaren Wohnraum bereitzustellen. Steigende Bodenwerte und Wohnungsknappheit setzen aber auch die öffentlichen Räume unter Druck. Wo Bauland teuer ist, sind auch die Mieten hoch. Das verändert die Sozialstruktur der Wohnungsmieter und die Art gewerblicher Nutzungen. Beides schlägt sich unmittelbar auch in den öffentlichen Räumen dieser Quartiere nieder: Die Durchmischung schwindet, die Nutzungen ändern sich. Bodenwertsteigerungen gehen zu großen Teilen auf Investitionen in öffentliche Räume zurück, die die Lagegunst heben. Die öffentliche Hand investiert in Infrastruktur, schafft Bau- und Planungsrecht oder gestaltet öffentliche Räume. Davon profitieren private Eigentümer in Form der sogenannten Bodenrente. Der eigentliche Immobilienwert liegt im Boden und nicht in den Bauten, sodass man heute nicht mehr von Betongold, sondern von Bodengold sprechen muss. Bodenwertsteigerungen auf privaten Flächen werden derzeit wieder hinsichtlich der Gemeinwohlverpflichtung diskutiert. Wenn sich durch die Planung einer Stadt oder Gemeinde die zulässige Nutzungsart eines Grundstücks ändert oder aufgehoben wird und das den Wert

Baukultur verbindet Quartiere

Wallhafen in Lübeck – Temporärer Brückenschlag für neue Wegebeziehungen

Die Hansestadt Lübeck, deren Altstadt bereits 1987 in die Welterbeliste der UNESCO eingeschrieben wurde, bietet weitaus mehr als den mittelalterlichen Stadtkern. Gerade auch außerhalb der Lübecker Altstadt liegen viele Potenziale für künftige Stadtentwicklungen. Auf der nördlichen Wallhalbinsel soll ein Wohn-, Kultur- und Gewerbequartier entstehen. Die im Jahr 2015 eröffnete Kulturwerft Gollan bietet bereits einen attraktiven kulturellen Anziehungspunkt in den Industriegebäuden im Lübecker Hafen. Vor Ort unterstützt das ArchitekturForumLübeck e. V. die Diskurse mit den Betroffenen. Anlässlich seines 20-jähriges Jubiläums machte der Verein der Stadt und allen, die dort leben, eine temporäre Pontonbrücke über den Lübecker Wallhafen zum Geschenk. Die Abstimmungen dafür erfolgten unter anderem mit der Wasserschutzpolizei, der Hafenbehörde, der Ausflugsschiffahrt und der im Wallhafen tätigen Holzumschlagsfirma. Mitgliedsbeiträge und Spenden sicherten die Finanzierung. Die 80 Meter lange und vier Meter breite Fußgänger- und Fahrradbrücke wurde aus hohlen Plastikwürfeln zusammengesteckt. Rampen an den Kaikanten bildeten den barrierefreien Übergang. Drei Wochen lang verband die Pontonbrücke die Innenstadt mit der Potenzialfläche St. Lorenz. Bei der Bevölkerung fand sie großen Anklang. Die Fußwegstrecke zur Altstadt wurde von einer halben Stunde auf wenige Minuten verkürzt. Zusätzlich ermöglichte der Brückenschlag neue Blicke auf die räumlichen Beziehungen der beiden Stadtviertel.

Fakten

Planung und Bau: 2019
 Bauherr: ArchitekturForum Lübeck e.V.
 Planer: ArchitekturForum Lübeck e.V.
 Größe: Länge 80 m, Breite 4 m

Mehr Informationen im Projektsteckbrief
 im Anhang auf S. 139



BAUKULTUR AUF EINEN BLICK

- räumliche Verknüpfung von Stadtvierteln
- Aufzeigen von städtebaulichem Potenzial mit temporärem Projekt
- Attraktivitätssteigerung von Fuß- und Radverkehr

des Grundstücks mindert, kann der Eigentümer nach § 42 Baugesetzbuch eine Entschädigung verlangen. Ein Planungswertausgleich, der in beide Richtungen greift, war zwar im Entwurf des Bundesbaugesetzes von 1955 vorgesehen, ließ sich aber nicht durchsetzen. Auch bei der Novelle in den 1970er-Jahren scheiterte der Vorschlag im Bundesrat. Regelungen, die Wertsteigerung des Bodens abzuschöpfen, finden sich immerhin in den Landesverfassungen von Bayern und Bremen. In der Regel sind sie auch Gegenstand städtebaulicher Verträge im Zuge von Bauleitplanverfahren.

Ökonomen des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln (IW) empfehlen, Eigentümer an der Finanzierung öffentlicher Infrastruktur zu beteiligen. In einem Gutachten haben sie 2019 zum Beispiel die Wertsteigerung berechnet, die durch eine neue Bahnhaltestelle für die Häuser in der Umgebung entsteht. Halbiert sich danach durch die bessere Anbindung die Fahrtzeit zum Hauptbahnhof um eine halbe Stunde, verteuert das den Kaufpreis einer Wohnung um mindestens 500 Euro je Quadratmeter. Entwicklungsmaßnahmen, die diese Wertsteigerung teilweise abschöpfen, sind hierzulande selten, in anderen Ländern aber gängige Praxis: als Mehrwertabgabe in den Schweizer Kantonen, als Infrastrukturfonds in Australien oder als *Community Land Trusts* in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Verantwortung räumlich denken Häufig gehen aber auch von Grundeigentümern, Gewerbetreibenden und Unternehmen Standortinitiativen aus. *Corporate Social Responsibility*, also der Wille, als Unternehmen Verantwortung für das Gemeinwohl zu übernehmen, ist für viele Geschäftsleute mehr als ein bloßes Lippenbekenntnis. Schon im Mittelalter verankerte die Hanse, wie auch die Fugger, gesellschaftliche Verantwortung in ihren Leitlinien. Heute sprechen viele Geschäftsleute sogar von „Unternehmensbürgerschaft“. Die Bundesstiftung Baukultur setzt sich im Dialog mit der Immobilienwirtschaft für einen Baukulturkodex ein. Welche Verantwortung für die gebaute Umwelt die Immobilienwirtschaft in ihrem Handeln an den Tag legt, ist auch ein Maßstab für ihren gesellschaftlichen Nutzen. Langfristig führt dieser baukulturelle Ansatz auch zur Sicherung wirtschaftlichen Erfolgs. Gerade in Ballungsräumen sind Flächen knapp, und der öffentlichen Hand fehlen vielerorts die finanziellen Mittel für bauliche Verbesserungen und Pflege. Viele Unternehmer stellen sich daher der Herausforderung, ihrer gesellschaftlichen Verantwortung noch stärker gerecht zu werden.

Seit Mitte der 2000er-Jahre haben zehn Bundesländer das städtebauliche Instrument eines *Business Improvement Districts* (BID) in Landesrecht übersetzt. BIDs sind Bereiche, in denen Gewerbetreibende und Grundeigentümer gemeinsam versuchen, die Standortqualität zu heben. BIDs sind darauf angewiesen, dass sich Unternehmern und Grundstückseigner in Lenkungsausschüssen und Arbeitskreisen engagieren. Über selbst auferlegte und zeitlich befristete Beiträge der Teilnehmer werden beispielsweise Neugestaltung und Pflege öffentlicher Räume finanziert. Eine Zusammenfassung der rechtlichen Rahmenbedingungen und eine kommentierte Liste der BIDs und Modellvorhaben in den einzelnen Ländern hat der deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) veröffentlicht. Der BID Neuer Wall in der Hamburger Innenstadt war 2005 einer der Ersten in der Bundesrepublik. Die Eigentümer von 54 Grundstücken und 93 Einzelhandelsbetrieben investierten über einen Zeitraum von fünf Jahren fast sechs Millionen

Euro. Mit dem Geld entstanden breitere Gehwege aus hellem Granit und bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Außerdem wurden Stadtmöblierung und Beleuchtung modernisiert, die Bewirtschaftung des Parkraums eingeleitet und Pflege und Reinigungsmaßnahmen beauftragt, die über die städtischen Leistungen hinausgehen. Mittlerweile läuft die dritte Runde dieses BIDs – bis Ende 2020. Für Hamburg ist das ein Erfolgsmodell, wie man in einer Publikation nachlesen kann, die die Stadt 2016 gemeinsam mit der Hamburger Handelskammer herausgegeben hat. Bis zu diesem Zeitpunkt waren rein aus Mitteln privater Grundstückseigentümer Projekte mit einem Investitionsvolumen von 50 Mio. Euro umgesetzt worden. Etwa die Hälfte des Betrags ist unmittelbar in die öffentliche Infrastruktur geflossen und damit allen zugutegekommen. Ein „Bündnis für die Innenstadt“ (aus Gewerbetreibenden, Handelskammer, Tourismusverband und Hotel- und Gaststättenverband) hat in einem Standpunkt-papier 2019 auch von der Stadt mehr Investitionen in öffentliche Räume gefordert. Darüber hinaus bekannte sich das Bündnis zu einer Kultur des Miteinanders und zu einer Innenstadt, in der Obdachlose und Bettler genauso ihren Platz finden wie Luxus-Shopper – eine Stadt für alle. Einige Bundesländer entwickeln das Modell über den Handel hinaus weiter. Hamburg selbst erließ 2007 ein Gesetz zur Stärkung von Wohnquartieren durch private Initiativen (GSW). 2012 hat das Land auf dieser Grundlage den ersten *Housing Improvement District* Deutschlands genehmigt. Dessen Ziel ist es, die Wohn- und Lebensqualität im Stadtteil Wandsbek zu verbessern.

Öffentliche Nutzung gewährleisten Grundstücke und Gebäude im privaten Eigentum können der Öffentlichkeit dienen. Das Pharmaunternehmen Merck stimmte die Gestaltung des neuen Merck Innovation Centers (siehe S. 116) eng mit der Stadt Darmstadt ab. Die konnte so auch die Straße umgestalten lassen, die durch das Firmenquartier verläuft. Freiräume, die unmittelbar an die Gebäude von Merck angrenzen, sind unbebaut geblieben und können heute öffentlich genutzt werden. Diese privat geschaffenen Räume können zwar öffentlichen Raum nicht ersetzen, ihn aber sehr wohl bereichern. Über solche Impulse privater Eigentümer lassen sich verwahrloste Orte aktivieren, für die sich niemand verantwortlich fühlt.

Wenn technische Infrastrukturen private Grundstücke queren, muss die öffentliche Nutzung rechtlich abgesichert werden. In der Praxis wirft das vor allem die Frage auf, wie sich sicherstellen lässt, dass die öffentliche Nutzung auch über einen Eigentümerwechsel hinaus Bestand haben wird. Ändert sich der Eigentümer, geraten vertraglich vereinbarte Sicherungen manchmal in Vergessenheit. Ein professionelles Vertragsmanagement ist für die dauerhafte Qualitätssicherung deshalb unverzichtbar. Um Nutzungsrechte für die Öffentlichkeit zu sichern, stehen Kommunen verschiedene Instrumente zur Verfügung. Ein Leitungs- und Wegerecht allein über städtebauliche Verträge oder Bebauungspläne festzusetzen, ist besonders in Konfliktfällen unzureichend. Rechtsfester ist eine Widmung als Weg im Sinne der Straßengesetze der Länder. Leitungs- und Wegerecht (zusätzlich) als Grunddienstbarkeit ins Grundbuch einzutragen, ist eine gute Option. Für die Herrichtung und den Betrieb von Erschließungsflächen und öffentlichen Räumen sind auch Fragen der Wegebaulastträgerschaft, der Unterhaltung und der Haftung zu klären. Nicht immer ist hier die Gemeinde der bessere Ansprechpartner. Ein engagiertes privates

Baukultur gestaltet Straßenräume

Entschleunigung in Darmstadt – Ein Verkehrsraum wird zum Impulsgeber



Zu seinem 350-jährigen Bestehen 2018 ging das Darmstädter Chemie- und Pharmaunternehmen Merck mit neuer Corporate Identity und neuer Firmenpolitik an die Öffentlichkeit. So wollte man sich der Stadt mehr öffnen und im Rahmen von Kooperationsprojekten externen Forschern und Entwicklern Arbeitsplätze zur Verfügung stellen. Dafür entstand am Haupteingang – statt einer zuvor angedachten neuen Hauptverwaltung – ein Innovation Center, das von der Straße etwas zurückspringt und einen Vorplatz ermöglicht. Das Architekturbüro Henn, das für Merck auch einen Masterplan für das gesamte Firmenareal erarbeitet hatte, entwarf es als offene Arbeitslandschaft auf sechs geschwungenen und miteinander verbundenen Ebenen aus Sichtbeton. Dem neuen Image wenig entsprochen hätte allerdings die Lage an der vierspurigen Frankfurter Straße, die den östlich gelegenen offenen Teil des Firmengeländes mit Mitarbeiterparkplätzen, Bürogebäuden und einem gegenüber des Innovation Centers noch zu errichtenden Besucherzentrum

abtrennt. Der wenig gestaltete Straßenraum dazwischen sollte also ebenfalls zum Imageträger werden. In Zusammenarbeit mit der Stadt Darmstadt wurde vom Büro Henn als Generalplaner das Konzept für einen öffentlichen Platz entwickelt, der das Firmengelände optisch zusammenfasst, zum Aufenthalt einlädt und den Durchgangsverkehr bremst. Das Darmstädter Verkehrsplanungsbüro R+T sah dafür eine Entschleunigung des Verkehrs und eine Verengung auf zwei Spuren vor. Durch Berechnungen konnten die Planer nachweisen, dass die auf Bürgerversammlungen geäußerte Angst vor Dauerstaus unbegründet sei und die gewünschten Unter- oder Überführungen nicht notwendig sein würden. Für den Außenraum griffen die Planer von Henn ein Gestaltungsthema aus dem Innovation Center auf: die geschwungenen Sichtbetonoberflächen. Auf dem Platz wurden beiderseits der Straße die zentralen Bereiche in weißem Ort beton ausgeführt, aus dem jeweils drei „Vulkane“ aufsteigen, deren Wölbungen handwerklich hergestellt wurden.



Eingebettet sind diese Zonen in das Konzept des Berliner Büros Topotek 1, das 2014 einen freiraumplanerischen Wettbewerb gewann. Rund um die zwei Betonfelder breiten sich Rasenflächen, Platanenalleen sowie Haine aus Zedern und Säuleneichen innerhalb einer Natursteinsteinfläche aus, die sich bis hinter die gläsernen Begrenzungen des Firmengeländes zieht.

Auf dem Platz gibt es keine definierten Fuß- oder Radwege und selbst die Straße führt, zumindest dem Empfinden nach, über den Platz. Zwar existieren zwei geteerte Fahrbahnen, die jedoch zum sicheren Überqueren durch einen gepflasterten Mittelstreifen getrennt sind. Weil Tempo 30 herrscht, können Passanten im „freien Floating“ auf 170 Metern die Straße an jeder Stelle überqueren. Zugunsten besserer Sichtbeziehungen wurde die Straßenbahnhaltestelle an den Nordrand des Platzes versetzt. Die Schienen können auf drei breiten Furten gekreuzt werden. Wenn Bahnen einfahren, warnen Signale. Ansonsten gibt es keine Ampeln.

Der Emanuel-Merck-Platz liegt bis auf den Bereich der Straße auf firmeneigenen Grundstücken und wurde komplett von Merck bezahlt. Er präsentiert sich aber als öffentlicher Platz – zumindest vordergründig, denn sicherlich dürfte er eher von den Mitarbeitern als von der Stadtgesellschaft insgesamt genutzt werden, und im Zweifel hat Merck das Hausrecht. Auch ist er ein geschicktes Mittel, die Corporate Identity der Firma im Stadtbild zu verankern. Ein Gewinn ist er dennoch: als neuer Ort, wo vorher nur Transitraum war, und als mutiges Verkehrsexperiment, das auf gegenseitiger Rücksicht beruht. Dass das Experiment gelungen ist, erkannten Anfang 2019, ein gutes Jahr nach Fertigstellung, gegenüber der Lokalzeitung Darmstädter Echo auch Vertreter einer einst kritischen Bürgerinitiative an. Die Polizei wusste von keinem einzigen Unfall mit Beteiligung von Fußgängern oder Radfahrern zu berichten und der Stadt lagen „keine Meldungen über besondere Verkehrssituationen“ vor. Der Verkehr laufe flüssiger als zuvor.

Fakten

Planung und Bau: 2015–2017

Bauherrin: Merck KGaA

Planer: Henn, München, Berlin; Topotek 1,

Berlin; R+T Verkehrsplanung, Darmstadt

Größe: 3.500 m²

Kosten: 10 Mio. Euro

Mehr Informationen im Projektsteckbrief im Anhang auf S. 139



BAUKULTUR AUF EINEN BLICK

- Shared Space für Fußgänger, Fahrradfahrer, Autos und Straßenbahn
- gegenseitige Rücksicht der Verkehrsteilnehmer
- flüssigerer Verkehr durch weniger Fahrspuren und Tempo 30
- Privatunternehmen baut und finanziert (teil)öffentlichen Raum
- Straße und Platz als Teil der Corporate Identity



Quartiersmanagement der ansässigen Eigentümer und Nutzer gewährleistet – bei uneingeschränkter Zugänglichkeit – im eigenen Interesse mitunter eine bessere Unterhaltungsqualität.

Wie wichtig Wegenetze und die öffentliche Zugänglichkeit von Räumen für alle gesellschaftlichen Gruppen sind, spiegelt sich in der Städtebauförderung von Bund und Ländern wider. Das Ihme-Zentrum in Hannover ist ein großer Wohn- und Bürokomplex, der früher auch Einkaufszentrum war. Seit Jahren gibt es Pläne, einen breiten, gut ausgeleuchteten und gut gestalteten Fuß- und Radweg durch das Zentrum anzulegen. 2017 hat der Bund das Vorhaben in das Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ aufgenommen, um modellhafte Handlungsstrategien zu entwickeln, wie man mit Immobilien umgeht, die städtebaulich ähnlich prägend und dabei im Besitz mehrerer Eigentümer sind. Noch vor der eigentlichen Planung wurde aus den Fördermitteln ein Rechtsgutachten finanziert, um die rechtliche Machbarkeit der Durchwegung auszuleuchten. Möglichkeiten zur öffentlichen Nutzung lassen häufig selbst in öffentlichen Gebäuden zu wünschen übrig. Als bürgernah zeigen sich nur die wenigsten Regierungsbauten. Sicherheitsschleusen an den Eingängen schließen die Öffentlichkeit aus. Gerade die Lobbys öffentlicher Gebäude sollten daher eine niedrigschwellige Zugangsmöglichkeit schaffen und Sicherheitsbarrieren so weit wie möglich ins Innere des Gebäudes verlagert werden.

Bodenpolitik für das Gemeinwohl Dass der Boden große gesellschaftliche Bedeutung hat, haben viele Verbände und Institutionen längst erkannt. Öffentliche Räume müssen im öffentlichen Eigentum bleiben. Sie sind für das Leben in der Stadt unverzichtbar. Qualitätsvolle, nachhaltige Räume für alle lassen sich am besten verwirklichen, wenn städtischer Grund in kommunaler Hand ist. Damit stehen der Kommune alle öffentlich-rechtlichen, privatrechtlichen, stadtentwicklungspolitischen und verkehrspolitischen Handlungsoptionen offen. Die bodenpolitische Agenda 2020–2030 des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) und des Bundesverbands für Wohnen und Stadtentwicklung (vhw) war bereits Thema im letzten Baukulturbericht: Können Kommunen nur eingeschränkt über Grund und Boden verfügen, bleibt ihr Handlungsspielraum gering. Nur wenn es ausreichend kommunale Flächen gibt, können Städte und Gemeinden steuernd gestalten und flexibel auf Fehlentwicklungen reagieren. Zudem wirken Grundstücke, die sich als Bauland im öffentlichen Eigentum befinden, dämpfend auf das Marktgeschehen.

2018 hat das Bundesministerium des Innern, für Heimat und Bau (BMI) die Expertenkommission „Nachhaltige Baulandmobilisierung und Bodenpolitik“ berufen. Sie legte im Juli 2019 ihre Handlungsempfehlungen vor und führt darin aus, dass Grund und Boden keine beliebig vermehrbare Ware sind, sondern wertvolle Ressourcen. Damit folgt sie einem oft zitierten Urteil des Bundesverfassungsgerichts von 1967. Damals hatten die Richter konstatiert, die Tatsache, dass Grund und Boden unvermehrbar und unentbehrlich seien, verbiete es, ihre Nutzung vollständig dem unübersehbaren Spiel der freien Kräfte und dem Belieben des Einzelnen zu überlassen. Die Positionen der Baulandkommission sind nun Grundlage für die bevorstehende Novelle des Baugesetzbuchs. Sie soll vorhandene Instrumente erweitern und verbessern. Aus Sicht der Baukultur fördert kommunaler Grundbesitz nicht nur die Handlungsfähigkeit von Gemeinden, sondern auch die Identifikation der Menschen mit ihrem Gemeinwesen.

Das Bewusstsein gemeinsamen Flächeneigentums stärkt das kommunale Wirgefüh. Dieser Effekt ist zum Beispiel seit Generationen in der finnischen Hauptstadt Helsinki zu erkennen. Er mündet direkt in einer hohen Qualität von Architektur und öffentlichen Räumen.

Kommunale Handlungsfelder Nicht nur der Gesetzgeber ist gefordert. Ebenso entscheidend ist das Handeln der einzelnen Kommune. Sie setzt eine gemeinwohlorientierte Boden- und Liegenschaftspolitik vor Ort in die Tat um. Kommunen können Flächen an Gruppen und Projekte vergeben, deren Ziele mit denen der Stadtentwicklungspolitik im Einklang stehen. Auf diesem Weg entstehen vielfältige öffentliche Räume, die den Bedürfnissen ihrer Nutzer gerecht werden und breiteren Teilen der Gesellschaft die Teilhabe am öffentlichen Leben erlauben. Vergaben zum Höchstpreis leisten das oft nicht. Ein gutes Instrument, um über die Grundstücksvergabe baukulturelle Qualitäten zu sichern, ist das Konzeptverfahren. In den 1990er-Jahren in Tübingen entwickelt, kommt dabei nicht der Höchstbietende zum Zug, sondern der mit dem besten Konzept. Städte und Gemeinden bestimmen die Auswahlkriterien und legen dabei größeren Wert auf die städtebaulichen, kulturellen und sozialen Qualitäten der Gebote. Die ersten Konzeptverfahren richteten sich vor allem an gemeinschaftliche Wohnprojekte wie Baugenossenschaften oder Baugruppen. Sie sind weniger finanzstark als ihre Wettbewerber. Dadurch sind sie in klassischen Bieterverfahren im Nachteil. Dafür erweisen sich solche selbstnutzenden Gruppen häufig als besonders innovativ und engagiert. Sie übernehmen vor Ort Verantwortung und überzeugen mit Ideen. Heute kommen Konzeptverfahren in ganz Deutschland auch bei der Vergabe an innovative Projektentwickler zum Einsatz. Das Forschungsprojekt „Baukultur für das Quartier“ des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat zehn Konzeptvergaben untersucht, um herauszufinden, welche Vorgehensweisen sich besonders eignen, baukulturelle Ziele zu erreichen. In der gleichnamigen Veröffentlichung des BBSR finden sich Handlungsempfehlungen und Best-Practice-Beispiele dafür.

Das Erbbaurecht kann ein weiteres Instrument einer gemeinwohlorientierten Bodenpolitik sein. Voraussetzungen sind, dass Verträge mit Augenmaß ausgehandelt werden und der Erbbauzins, der sich an den Markt anlehnen sollte, höchstens 2 % über den Kapitalzinsen liegt. 2019 feierte das Erbbaurecht 100. Geburtstag. Bundesweit machen heute wieder mehr Städte und Gemeinden davon Gebrauch. Bei dieser Art der Vergabe bleibt die Kommune Eigentümer des Grundstücks und kann so Vorgaben zur Nutzung machen. Der Erbbauberechtigte zahlt der Kommune einen regelmäßigen Erbbauzins. Dafür erhält er das Recht, auf dem Grundstück ein Bauwerk zu errichten und zu unterhalten. Erbpachtverträge haben üblicherweise eine Laufzeit zwischen 30 und 99 Jahren und werden in einem gesonderten Grundbuch eingetragen. Die Stadt Hamburg besitzt mehr als 4.000 Erbbaurechtsgrundstücke und will das Instrument künftig noch intensiver einsetzen. Im Oktober 2019 hat die Stadt ihr Konzept einer sozial gerechten, aktiven Boden- und Liegenschaftspolitik vorgestellt. Darin haben sich der Senat und die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen darauf verständigt, mehr Grundstücke im Erbbaurecht zu vergeben, um bezahlbaren Wohnraum schaffen. So will die Stadt auch Menschen mit geringeren Einkommen und Rücklagen ermöglichen zu bauen. Die gestiegenen Preise für Baugrund hatten das weiten Teilen der Bevölkerung in den letzten Jahren unmöglich gemacht.

Instrumente der Bodenpolitik

Folgende Instrumente werden von den befragten Kommunen aktiv genutzt:

Quelle: Kommunalarfrage zum Baukulturbericht 2020/21



Eine Stadt, die auf der gesamten Klaviatur einer am Gemeinwohl ausgerichteten Boden- und Liegenschaftspolitik zu spielen weiß, ist Ulm. Die Stadt kauft seit über 125 Jahren systematisch Grundstücke auf, um mehr Gestaltungsfreiheit zu haben und Wohnraum schaffen zu können. Städte müssen über ausreichend eigene Flächen verfügen, um die Grundlagen dafür zu schaffen, dass lebendige gemischte Räume entstehen. Ulm tut das aus der Überzeugung, die kommunale Handlungsfähigkeit zu stärken: Mehr als ein Drittel der Bauflächen des Stadtgebiets ist in kommunalem Besitz. Seit den 1970er-Jahren werden städtische Grundstücke nur verkauft, wenn für ein Vorhaben eine Baugenehmigung vorliegt. In Neubaugebieten werden Bebauungspläne erst dann verabschiedet, wenn die Stadt alle Grundstücke besitzt. Das Ulmer Wiederkaufsrecht verhindert zudem, dass ehemals stadteigene Flächen unbebaut von privat an privat weiterverkauft werden. Ulm war auch ein Vorreiter der interkommunalen Zusammenarbeit. Die Donau trennt die Stadt in Baden-Württemberg vom benachbarten Neu-Ulm, das zu Bayern gehört. In den 1990er-Jahren konkurrierten beide Städte um die Ansiedlung des regionalen Briefzentrums und eines Großmöbelmarkts. Um die negativen Erfahrungen dieser Konkurrenz zu beenden, gründeten sie 1999 einen städte- und erstmals auch länderübergreifenden Stadtentwicklungsverband. Inzwischen gehören diesem Verband sechs Gebietskörperschaften an. Gewerbeansiedlungen werden aus einer Hand geplant. Die Gewerbesteuersätze sind eng abgestimmt, und auch die Steuereinnahmen haben sich in den letzten Jahren parallel entwickelt. Ihre kommunale Planungshoheit nimmt die Stadt Ulm auf diese Weise aktiv und selbstbewusst wahr. Über öffentlichen Grund und Boden zu verfügen ist auch für den Verkehrsumbau und eine nachhaltige Mobilität entscheidend. Auch das hat Ulm Anfang der 2000er-Jahre mit dem städtebaulichen Großprojekt „Neue Mitte“ auf den Weg gebracht: Beleg für den Erfolg ist der Umbau der einst sechsspürigen Neuen Straße in der historischen Altstadt.

Zusammenarbeit

Management für öffentliche Räume Nur gemeinsam und im Austausch entstehen gute Lösungen. Das gilt für das Miteinander der Fachämter genauso wie für das mit Architekten, Eigentümern, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Jedes Ressort hat seinen eigenen Blickwinkel; jedes wird von anderen Überlegungen geleitet: Ordnungsämter nehmen vor allem hoheitliche Aufgaben wahr und möchten Gefahren abwehren. Verkehrsplanern und Tiefbauämtern geht es darum, dass Infrastrukturen technisch funktionieren. Grünflächenämter legen Parkanlagen an und pflegen sie dauerhaft. Verkehrsbetriebe wollen einen störungsfreien Nahverkehr betreiben. Und das Stadtplanungsressort will qualitätsvolle Stadträume gestalten. In öffentlichen Räumen treffen all diese Ansprüche aufeinander. Sie auf das gemeinsame Ziel einzuschwören, lebendige öffentliche Räume zu schaffen, ist kein einfaches Unterfangen. Räume von hoher baukultureller Qualität sind immer das Ergebnis von Kommunikation. Tragfähige Strukturen ergeben sich nicht von selbst, sie müssen geschaffen werden. Der Deutsche Städtetag beklagte 2015 in einem Positionspapier eine Verrechtlichung des Bauwesens. Öffentliches Bauen gleiche häufig einem Prozess der Verantwortungsabwehr, des Nachtragsmanagements und der Mängelrügen. Doch aus der Summe technischer Normen entsteht kein Raum. Stur Normen zu befolgen kann

die politische Verantwortung nicht ersetzen. Die Entscheidung muss auf einer Ebene fallen, die *über* den einzelnen Zuständigkeiten liegt. Zielkonflikte dürfen nicht allein aus der Perspektive einzelner Fachämter entschieden werden. Diese Aufgabe muss gewählten Entscheidungsträgern oder einer Verwaltungseinheit mit Blick aufs Ganze obliegen: einer Projektorganisation für öffentliche Räume.

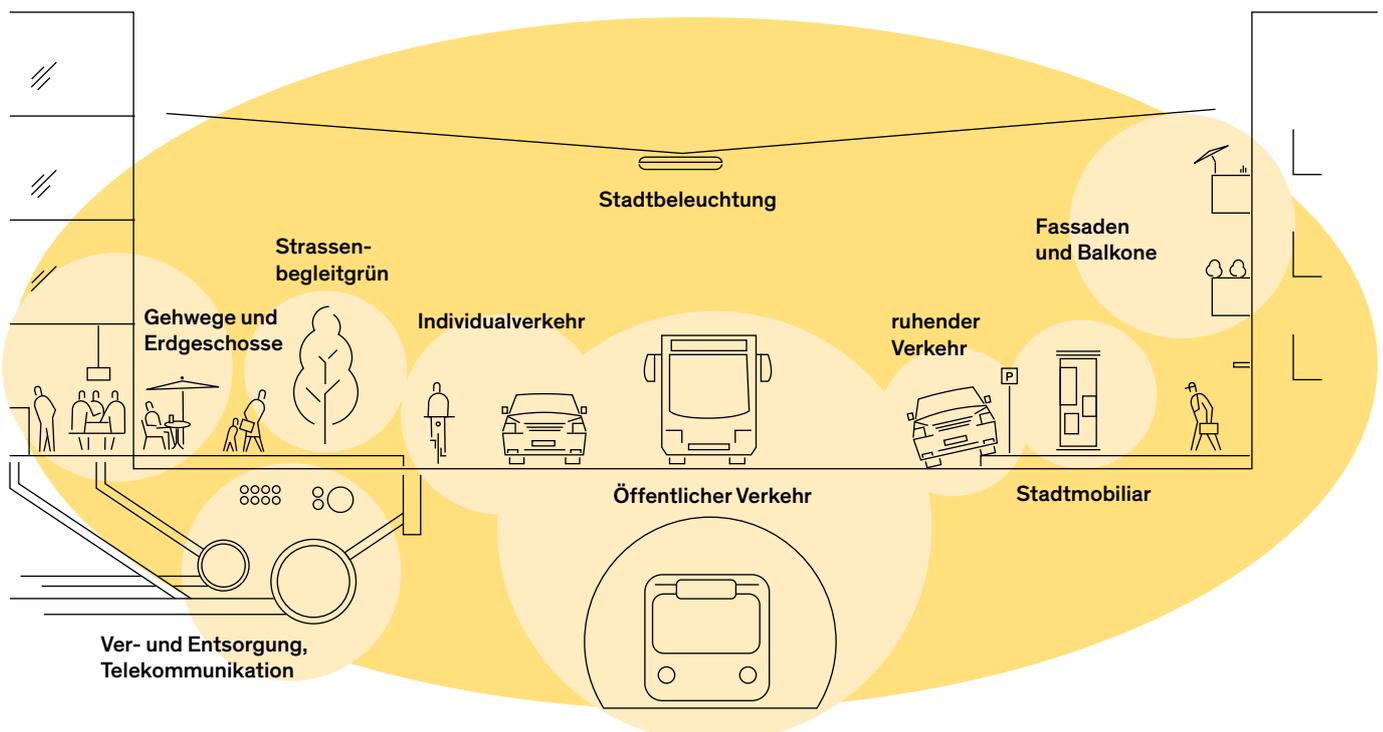
Manche Kommunen bündeln die Zuständigkeiten für den öffentlichen Raum in einer Hand. Hamburg etwa vereint auf Bezirksebene im Fachamt „Management des öffentlichen Raums“ die Aufgabenbereiche Tiefbau, Gartenbau und Forsten. Das kann Abstimmungsprozesse erheblich erleichtern. Auch die Stadt Nürnberg fasst die Leistungen zusammen: im „Servicebetrieb Öffentlicher Raum“. Das Spektrum seiner Aufgaben reicht von Ampeln über Spielplätze und Winterdienst, städtische Brücken und Grünanlagen, Straßen, Wege und Plätze bis hin zur Straßenbeleuchtung. Geleitet wird dieser Servicebetrieb von einem Werksausschuss aus zwölf Stadtratsmitgliedern unter Vorsitz des Oberbürgermeisters.

Zusammenarbeit organisieren Ein Management für Planung, Bau und Unterhaltung öffentlicher Räume muss Regie führen und klare Anlaufstellen schaffen. Tragfähige Entscheidungen verlangen eindeutige Strukturen, wer wofür verantwortlich ist. Eine Stadt- oder Gemeindeverwaltung hat zwei Optionen, öffentliche Räume koordiniert zu planen: durch Absprachen zwischen den Fachämtern oder über Sonderstrukturen. Besonders in kleineren Kommunen kennen sich die Akteure oft persönlich und stimmen sich so auf kurzem Weg, bilateral und informell ab. In größeren Städten sind Lenkungs- und Arbeitsgruppen zur Kommunikation und Koordination jedoch unverzichtbar. Außer den Fachressorts der Stadtverwaltung sollten dabei im besten Fall auch die Politik, die lokale Wirtschaft

Sektorales Denken aufbrechen

Zuständigkeiten im öffentlichen Raum
bereichsübergreifend koordinieren

Bundestiftung Baukultur 2020



Baukultur initiiert Prozesse

Bundesgartenschau in Heilbronn – Durch Freiraum zur strategischen Stadtentwicklung



Als sich die Stadt Heilbronn 2007 zur Ausrichtung der Bundesgartenschau (Buga) 2019 entschloss, war bereits klar, dass man mehr als eine einmalige Großveranstaltung für Gartenfreunde wollte. Vielmehr sollte im innenstadtnahen Neckarbogen auf aufgegebenen Flächen des Binnenhafens ein neues Stück Stadt mit Bezug zum Fluss und zu neuen Grünräumen entstehen. Dazu hatte die Stadt schon das Fruchtschuppenareal auf der Rückseite des Hauptbahnhofs von der Bahn erworben. 2009 folgten ein städtebaulicher Wettbewerb, den Steidle Architekten gewannen und auf dessen Basis 2011 ein Realisierungswettbewerb mit den Büros SINAI und Machleidt als Sieger folgte.

Zwei in den 1930er-Jahren zugeschüttete Hafenbecken wurden als „Karlssee“ und „Floßhafen“ nachempfunden. Um den Floßhafen herum sind drei bandartige Areale für die Bebauung vorgesehen, von denen das östliche als bewohnte „Stadtausstellung“ bereits Teil der Buga war. Der westliche Streifen erhielt für die Zeit der Buga ein Meer aus Rasenwellen, das vom Büro Loma digital modelliert und von

GPS-gesteuerten Baggern automatisiert geformt wurde. Auf dem südlichen Teilbereich waren thematische Gartenkabinette erlebbar. Die übrigen Grünflächen werden, ebenso wie die Seen, über die Buga hinaus erhalten bleiben. Dazu gehören das Neckarufer, das nach der Verlegung einer Bundesstraße in das Gewerbegebiet am Ostufer begrünt werden konnte, sowie der Hafepark, der vom aktiven Industriebetrieb am dahinter gelegenen Neckarkanal durch einen Wall aus dem nicht kontaminierten Abraum der Bodensanierung abgeschirmt wird.

Mit den 23 Gebäuden der Stadtausstellung wird erstmals eine Buga zur Bauausstellung. Die Grundstücksvergabe erfolgte 2015 nach dem Konzeptverfahren zum gutachterlich bestimmten Festpreis, wobei sich Investoren auf beliebig viele Felder bewerben konnten. Jedoch durfte jedes Architekturbüro maximal zwei Häuser planen, die zudem nicht nebeneinander liegen konnten. Über die Projektauswahl entschied eine Jury, die im weiteren Verlauf als Baukommission verstetigt wurde und die Bauberatung mit übernahm.

Im Blick hatte man dabei nicht nur die Architektur der Einzelbauten, sondern auch bauliche Innovationen (Konstruktionsweise, Materialien, Energiekonzept) sowie einen funktionierenden Nutzungsmix für ein städtisches Quartier mit 800 Bewohnern. Bis zur Baugenehmigung erfolgte kein Verkauf, sondern nur eine Anhandvergabe.

Entstanden sind nicht nur Deutschlands höchstes Holzhaus, sondern auch zwei Baugruppenhäuser, ein städtisches Kinderhaus mit Kita und Wohnungen für Alleinerziehende, betreutes Wohnen, ein Inklusionsprojekt, Studentenappartements und ein Boarding House, aber auch Eigentumswohnungen. Mietwohnungen machen insgesamt etwa die Hälfte aus, wobei 30 Prozent gefördert sind. Hinzu kommen ein Waschsalon, Gastronomie, ein Gemeinschaftsraum und Gewerberäume im Erdgeschoss, die während der Buga als Ausstellungsflächen genutzt wurden.

Dass ein ganzer Stadtteil nur drei Jahre nach der Ausschreibung fertiggestellt werden konnte, ist nur zum Teil mit dem Termindruck durch das Großereignis zu erklären. Für strukturierte, kurze Entscheidungswege sorgte vor allem die Projektsteuerung durch die Buga-Gesellschaft, die Architekten, Investoren und Verwaltung bei Planungsrunden stets an einen Tisch brachte. Ihre Rolle als Leiterin, Moderatorin und Konfliktlöserin behielt sie bis zur Leistungsphase 8 bei. Weitgehend reibungslos konnte die Umsetzung außerdem erfolgen, weil seit 2009 die sogenannte Leistungsphase Null betrieben wurde: So war die Idee der Buga mit Ideenwettbewerben, Geländeführungen, Vorträgen, Broschüren und einer Infobox bereits weit in die Bevölkerung hineingetragen worden. Für Heilbronn hat die Buga nicht nur mediale Aufmerksamkeit und einen Prestigegewinn gebracht, sondern als Motor der Stadtentwicklung neue Kräfte freigesetzt. Die zwei weiteren Baufelder sollen schon bald nach dem bewährten Modell vergeben werden.

Fakten

Planung und Bau: 2003–2018

Bauherrin: Stadt Heilbronn

Planer: steidle architekten, München;

SINAI, Berlin; diverse Architekturbüros mit Einzelgebäuden

Fläche: 32 ha

Kosten: 189,5 Mio. Euro

Mehr Informationen im Projektsteckbrief im Anhang auf S. 140



BAUKULTUR AUF EINEN BLICK

- einmalige Großveranstaltung als Startpunkt für Stadterweiterung
- frühe Bürgerbeteiligung und umfangreiche Phase Null
- schnelle bauliche Umsetzung durch konsequente Planungskultur
- Investoren, Planer und Verwaltung an einem Tisch
- Stadtausstellung mit urbaner Nutzungsmischung
- Grundstücksvergabe nach Konzeptverfahren
- Mut zu Innovationen in Architektur, Stadt- und Freiraumplanung
- hoher Anteil an Sozialwohnungen



und zivilgesellschaftliche Akteure mit am Tisch sitzen. Die projektbezogene Zusammenarbeit regt oft einen produktiven Austausch unter den Beteiligten an und schafft Verständnis für die Perspektiven der anderen. Sie braucht in der jeweiligen Sondereinheit aber auch eine entscheidungskompetente Leitung. Sichtbare Zeichen für eine gelungene Zusammenarbeit im öffentlichen Raum sind zum Beispiel Seilleuchten für die öffentliche Beleuchtung. Sie beeinträchtigen den Straßen- und Platzraum nicht durch Masten und leuchten ihn angenehm aus (siehe S. 90, Bahnhofsvorplatz Erfurt). Voraussetzung ist aber eine enge Kooperation mit den Anliegern, die die Seilverankerung an ihren Gebäuden dulden müssen.

Wichtige Impulse für integrierte Verfahren und Maßnahmen gehen von der Städtebauförderung des Bundes aus. Untersuchungen des BBSR zeigen, dass Programme wie „Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen“ oder „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ die kommunalen Verwaltungsstrukturen nachhaltig verändert haben. In vielen Kommunen sind im Zuge dieser Förderprogramme akteursübergreifende Arbeitskreise entstanden, die die Planungskultur erneuert haben und zur etablierten Praxis geworden sind. In Esslingen sind für den Umbau der Bahnhofstraße zur Fußgängerzone gleich eine Reihe solcher Arbeitskreise entstanden. Hauseigentümer und Geschäftsleute stellten freiwillige Anliegerbeiträge von insgesamt 100.000 Euro bereit. Auch heute, nach Projektende, stehen sie im regelmäßigen Austausch mit der Stadtverwaltung. Wenn sich Gelegenheit ergibt, ist es wichtig, beherzt zu handeln. Das ist eine Erkenntnis aus den Baukulturwerkstätten. Wenn politische Mehrheiten oder gewählte Entscheidungsträger ein Projekt der Verwaltung stützen, gilt es, die Chance zu dessen Realisierung zu nutzen. Die Bedeutung von Akteuren aus Politik oder Verwaltung, die sich – oft mit großem Tatendrang – persönlich einer Sache annehmen, ist kaum zu überschätzen. Das unterstreicht die Studie *Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume*, in der das BBSR in zwölf Klein- und Mittelstädten Planungsprozesse öffentlicher Räume untersucht hat. Allerdings ist in den komplexer werdenden Verfahren und Prozessen nicht nur politisches Gespür gefragt, sondern auch eine hohe fachliche Qualifikation.

Bauherrenkompetenz stärken Qualitätsvolle öffentliche Räume zu planen gelingt nur mit qualifiziertem Personal. Wenn die öffentliche Hand in den Verwaltungen Stellen einspart, am Ende aber durch mangelhafte Planung und unzureichende Kontrolle enorme Kostensteigerungen und Nachträge hinnehmen muss, ist niemandem geholfen. Zu diesem Ergebnis kommen die Rechnungshöfe des Bundes und der Länder. Öffentliche Bauherren tragen als Projektleitung die Gesamtverantwortung. Koordination, Dokumentation, Vertragsmanagement und einige andere Aufgaben aus dem Bereich der Projektsteuerung lassen sich an Dritte übertragen. Bestimmte Pflichten können dagegen nicht delegiert werden: Der öffentliche Bauherr muss selbst die Ziele vorgeben, das Bauprogramm definieren, die Projektorganisation verantworten, geeignete Vertragspartner auswählen und sich um die Qualitätssicherung und Kontrolle der Auftragnehmer kümmern. Darauf hat die Konferenz der Präsidentinnen und Präsidenten der Rechnungshöfe des Bundes und der Länder hingewiesen. Wesentliche Voraussetzung dafür, so die Konferenz, ist baufachlicher Sachverstand auf Seiten des Bauherren und eine professionelle Projektleitung, die dem öffentlichen Interesse verpflichtet ist. Der Rechnungshof des Landes Rheinland-Pfalz hat 2018 in

seinem Kommunalbericht gefordert, die Bauherrenkompetenz der Verwaltungen zu stärken. Bei vielen Bauprüfungen hatte er unklare Führungsverantwortung und ineffiziente Projektorganisation bemängelt. Vor allem seien Teilplanungen nicht fachgerecht aufeinander abgestimmt und die Beteiligten nur unzureichend koordiniert worden. Hauptgrund dafür sei ein Mangel an Fachkenntnissen. Eine Umfrage des Rechnungshofs unter 107 Gemeinden ergab, dass fast in jeder dritten Kommune kein Ingenieur der Fachrichtung Hochbau beschäftigt ist. Selbst wo es solche Fachleute gebe, fehle ihnen häufig eine Ausbildung für den gehobenen oder höheren technischen Verwaltungsdienst.

Verwaltungen qualifizieren In Zeiten, in denen schon die florierende Bauwirtschaft ihren Personalbedarf kaum decken kann, muss die öffentliche Hand stärkere Anreize schaffen, um Fachpersonal zu gewinnen. Die Verwaltungen leiden immer stärker unter dem Fachkräftemangel. Das belegte 2019 eine Umfrage des Deutschen Städte- und Gemeindebunds (DStGB) unter 463 Kommunen. Die Bewerberlage habe sich seit 2012 dramatisch verschlechtert. In den nächsten zehn Jahren wird ein Drittel der Angestellten von Landkreisen, Städten und Gemeinden in den Ruhestand gehen. Konkurrenzfähigere Gehälter sind dabei nicht alles: Faktoren wie Eigenverantwortung, ganzheitliche und vielseitige Aufgaben, Personalentwicklung und Weiterbildung, ein kooperativer Führungsstil, flexible Arbeitszeiten und ein auch architektonisch attraktives Arbeitsumfeld können motivieren und die Bindung an den Arbeitgeber stärken. Gerade hier kommt die Verwaltung traditionell ihren Mitarbeitern entgegen – und kann das gegenüber der Privatwirtschaft als Stärke ausspielen, sagt eine Studie im Auftrag der Robert Bosch Stiftung.

Personalgewinnung muss heute Menschen in allen Lebensphasen ansprechen. Laut einer aktuellen Studie des Beratungsunternehmens McKinsey werden Bund, Ländern und Kommunen im Jahr 2030 730.000 Beschäftigte fehlen. Bereits heute seien 185.000 Stellen in öffentlichen Verwaltungen unbesetzt. Hamburg plant seinen Personalbedarf deshalb seit langem systematisch mit einem Zeithorizont von acht Jahren. Die zu erwartende demografische Entwicklung, veränderte Aufgaben und Faktoren wie der Fachkräftemangel fließen unmittelbar in die Personalbedarfsplanung ein. So wird deutlich, welche Qualifikationen künftig vermehrt benötigt werden. Konkret wurde in Hamburg sichtbar, dass bei Architekten, Bauingenieuren und sonstigen Ingenieuren ein Engpass drohte. Die Bauverwaltung konnte darauf reagieren und rechtzeitig mehr Nachwuchskräfte anwerben. Stringent organisierte Projekte, bei denen Mitarbeiter in flachen Hierarchien Aufgaben eigenständig wahrnehmen, stärken die Effizienz einer Bauverwaltung. Auch mit anderen Kommunen zusammenzuarbeiten, kann helfen, Personallücken zu schließen. Darauf weist unter anderem die Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement hin. Sie hat viele gelungene Beispiele in einer Datenbank zusammengetragen: Der gemeinsame Bauhof macht sich für die Städte Böblingen und Sindelfingen Jahr für Jahr mit 650.000 Euro Einsparungen bezahlt. Gerade kleinere Gemeinden abseits der Ballungszentren können ihre personellen Ressourcen durch Kooperation effizienter einsetzen. Deshalb fördern Bund und Länder ab 2020 über die neu ausgerichtete Städtebauförderung verstärkt die überörtliche Zusammenarbeit. Sie leistet damit einen wichtigen Beitrag, interkommunale Netzwerke aufzubauen und zu stärken.

Haushaltsmittel werden häufig nicht abgerufen

60 % der befragten Kommunen geben an, dass bei der Umsetzung von Infrastrukturinvestitionen regelmäßig Haushaltsreste verbleiben. [K24](#)

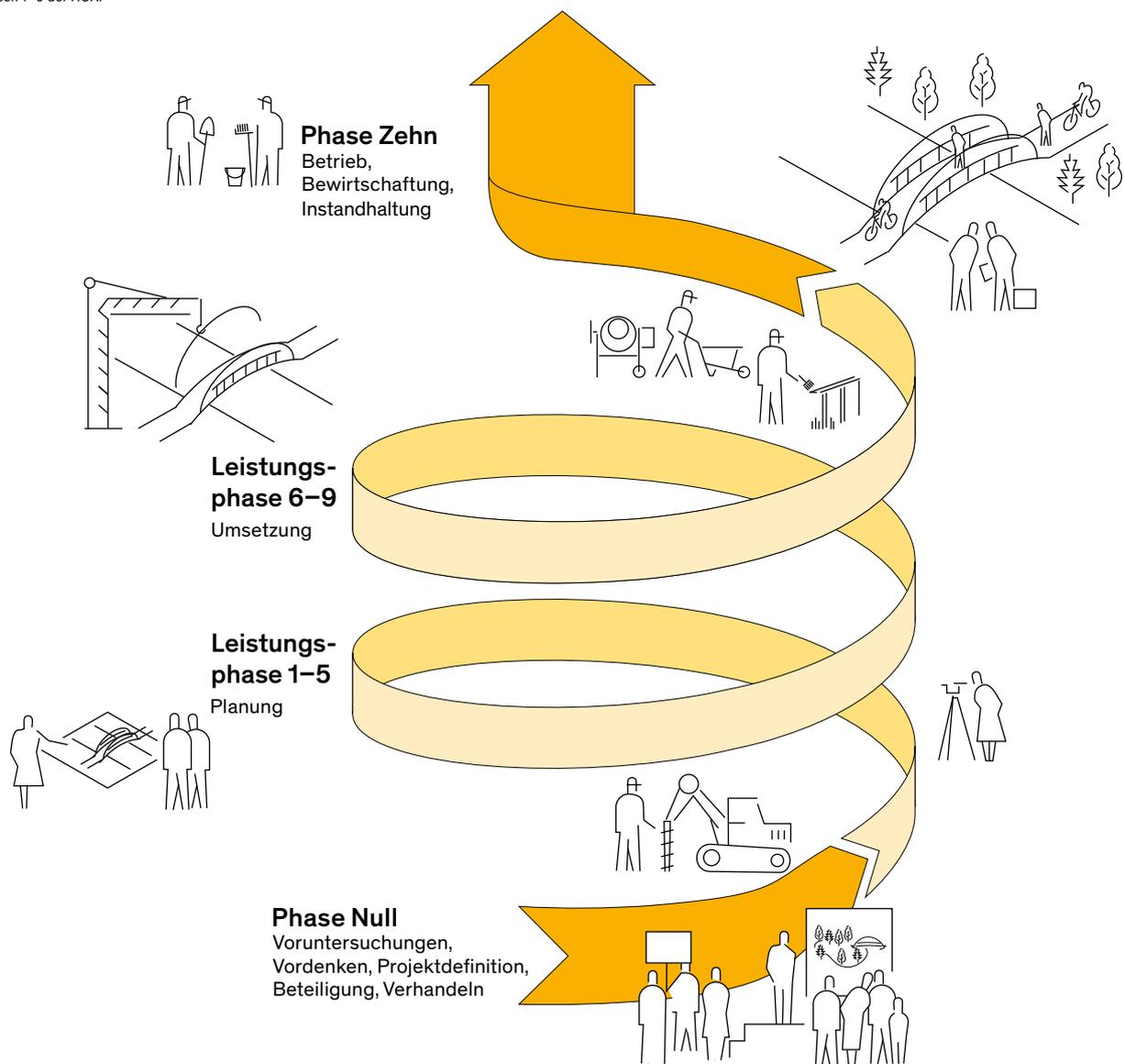
Es mangelt an Personal und Abstimmung

Die Städte und Gemeinden begründen dies mit fehlenden Ressourcen (75 %) und zu komplizierten Abstimmungsprozessen (64 %). [K25](#)

Phase Null bis Phase Zehn Nicht nur die Schaffung, auch Erhalt und Pflege öffentlicher Räume sind Teil der in der Verfassung verankerten kommunalen Daseinsvorsorge. Kommunale Haushalte sollten diesen Aufgaben deshalb bei der Mittelvergabe mehr Gewicht beimessen. Eine Phase Null vor Baubeginn ist in vielen Städten und Gemeinden mittlerweile etablierte Praxis. Auch die Phase Zehn ist entscheidend – gerade bei öffentlichen Räumen. Baukultur endet nicht mit der Einweihung eines Platzes oder einer Grünanlage. Denn öffentliche Räume sind immer im Wandel: Nutzungen ändern sich, neue Nutzergruppen melden Ansprüche an, einmal getroffene Regelungen erweisen sich als nicht tragfähig und müssen angepasst werden. Konflikte entstehen auch, wenn Nutzungen nicht vorhergesehen wurden und die Planung ihnen deshalb zu wenig Raum eingeräumt hat. Für solche Anpassungen im Betrieb sollten Kommunen unbedingt Budgets einplanen oder Rücklagen bilden. Die Kosten für den Unterhalt

Projektstufen Phase Null und Phase Zehn

Bundesstiftung Baukultur 2020 mit Bezug zu den Leistungsphasen 1–9 der HOAI



öffentlicher Räume werden in kommunalen Haushalten allerdings häufig nicht dezidiert ausgewiesen. Kein Haushaltstitel verspricht vermeintlich so viel Einsparpotenzial wie die sogenannten Unterhaltsmittel, die nur wenig spezifische Aufwendungen einschließen. Frei- und Grünflächenressorts, häufig auch die Planungsämter, sind strukturell im Nachteil. Es fehlt eine Lobby für Raumqualität, zumal es in vielen Städten kein integriertes Management gibt. Vertreter anderer Bereiche haben es einfacher. Verkehrsplaner etwa können beziffern, wie viele Fahrzeuge eine Straße täglich aufnimmt, von woher die Fahrer pendeln und wie viele Arbeitsplätze so bedient werden. Der Mehrwert von Plätzen, Grün- und Freiflächen lässt sich schwerer quantifizieren. Vermeintlich weichere Faktoren wie kulturelle und soziale Aspekte, Image und Standortmarketing oder Klima und Gesundheit haben in vielen Haushaltsverhandlungen deshalb schlicht nicht den gleichen Stellenwert. Wie also lässt sich der Wert öffentlicher Freiflächen besser abbilden? Argumente und Strategien dazu hat das Institut für ökologische Wirtschaftsforschung im Projekt „Stadtgrün wertschätzen“ ausgearbeitet. Der Schwerpunkt dieses vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projekts lag auf dem Wert von Grünflächen für Klimaresilienz und biologische Vielfalt. Ein erster Bericht hat 2018 aufgezeigt, wie kommunale Akteure die Leistungen des Ökosystems beziffern können, welche Bedeutung das Ökosystem für die Kommune hat, und auf welchen Wegen sich Klimaschutzpläne am besten umsetzen lassen. Ähnlich positiv wirkt sich der Wert des Grüns auf benachbarte Bodenwerte aus.

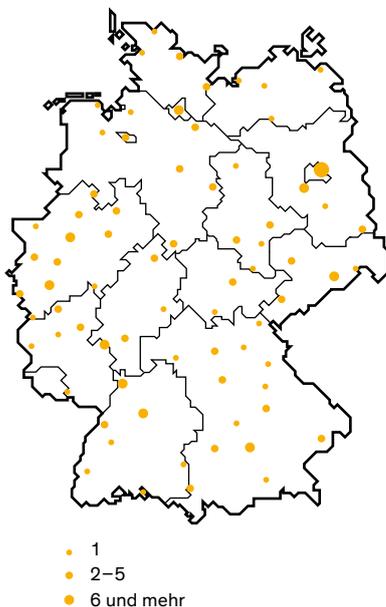
In Planungsprozessen steht bei öffentlichen Räumen die Gestaltung im Vordergrund. Wie die Räume gepflegt und genutzt werden, spielt häufig nur eine untergeordnete Rolle. Selten werden unterschiedliche Nutzungsinteressen planvoll moderiert und Konflikte systematisch bearbeitet. In der Regel wird die Kommune nur im Einzelfall und bei Problemen aktiv. Auch Förderprogramme legen den Schwerpunkt oft auf Investitionen. Auf laufende Aufgaben wie Betrieb, Pflege und Management sind sie selten ausgerichtet. Die neu ausgerichtete Städtebauförderung des Bundes und der Länder unterstützt Kommunen weiterhin in der Phase Zehn. Über sogenannte Verfügungsfonds lassen sich zum Beispiel Feste, Veranstaltungen oder Projekte im Stadtteil umsetzen. Die Städtebauförderung aktiviert jährlich mit ihrer Hebelwirkung von 1:7 öffentliche und private Folgeinvestitionen und kann so ein breites Spektrum an Akteuren einbinden.

Die Menschen beteiligen Entscheider in Politik und Verwaltung machen die Erfahrung, dass es sich auszahlt, bürgerschaftliche Teilhabe früh in der Planung zu ermöglichen. Das zeigt eine Umfrage für die Studie *Partizipation im Wandel – Unsere Demokratie zwischen Wählen, Mitmachen und Entscheiden* der Bertelsmann Stiftung und des Staatsministeriums Baden-Württemberg. Darin stimmten 63 % der Entscheider der Aussage zu, dass sich durch frühe Bürgerbeteiligung Fehlplanungen und Fehlinvestitionen vermeiden lassen. Für die repräsentative Studie befragten die Forscher nicht nur Bürgermeister, Verwaltungsspitzen und Ratsmitglieder aus 27 deutschen Kommunen, sondern auch Menschen, die in diesen Städten und Gemeinden leben. Dabei zeigte sich: Bürgerbeteiligung erhöht die Akzeptanz politischer Entscheidungen. Dafür ist es nicht entscheidend, ob die Menschen nur beratend ihre Ideen und Bedenken einbringen oder ob sie über Projekte direkt mitbestimmen können. Es gilt selbst dann, wenn sie mit den konkreten Ergebnissen nicht einverstanden sind.

Bürgerschaftliches Engagement für Baukultur ist groß

Vereine und Initiativen der Baukultur in Deutschland

Quelle: Förderverein Bundesstiftung Baukultur e.V. 2019



Wofür Städte und Gemeinden Sondernutzungsgebühren erheben...

Fast alle befragten Kommunen erheben Sondernutzungsgebühren für außenliegende Gastronomieflächen (95 %). 81 % erheben Gebühren für Werbung; 43 % tun dies auch für Parkplätze. [K27](#)

...der Pflege kommt das in der Regel nicht zugute

In weniger als der Hälfte der Städte und Gemeinden sind die Sondernutzungsgebühren zweckgebunden und werden für Pflege und Unterhalt öffentlicher Räume eingesetzt. [K28](#)

Deutlich wurde auch, dass sich viele wünschen, zwischen den Wahlen stärker in Planungsprozesse und Entscheidungen auf kommunaler Ebene eingebunden zu werden. 69 % der Befragten fanden, dass Einwohner über wichtige kommunale Fragen direkt entscheiden sollten. Unter den gewählten Ratsmitgliedern bejahten das nur 45 %. Gewählte Mandatsträger haben in der repräsentativen Demokratie die Aufgabe, das Gemeinwohl im Auge zu behalten und zu vertreten. Einen Ausweg aus dem Dilemma weist das Konzept der Zufallsbürger. Aus dem Melderegister wird dabei eine repräsentative Gruppe ausgelost und zur Beteiligung eingeladen. Die Zufallsauswahl erhöht den Anteil der stillen Gruppen, also von Frauen, Migranten und Jugendlichen. Sie sind an einer etwaigen Auseinandersetzung selten beteiligt und in ihren Haltungen weniger festgefahren. Das relativiert Extrempositionen und kann Konflikte deeskalieren. Länder und Kommunen in ganz Deutschland erproben das Verfahren. Andere setzen es bereits erfolgreich ein: Das französische Kingersheim im Elsass lässt seit 2017 einen ausgelosten partizipativen Rat Vorlagen für den Stadtrat ausarbeiten. In Baden-Württemberg hat die Gemeinde Gomaringen das Verfahren der Zufallsbürger in ihrem *Leitfaden für einen standardisierten Bürgerbeteiligungsprozess* verankert. Zur Ausarbeitung des Gemeindeentwicklungskonzepts waren dementsprechend auch Zufallsbürger angeschrieben und eingeladen worden, in den Arbeitsgruppen aktiv zu werden. Ganz neu ist die Idee allerdings nicht: Bereits im antiken Athen, der Wiege der Demokratie, wurden wichtige Ämter nicht durch Wahl, sondern per Los besetzt. Das galt sogar für die Ratsversammlung, aus der die Regierung hervorging.

Wirtschaft einbinden Öffentliche Räume gehen alle an: die Menschen, die sie nutzen, genauso wie die lokale Wirtschaft, deren Geschäfte von Erschließungs- und Lagekriterien abhängig sind. Politik und Verwaltung sollten Wirtschaft und Stadtgesellschaft deshalb noch stärker in die Planung und den Betrieb öffentlicher Räume einbinden. Eigentumsverhältnisse, angedachte Nutzungen oder finanzielle Engpässe machen es mitunter ohnehin notwendig, weitere Akteure einzubeziehen. Die simple Einteilung in öffentliche Hand und Privatwirtschaft greift zu kurz. Sie sagt wenig über die vielschichtigen Interessenlagen, Ziele und Verhandlungsstrategien. Zu diesem Ergebnis kamen die von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projekte „STARS-multi“ und „STARS – Stadträume in Spannungsfeldern“. In Fallstudien und Interviews untersuchten dabei Forscher der RTHW Aachen von 2007 bis 2011, wie verschiedene Akteure in Planung, Bau und Betrieb öffentlicher Räume zusammenwirken. Das Ergebnis: Die einzelnen Fachämter sprechen nur selten mit einer Stimme. Die Kommunalpolitik verfolgt häufig ganz andere Strategien. Und in der Zusammenarbeit mit kommunalen Eigenbetrieben prallen oft grundverschiedene Logiken aufeinander. Auch wenn diese als Tochterbetriebe zu 100 % in städtischer Hand sind, wägen sie ihre Entscheidungen doch nach betriebswirtschaftlichem Eigeninteresse ab. Häufiger Anlass für Auseinandersetzungen in der Gemeinde sind Sondernutzungsrechte. Möchte eine Kommune solche Rechte erteilen, die Privaten erlauben, einen öffentlichen Raum zu nutzen, sind Abstimmungsprobleme vorprogrammiert – weil unterschiedliche Fachämter daran beteiligt sind. Allein der Wunsch, einen Cafétisch aufzustellen, beschäftigt die Gewerbeaufsicht, das Marktamt, das Tiefbauamt und das Stadtplanungsamt: Die Gewerbeaufsicht vertritt das Gaststättenrecht, das Marktamt

prüft die Warenauslage, das Tiefbauamt klärt die Benutzung der Fläche und die Stadtplanung ist über die Gestaltung und das Stadtbild eingebunden. Hier wäre eine Projektorganisation mit einer Ansprechperson hilfreich, ohne dass ein Fachaspekt darunter zu leiden braucht.

Wie man erfolgreich zusammenarbeitet, zeigt Passau. Nach dem Bau eines Shopping-Centers standen in den Fußgängerzonen Ludwigsstraße und Große Klingergasse immer mehr Läden leer. Dadurch sank die Aufenthaltsqualität. Ein Umbau der öffentlichen Räume ließ sich über das bayerische Landesprogramm „Leben findet Innenstadt“ realisieren. Diese Förderung war indes an eine private Kofinanzierung gebunden. Das „City Marketing Passau“, ein Zusammenschluss von Verwaltung, Wirtschaft und Stadtgesellschaft, wurde zur treibenden Kraft. Der Verein mobilisierte die städtische Verwaltung und die betroffenen Eigentümer. Letztere übernahmen 50 % der Umbaukosten in Höhe von rund 1,2 Mio. Euro, die andere Hälfte finanzierten die Stadt und das Landesprogramm. Der Beitrag, den Eigentümer zu leisten hatten, bemaß sich an der Größe ihrer Immobilie, der Anzahl der Etagen und der Nutzung. Auch nach dem Umbau kümmert sich ein gemeinsames Quartiersmanagement um die öffentlichen Räume und hält sie instand. Maßgeblich für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist offensichtlich, ob die Ziele der Beteiligten übereinstimmen oder ob sich Kompromisse aushandeln lassen – nicht aber, ob es sich um öffentliche oder private Akteure handelt.

Lebendige öffentliche Räume sind nicht das Ergebnis des genialen Entwurfs eines Einzelnen. Sie sind das Werk vieler – von der Planung über die Gestaltung bis hin zum späteren Betrieb. Sie sind eine Kulturleistung und Orte, an denen nicht nur Baukultur, sondern auch Demokratie erfahrbar wird. Dass alle Professionen und gesellschaftlichen Gruppen zusammenarbeiten, ist die Grundlage dafür, diese urdemokratischen Räume mit Gestaltqualität und Leben zu füllen.

Die Handlungsempfehlungen des Baukulturberichts 2020/21

Stadt- und Ortsentwicklung durch hochwertige Freiräume

Attraktive Städte und Orte sind lebendig, sicher, nachhaltig und gesund. Sie zeichnen sich durch eine Vielzahl gut gestalteter öffentlicher Freiräume aus, die Begegnungen ermöglichen und den Austausch fördern. Als Ausgangspunkt städtebaulicher Planungen legen Freiräume grundlegende Qualitäten wie Wegeverbindungen fest. Sie bilden die elementare und dauerhafte Struktur einer Stadt, in der sich ihr Charakter und Rhythmus zeigen.

Öffentliche Räume als Motor der Stadtentwicklung nutzen!

Straßen, Wege und Plätze überdauern Jahrhunderte. Wer sie plant und gestaltet, muss sich fragen, welche Aufgabe sie für kommende Generationen erfüllen werden. Antworten liefern städtebauliche Leitbilder, die den Menschen in den Mittelpunkt rücken.

- Die Disziplin des Städtebaus ist als zentrale Gestaltungsebene für öffentliche Räume zu stärken und zu fördern. Der Maßstab dieser Ebene liegt zwischen dem von Stadt- und Freiraumplanung und dem von Architektur und Landschaftsarchitektur. Dabei sollte die Gestaltung öffentlicher und privater Räume als Ausgangspunkt städtebaulicher Leitbilder verstanden und strukturell deutlich herausgearbeitet werden.
- Zukunftsfähige öffentliche Räume zu entwickeln, braucht Visionen. Internationale Bauausstellungen und Gartenschauen, Bauforen und strategische Formate sollten ergebnisorientiert eingesetzt werden, um tradierte Pfade zu verlassen, sich über Ziele zu verständigen und Entwicklungen langfristig vorauszudenken.
- Erdgeschosszonen sind Bindeglieder zwischen öffentlichen und privaten Räumen. Für vitale Quartiere sind Nutzungsvielfalt, ein lokales Kleingewerbe, vielfältige Läden und eine gute Gestaltung von Erdgeschossen wesentlich. Dabei kann ein Quartiersmanagement helfen, im Sinne der Baukultur langfristig Qualitäten für die Nachbarschaft zu sichern.

Vermeehrt neue Mischräume schaffen!

Funktionen und Nutzungen nicht neben-, sondern miteinander zu betrachten, eröffnet neue Gestaltungsmöglichkeiten. Neue Mischräume aktivieren Orte und konzentrieren vielfältige Angebote auf einer Fläche. Sie leisten einen städtebaulichen Beitrag zur Innenentwicklung und berücksichtigen dabei unterschiedliche Nutzerinteressen.

- Öffentliche Räume sind als Reallabore für gesellschaftliche Entwicklungen zu betrachten, in denen Experimente möglich sein müssen. Temporäre Formate eröffnen die Chance, neue Ideen auf Akzeptanz und Strahlkraft zu testen.
- Öffentliche Räume sollten rund um die Uhr und zu jeder Jahreszeit funktionieren. Den wechselnden Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen zu allen Tageszeiten und bei jeder Witterung ist bei ihrer Gestaltung und Planung Rechnung zu tragen.
- Bereits bei der Planung öffentlicher Räume sollten verschiedene öffentliche Nutzungen mitgedacht werden. Besonders Plätze, Sportanlagen, Pausenhöfe und Parkanlagen sollten über ihre eigentliche Bestimmung hinaus universell genutzt werden.

Öffentliche Räume für Gesundheit und Erholung ausbauen!

Öffentliche Räume wirken entscheidend auf den Handlungsebenen Klimaschutz und Klimafolgenanpassung. Sie sind wichtig für Gesundheit und Erholung. Baukultur muss zunehmend auch urbanes Grün, Oberflächenwasser und Biodiversität thematisieren und stärken.

- Grünräume, Wasserflächen und lärmfreie Orte müssen frei zugänglich sein und für die Allgemeinheit und die Umwelt erhalten und ausgebaut werden.
- Nachverdichtung sollte immer als doppelte Innenentwicklung realisiert werden: Eine höhere bauliche Dichte und eine größere gestalterische und ökologische Vielfalt des öffentlichen Raums müssen Hand in Hand gehen.
- Damit öffentliche Räume ihre positive Wirkung auf das Wohlbefinden entfalten, müssen sie gut nutzbar und einladend sein. Ihre Funktion als Orte der Erholung darf nicht durch kommerzielle Nutzungen und kurzlebige Trends beschnitten werden.

Neue Mobilität und Infrastrukturen gestalten – Potenziale für öffentliche Räume erkennen und nutzen

Straßen und Verkehrsflächen sind in öffentlicher Hand. Durch ihre Gestaltung können Städte und Gemeinden die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen erheblich verbessern. Attraktive und unverwechselbare Verkehrs- und Stadträume machen vielfältige gestalterische, soziale und kommunikative Angebote. Für Verkehrsgerechtigkeit zu sorgen heißt auch, Flächen gegebenenfalls neu aufzuteilen. Zeitgenössisches Bauen und Umbauen knüpft an vorhandene Kulturen und Bauwerke an. Es liefert Antworten auf technische, ökologische und gesellschaftliche Fragen.

Verkehrsflächen für alle denken!

Eine neue Baukultur der öffentlichen Räume sollte dem Prinzip folgen, dass im Verkehr alle die gleichen Rechte und Pflichten haben. Verkehrsräume, die für Kinder, Ältere und beeinträchtigte Menschen gleichermaßen funktionieren, kommen der ganzen Gesellschaft zugute und haben hohe baukulturelle Qualität.

- Eine nutzergerechte Neuaufteilung der Verkehrsflächen ist vielerorts unerlässlich. Maßstab dafür muss der Fußgängerverkehr sein!
- Die Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in Stadträumen sollten stärker aufeinander angepasst werden. Die Möglichkeit der Verständigung über Blickkontakt ist dabei ausschlaggebend!
- Verkehrsräume sind besonders an den Bedürfnissen von Kindern, Älteren und beeinträchtigten Menschen auszurichten! Dieser Maßstab bei der Gestaltung nutzt auch der Baukultur.

Öffentliche Infrastrukturen als Träger von Baukultur verstehen!

Technische Infrastrukturen und Ingenieurbauwerke sind integrale Bestandteile öffentlicher Räume. Stadtmobiliar, öffentliche Beleuchtung und Beschilderung prägen das Ortsbild. Ihre Gestaltung und Pflege verlangen mehr Sorgfalt und Wertschätzung.

- Unterhaltung und Weiterentwicklung technischer Infrastrukturen sind Teil der staatlichen Daseinsvorsorge. Beides muss hochwertig erfolgen. Bund, Länder, Kommunen und Unternehmen der öffentlichen Hand sind aufgefordert, verstärkt Wettbewerbe bei Ingenieurbauwerken auszuloben!
- Technische Versorgungssysteme müssen im Zusammenhang gedacht und sorgfältig geplant werden. Baukulturelle Belange sind dabei zielführend. Technische Infrastrukturen wirken in öffentliche Räume hinein als Träger für Baukultur!
- Die Gestaltung öffentlicher Infrastrukturen ist immer ganzheitlich zu betrachten. Design in öffentlichen Räumen hat den Auftrag, für alle Nutzer funktional, verständlich und zugänglich zu sein. Ob sich neue Systeme der Mobilität oder Stadttechnik eignen, entscheidet sich an ihrer Raumverträglichkeit und nicht umgekehrt.

Aufräumen und gute Pflege verstetigen!

Gepflegte und aufgeräumte öffentliche Räume haben für die Gesellschaft einen hohen Stellenwert. Sie sind ausschlaggebend für die Identifikation der Bewohner und ein wichtiger Standortfaktor im Städtewettbewerb. Baukulturell hochwertige Freiräume fördern den pfleglichen und respektvollen Umgang mit der gebauten Umwelt.

- Pflege- und Entwicklungskonzepte sind die Grundlage für eine qualifizierte Unterhaltung öffentlicher Räume. Sind Anlagen fertiggestellt, sollte sie ein professionelles Quartiers- oder Parkmanagement in der Phase Zehn begleiten.
- Die für Pflege und Unterhaltung öffentlicher Räume eingestellten Haushaltsmittel sollten aufgestockt werden. Diese Budgets pauschal zu verdoppeln, ist ein einfacher, demonstrativer und sachgerechter Schritt, um den Nutzen öffentlicher Räume für die Bevölkerung auszubauen.
- Vorhandene Anlagen und Einbauten sind regelmäßig auf ihre Notwendigkeit, Nutzbarkeit und Gestaltungsqualität zu überprüfen. Bereits kleine Verbesserungen – besonders ein konsequentes Aufräumen – machen öffentliche Räume übersichtlicher, sauberer und hochwertiger.

Öffentliche Räume brauchen eine baukulturelle Interessenvertretung

Auf öffentlichen Räumen lastet ein hoher Nutzungs- und Handlungsdruck. Um ihn zu bewältigen, muss an die Stelle geteilter Verantwortlichkeiten und sektoraler Lösungen eine ganzheitlich agierende Organisations-, Planungs- und Trägerstruktur treten. Ein gut aufgestelltes Management kümmert sich um Planung, Bau, Kommunikation, Flächenbelegung und Pflege. Die öffentliche Hand und private Akteure stehen dabei in engem Austausch und entwickeln gemeinsam zukunftsfähige Perspektiven.

Öffentliche Räume als Schule der Demokratie stärken!

Die Qualität unseres Zusammenlebens zeigt sich in öffentlichen Räumen. Baukulturelle Bildung versetzt Menschen in die Lage, ihre gebaute Umwelt bewusst wahrzunehmen und sich aktiv in die Gestaltung ihres Lebensumfelds einzubringen. Sie ermächtigt die Menschen zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

- Als Orte politischer Diskussionen und gesellschaftlicher Auseinandersetzungen erfüllen öffentliche Räume eine wichtige Funktion in der Demokratie. Sie müssen nutzbar sein und dürfen nicht durch kommerzielle Angebote eingeschränkt und überfrachtet werden.
- Besonders Kinder reagieren sensibel auf ihr Umfeld. Ist dieses gut gestaltet, kann das ihre Entwicklung positiv beeinflussen und ihre Wahrnehmungskompetenz für Baukultur fördern. Baukulturelle Bildung sollte bereits in der Schule beginnen!
- Öffentliche Räume sind die gebaute soziale Infrastruktur einer Gesellschaft. Damit Menschen in der Öffentlichkeit zusammenkommen, ist eine gute Gestaltung und Pflege von Straßen, Plätze, Gehwegen und Parkanlagen notwendig.

Öffentliche Räume müssen für alle zugänglich sein und bleiben!

Öffentliche Räume sind ein Bindeglied zwischen Städten, Orten und Menschen. Sie liegen in der Verantwortung von Politik und Verwaltung und sind Grundlage des gesellschaftlichen Zusammenhalts. Eine aktive, umsichtige öffentliche Hand trägt dafür Sorge, dass öffentliche Räume dauerhaft für das Gemeinwohl verfügbar und umfassend nutzbar sind.

- Öffentliche Räume müssen uneingeschränkt zugänglich bleiben. Das kann nur das öffentliche Grundeigentum gewährleisten. Auch Bahnhöfe, Kultur- und Bildungsbauten gehören dauerhaft in kommunale Hand.
- Nutzungsrechte öffentlicher Flächen sollen nur befristet und nur mit Auflagen zum Gemeingebrauch und zur Stadtgestaltung an Private vergeben werden. Sondernutzungsrechte sollen generell im Sinne der Allgemeinheit und unter baukulturellen Qualitätskriterien gewährt werden.
- Der wegeräumliche Zusammenhalt von Städten und Gemeinden verlangt noch mehr Aufmerksamkeit – auch angesichts des demografischen Wandels. Dafür sind stadträumlich relevante Wegerechte zu verhandeln und für die Allgemeinheit zu sichern.

Allianzen für öffentliche Räume schaffen!

Öffentliche Räume sind meist kommunales Eigentum. Politik und Verwaltung spielen als Sachwalter dieses Eigentums eine tragende Rolle. Allianzen mit zivilgesellschaftlichen Akteuren sind sinnvoll. Sie ermöglichen belebende befristete Nutzungen. Eine privatrechtliche Sondernutzung stößt indes dort an Grenzen, wo sie dem Gemeinwohl entgegensteht.

- Öffentliche Räume brauchen eine aktive und qualifizierte Verwaltung, die die Politik kompetent berät. Um den vielen komplexen Aufgabenfeldern gerecht werden zu können, ist die fachliche Befähigung zu fördern und die Verantwortung zu stärken.
- Für einen raumbezogenen Entwicklungsansatz sind Kooperationen wichtig und notwendig. Es braucht zunehmend handlungsfähige Projektorganisationen, die geteilte Verwaltungszuständigkeiten überwinden.
- Lebendige Orte können nur (weiter)entwickelt werden, wenn die bürgerschaftliche Teilhabe gegeben ist. Erforderlich sind Allianzen von Politik, Verwaltung, Fachleuten und Eigentümern, die sich dem Gemeinwohl verpflichten.

Anhang

| | |
|-----|-----------------------|
| 137 | Projektsteckbriefe |
| 141 | Quellen und Literatur |
| 153 | Kommunalumfrage |
| 157 | Bevölkerungsbefragung |
| 162 | IHK-Umfrage |
| 163 | Danksagung |
| 164 | Bildnachweis |

Werksviertel München (S. 54)

Ort: 81671 München
Ziele und Maßnahmen: Entwicklung eines neuen Stadtviertels, das Lebendigkeit und Funktionsmischung des Bestands als Impuls begreift; schrittweise Kultivierung, Verdichtung und Fortschreibung vorhandener Nutzungen und Ergänzung neuer Entwicklungen; erwartet werden 7.000 Arbeitsplätze und 1.150 Wohnungen für 3.000 Personen
Nutzungen: Wohnungen, Büros, Gewerbe- und Verkaufsflächen, Ateliers und Studios, Konzertsaal, Hotels, Hostel, Musical Theater, Musikbühnen, Dachbauernhof, Schulen, Kitas und öffentlicher Park
Planung: seit 2009
Bau: seit 2011 Einzelgebäude
Planungsgebiet: 38 ha
Bauherren: OTEC GmbH & Co. KG (Werksviertel Mitte/Pfanni-Areal); Grundstücksgesellschaft Böck GbR; MGS Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung mbH; Hamberger Großmarkt GmbH; Landeshauptstadt München; Maltz Verwaltungs GbR/Wöhr+Bauer GmbH; Officefirst Real Estate GmbH; Rock Capital Group GmbH; Rohde & Schwarz Immobilienmanagement GmbH; SWM Stadtwerke München GmbH
Städtebau und Masterplan: steidle architekten Gesellschaft von Architekten und Stadtplanern GmbH, München
Sieger Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Rund um den Ostbahnhof“: O3 Architekten GmbH, München
Landschaftsplanung: Jühling & Partner Landschaftsarchitekten mbB, München; WGF Objekt Landschaftsarchitekten GmbH, Nürnberg
Architektur: steidle architekten, Hild+K, MVRDV, Nieto Sobejano, Cukrowicz Nachbar Architekten, N-V-O Nuyken von Oefele Architekten, Henn, RKW Architektur+, KAAAN Architecten
Prozess:
 • 1999: erste Ideen zur Nachnutzung des Geländes
 • 2002: Städtebaulicher Wettbewerb „Rund um den Ostbahnhof“
 • 2011: Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 2061 und ortsübliche Bekanntmachung
 • 2012: Etablierung der Bezeichnung „Werksviertel“
 • 2013: frühzeitige Bürgerbeteiligung mit Erörterungsveranstaltung sowie Analyse und Umsetzung der vorgebrachten Einwände
 • 2013: Erstellung des Bebauungsplanentwurfs mit Begründung, Umweltbericht und Grünordnungsplan
 • ab 2016: zweite Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange
 • 2017: Satzungsbeschluss Bebauungsplan und seither zügige Umsetzung des Bebauungsplans
Formate: zahlreiche Zwischennutzungen
Finanzierung: überwiegend privates Eigenkapital
Mehr Informationen:
 • Website für das gesamte Planungsgebiet: www.werksviertel.de
 • Website für das Werksviertel Mitte (Pfanni-Areal) inklusive Gebäudeporträts: www.werksviertel-mitte.de
 • Hans Gasser: Urban motherfucker, in: Re-volution, emilo Group, ohne Jahresangabe
 • Patrick Guyton: Wohnen, wo Schafe weiden und Sänger knödeln, in: Der Tagesspiegel, 07.11.2016
 • Susanne Hamann: Spannendes Städtebauprojekt, in: Stuttgarter Nachrichten, 18.08.2018

- Günther Knoll: Der Knödel ist gegessen, in: Süddeutsche Zeitung, 31.08.2015
- Nina Schmid: Die Dynamik des Werksviertel in München. Ein Gespräch mit Johannes Ernst, steidle Architekten, in: stylus Das Metropolmagazin 1.2019

Landesgartenschau Burg (S. 60)

Ort: 39288 Burg
Ziele und Maßnahmen: städtebauliche Stärkung des Stadtkerns durch Revitalisierung der historischen Stadtparks, Sanierung historischer Friedhofsanlagen und Konversion innerstädtischer Brachen zu einer Freiraumstruktur entlang des Flusses Ihle mit vielfältigen Nutzungsangeboten
Nutzungen: Stadtparks, Stadtplätze, Friedhöfe, Spiel- und Sportangebote
Planung und Bau: 2013–2018
Größe: 13,9 ha
Kosten: 15,47 Mio. Euro
Bauherrin: Stadt Burg
Landschaftsplanung und Generalplanung: relais Landschaftsarchitekten Heck Mommsen PartGmbH, Berlin
Pflanzungen: Mark Krieger Pflanzungen, Hamburg
Haustechnik, TGA: Ingenieurbüro Jürgen Breitmeier, Burg; Ingenieurbüro Sandmann, Burg
Tragwerksplanung: ifb frohloff staffa kühl ecker Beratende Ingenieure PartGmbH, Berlin; Kirchner Beratene Ingenieure GmbH, Berlin; BAUTRA Bau- und Tragwerksplanung GmbH, Magdeburg
Wassertechnik: ifw Ingenieurbüro für Wassertechnik, Berlin; irriproject Ingenieurbüro Bewässerung Wassertechnik, Potsdam
Prozess:
 • 2011: Bewerbung der Stadt Burg um die Landesgartenschau mit einem dezentralen Gartenschaukonzept
 • 2013: nichtoffener landschaftsarchitektonischer Wettbewerb mit vorgeschaltetem Auswahlverfahren auf Basis des städtischen Konzepts
 • 2015: Baubeginn
 • 2018: Eröffnung der Landesgartenschau
Beteiligung, Formate: LAGA-Ausschuss, Bürgerspaziergänge, Baustellenführungen, Bürgerbeteiligung bei der Konzeption der Skateanlage im Goethepark
Finanzierung: Stadt Burg, Land Sachsen-Anhalt, GRW-Förderung, Städtebauförderung
Auszeichnungen: Deutscher Landschaftsarchitekturpreis, Auszeichnung Öffentlicher Raum als Zentrum (2019)
Mehr Informationen:
 • Benedikt Crone: Die grüne Hoffnung der Kleinstadt Burg auf die Landesgartenschau 2018, in: Bauwelt 31.2013
 • Gero Heck und Thomas Thränert: Goethepark, Ehrenfriedhöfe und Flickschupark Burg – Die Restaurierung von Gartendenkmälern im Rahmen der Landesgartenschau Burg 2018, in: Neue Landschaft 4.2018
 • Gero Heck und Thomas Thränert: Landesgartenschau Burg: „Von Gärten umarmt“ – Historische Bauten und Freianlagen im Fokus, in: Stadt + Grün 4.2018
 • Petra Heise: „... von Gärten umarmt“, in: Deutsches Architektenblatt, Landesteil Sachsen-Anhalt, 6.2018
 • Katrin Kühne: „Eine ganz schöne Hausnummer“ (Interview mit Gero Heck), in: Garten + Landschaft 7.2018
 • Julia Schenkenberger: Die Spiele sind eröffnet!

– Landesgartenschauen 2018, in: Freiraumgestalter 2.2018

Baakenpark Hamburg (S. 64)

Ort: 20457 Hamburg
Ziele und Maßnahmen: Schaffung eines Parks für Sport, Spiel und Erholung im zukünftigen Quartier Baakenhafen der HafenCity durch Landaufschüttung; landschaftlich vielfältige Räume und hohe Nutzungsdichte auf engem Raum
Nutzungen: Aussichtsplattform, Tribünen, Obstwiese, Spielplatz, Kleinsportfeld, Streetball-Feld, Laufbahn
Planung und Bau: 2012–2018
Größe: 1,6 ha
Kosten: 15 Mio. Euro
Bauherrin: HafenCity Hamburg GmbH (städtische Entwicklungsgesellschaft und Grundstückseigentümerin)
Landschaftsplanung: Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin GmbH, Berlin
Ingenieurbau: Grundbauingenieure Steinfeld und Partner Beratende Ingenieure mbB, Hamburg; Sellhorn Ingenieurgesellschaft mbH, Hamburg; BBS Landscape Engineering GmbH, Hamburg
Projektsteuerung: Umtec Hilpert Partnerschaft Beratender Ingenieure und Geologen mbB, Bremen
Prozess:
 • 2012: nicht offener, zweiphasiger Realisierungswettbewerb Baakenpark
 • 2012: Planungsbeginn
 • 2013: nicht offener Realisierungswettbewerb Baakenparkbrücke
 • 2014: Beginn der Aufschüttung
 • 2017: Eröffnung Baakenparkbrücke
 • 2018: Eröffnung Baakenpark
Beteiligung, Formate: mehrstufiges Beteiligungsverfahren, u.a. mit Kinderworkshops zur Planung des Spielplatzes; Planungsdialog im Rahmen des Netzwerks HafenCity und Baugemeinschaften
Finanzierung: Die öffentlichen Räume und die Infrastruktur der HafenCity werden durch die HafenCity Hamburg GmbH über den Verkauf von Baugrundstücken an Privatinvestoren gegenfinanziert.
Auszeichnungen: Polis Award (2019); Deutscher Landschaftsarchitektur Preis (2019)
Mehr Informationen:
 • Bdla (Hrsg.): Landschaftsarchitektur heute: Baakenpark – Sehnsuchtsort in der östlichen HafenCity Hamburg, www.landschaftarchitektur-heute.de
 • Andrea Christmann: Eine grüne Halbinsel im Hafen, in: Freiraumgestalter 3.2018
 • Eva Eusterhus: Neuer Baakenpark ist ein wahrhaft abgehobener Ort, in: Die Welt, 03.05.2018
 • Dr. Matthias Kahl: Steilhänge aus Sand am Tidegewässer. Der Himmelsberg in der HafenCity, in: Ingenieurbaukunst 2020, Ernst & Sohn, 2019

Freiflächen der Gropiusstadt (S. 66)

Ort: 13521 und 13523 Berlin
Projekt: Zukunft Stadtgrün – Integriertes Grün- und Freiflächenkonzept
Ziele und Maßnahmen: Konzepterarbeitung für die Qualifizierung des Grün- und Freiflächensystems auf Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme sowie einer intensiven Beteiligung der Menschen vor Ort

Nutzungen: öffentliche Freiräume

Planung und Umsetzung: November 2017 – November 2019

Größe: 266 ha

Kosten: 220.000 € für die Erstellung eines Freiraumkonzepts

Förderung: Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung „Zukunft Stadtgrün“

Prozess:

- 1955: Planungsbeginn der Siedlung Berlin-Buckow-Rudow
 - 1960: Beauftragung
 - 1962: Baubeginn, Grundsteinlegung
 - 1964: Fertigstellung, Erstbezug durch Mieter
- Auftraggeber:** Bezirksamt Neukölln – Stabsstelle des Bürgermeisters – Beauftragte für Menschen mit Behinderung

Planer: The Architects Collaborative (TAC), Boston; Walter Gropius

Landschaftsplanung: Walter Rossow (Gesamtkonzept Grünflächen 1964); Fugmann Janotta Partner mbB – Landschaftsarchitekten und Landschaftsplaner bdla (Konzeptarbeit 2017–2019)

Mehr Informationen:

- Website des Quartiersmanagements Gropiusstadt: www.qm-gropiusstadt.de
- Website der Bezirksbeauftragten für Menschen mit Behinderung: www.berlin.de/ba-neukoelln/politik-und-verwaltung/beauftragte/menschenmit-behinderung
- Hunger, Bernd (2019): Attraktiver öffentlicher Raum. Unverzichtbar für den Zusammenhalt der Nachbarschaften. In: DW – Die Wohnungswirtschaft 08/2019
- Karin Kramer, Dorothea Kolland (Hrsg.): Der lange Weg zur Stadt. Die Gropiusstadt im Umbruch, Kramer, 2002
- Cornelia Müller: Sanierung und Modernisierung – Mit Walter Rossow ins 21. Jahrhundert, in: Frank Bielka, Christoph Beck (Hrsg.): Heimat Großsiedlung. 50 Jahre Gropiusstadt, nicolai, 2012
- Susanne Schilp: Die Gropiusstadt soll lebenswerter werden – durch überholte Grünanlagen, Sportangebote und Spielplätze, www.berlinerwoche.de, 08.12.2018

Wehrhahn-Linie Düsseldorf (S. 76)

Ort: Düsseldorf

Ziele und Maßnahmen: effektiverer ÖPNV durch unterirdischen Ersatz einer Straßenbahnstrecke; Bau von zwei Rampenbauwerken und sechs neuen Bahnhöfen, davon einer als Kreuzungsbahnhof zu einem bestehenden U-Bahn-Tunnel; Bahnhöfe mit den Leitideen Tageslichteinfall und Übersichtlichkeit sowie je eigenem künstlerischen Konzept, eingebettet in architektonisches Gesamthema

Planung und Bau: 2001–2016

Größe: 3,4 Kilometer Trassenlänge; 21.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) Bahnhöfe

Kosten: 928,9 Mio. Euro (Gesamtprojekt), davon 428 Mio. Euro (Kostengruppe (KG) 200–700) für die Bahnhöfe, davon 3 Mio. Euro für Kunst

Bauherr: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement

Architektur: netzwerkarchitekten GmbH, Darmstadt

Künstlerisches Gesamtkonzept: Heike Klussmann, Berlin

Künstler: Enne Haehnle („Spur X“, Station Kirchplatz); Manuel Franke („Achat“, Station Graf-Adolf-Platz); Thomas Stricker („Himmel oben, Himmel unten“, Station Benrather Straße); Ralf Brög

(„Drei Modellräume“, Station Heinrich-Heine-Allee); Ursula Damm („Turnstile“, Station Schadowstraße); Heike Klussmann („Surround“, Station Pempelforter Straße)

Projektmanagement künstlerische Gestaltung:

Kulturamt Landeshauptstadt Düsseldorf, Ulla Lux

Projektsteuerung: HOCHTIEF Aktiengesellschaft, Essen

Ingenieurbauwerk: IGW Ingenieurgesellschaft Wehrhahn, Düsseldorf

Brandschutz: STUVATEC GmbH, Köln

Sachverständiger Brandschutz: Dr. Heins Ingenieure GmbH, Kleve

Haustechnik: Emch + Berger GmbH, Karlsruhe

Technische Ausrüstung: bt-plan Ingenieurgesellschaft für Betriebstechnik mbH, Düsseldorf

Statik (Ausbaugewerke): Dr. Kreuz + Partner Beratende Ingenieure mbB, Nürnberg

Akustik, Bauphysik: ISRW Klapdor Institut für Schalltechnik, Raumakustik, Wärmeschutz, Düsseldorf

Leitsysteme: Büro Franck Visuelle Kommunikative GmbH, Düsseldorf

Lichtkonzept Wettbewerb: Light Design Belzner Holmes Freie Architekten-PartG mbB, Stuttgart

Prozess:

- 08/2001: europaweiter Realisierungswettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren mit neun Teilnehmern
- 12/2001: eingeladener Wettbewerb mit 16 Teilnehmern zur Auswahl der weiteren Künstler/innen
- 03/2007: Planfeststellungsverfahren
- 11/2007–12/2011: Tunnelbohrung und Deckelbauarbeiten der Bahnhöfe
- 06/2012: Beginn Vereisungsverfahren im Bereich Heinrich-Heine-Allee
- 06/2014: Abschluss Rohbauarbeiten der Bahnhöfe
- 11/2012–12/2015: Ausbauarbeiten der Bahnhöfe
- 02/2015: Eröffnung

Beteiligung, Formate: interdisziplinäre Workshops mit Bauherrenvertretern, Architekten, Ingenieuren, Künstlern; 1:1-Bemusterungen; früh gestartete Informationskampagnen für Anlieger und Öffentlichkeit; Bürgerveranstaltungen, Info-Mobil

Finanzierung, Förderung: finanziert durch Landeshauptstadt Düsseldorf mit Anteilen von Land Nordrhein-Westfalen sowie vom Bund

Auszeichnungen: BDA-Architekturpreis „Nike“ in der Kategorie „Atmosphäre“ (2019); Halstenberg-Belobigung, Preis der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (2018); BDA Architekturpreis NRW, Auszeichnung (2018); BDA Architekturpreis Düsseldorf, Auszeichnung (2017)

Mehr Informationen:

- Projektinformationen des Düsseldorfer Kulturamts, insbesondere zur Kunst am Bau: www.wehrhahnlinie-duesseldorf.de
- Dagmar Hötzel, Jan Friedrich: Bau Kunst, in: Bauwelt 15.2016
- Landeshauptstadt Düsseldorf, Kulturamt (Hrsg.): Wehrhahn Linie. Kontinuum und Schnitt, Kerber Verlag, 2016
- Gerhard Matzig: Düsseldorfer U-Bahn: Angenehm solide bis irre, in: Süddeutsche Zeitung, 22.02.2016

Kienlesbergbrücke Ulm (S. 84)

Ort: 89073 Ulm

Ziele und Maßnahmen: Anbindung des Ulmer Stadtteils Wissenschaftsstadt an die Innenstadt mittels neuer Tramlinie 2 sowie Geh- und Radweg; Überquerung des Gleisfeldes am Ulmer Hauptbahnhofs sowie der Zufahrt zum Albstiegstunnel; städtebauliche Verbindung des Ulmer Kienlesbergs mit Innenstadtring; Schaffung Nutzungsqualität für Passanten durch Sichtbeziehungen, Aufenthaltsbereiche und Brückenausstattung; respektvoller Umgang mit benachbarter historischer Bausubstanz

Nutzungen: ÖPNV-, Geh- und Radwegbrücke mit Aufenthaltsbuchten

Planung und Bau: 2012–2018

Länge: 270 m

Kosten: ca. 20 Mio. Euro

Bauherrin: Stadtwerke Ulm, SWU Verkehr GmbH

Architektur: Knight Architects, High Wycombe (GB)

Objekt- und Tragwerksplanung: KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH, Karlsruhe

Prozess:

- 2011–12: Bürgerdialog zur Planung der neuen Tramlinie 2
- 2012: Brückenwettbewerb
- 2015: Baubeginn
- 2018: feierliche Brückentaufe und Inbetriebnahme

Beteiligung, Formate: Bürgerdialog vor Baubeginn; Bürgerinformationen durch Online-Portal zum Neubau der Tramlinie 2; Baustellenbeauftragte; öffentliche Streckenbegehungen während der Bauzeit; Forum Technik und Gesellschaft mit Ulmer Baubürgermeister; Brückentaufe mit Bürgerfest

Finanzierung, Förderung: Finanzierung durch Stadt mit Förderung von Bund und Land Baden-Württemberg

Auszeichnungen: Ulrich-Finsterwalder-Ingenieurbaupreis, Auszeichnung (2019); British Expertise International Award (2019)

Mehr Informationen:

- Jan Akkermann, Heinz-Josef Vieth, Bartłomiej Halaczek: Die neue Kienlesbergbrücke in Ulm – Herausforderungen der Objektplanung im komplexen Baukontext, in: Bautechnik 7.2017
- Jan Akkermann, Bartłomiej Halaczek: Kienlesbergbrücke in Ulm, in: structure 3.2018
- Jan Akkermann, Bartłomiej Halaczek: Neues Wahrzeichen an unwirtlicher Stelle, in: Beratende Ingenieure 1-2.2019
- Wilfried Dechau: Vorschubleistung, in: Online-Magazin marlowes, www.marlowes.de, 12.03.2019
- Bartłomiej Halaczek, Heinz-Josef Vieth, Jan Akkermann: Die Kienlesbergbrücke in Ulm – ein neues innerstädtisches Wahrzeichen im historischen Kontext, in: Brückenbau 1-2.2017

Willy-Brandt-Platz und Hauptbahnhof Erfurt (S. 90)

Ort: 99084 Erfurt

Ziele und Maßnahmen: Planung eines repräsentativen und übersichtlichen Bahnhofsvorplatzes inklusive Stadtmöbeln und Beleuchtungskonzept; Omnibusbahnhof mit Haltestellendächern und Baumreihen, Taxivorfahrt mit Zugangsrotunde zur Tiefgarage

Nutzungen: Stadtplatz, Omnibusbahnhof, Tiefgaragenzugänge

Planung und Bau: 1999–2009

Planungsgebiet: 19.500 m²

Kosten: 6,92 Mio. Euro brutto (Kostengruppe (KG) 500)

Freiraumgestaltung: WES GmbH Landschafts-Architektur, Hamburg

Architektur: Sanierung und Ergänzung Hauptbahnhof sowie Haltestellendächer des Omnibusbahnhofs: Gössler Kinz Kerber Kreienbaum Architekten BDA, Hamburg; zwei Fahrradparkhäuser (spätere Bauaufgaben): Osterwold Schmidt Architekten BDA, Weimar

Verkehrsplanung: STP Verkehrsplanung Erfurt

Prozess:

- 1999: Wettbewerb
- 2000: Baubeginn
- 2002: Fertigstellung ZOB
- 2007: Übergabe Bahnhofsvorplatz
- 2008: Abschluss Umbau Bahnhofsgebäude
- 2009: Fahrradparkhaus auf der Nordseite
- 2016: Fahrradparkhaus auf der Südseite

Beteiligung, Formate: öffentliche Bemusterung von Stadtmöbeln als 1:1-Objekte am späteren Standort; Exkursionen mit Bauherrenvertretern zu realisierten Beispielen mit Naturstein als Straßenbelag; Besuch einer Baumschule mit Bauherrenvertretern

Finanzierung, Förderung: städtische Finanzmittel unter Einsatz von Mitteln der Städtebauförderung und der EU

Auszeichnungen: Bahnhof des Jahres, bester Großstadtbahnhof (2009); Renault Traffic Award, Würdigung (2002)

Mehr Informationen:

- Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.): Ein Städtischer Empfangsraum, in: Bericht der Baukultur. Verkehr, Birkhäuser, 2010
- Prodomos Papadopoulos (Hrsg.): New urban experiences – ZOB Erfurt, in: DOMUS, 8.2009
- Landeshauptstadt Erfurt (Hrsg.): Erfurt verbindet – Von der Vision zur Realität. Der neue ICE Bahnhof und sein Umfeld, 2009
- Wettbewerbe Aktuell: Hauptbahnhof Erfurt, 8.2009
- Projektbeispiel in: Jürgen Knirsch: Stadtplätze. Architektur und Freiraumplanung, Verlagsanstalt Alexander Koch, 2004

Arena Schierke (S. 98)

Ort: 38879 Wernigerode, Stadtteil Schierke

Ziele und Maßnahmen: Nutzbarmachung des historischen Natureisstadions für eine ganzjährige, wettergeschützte Nutzung als Sport- und Veranstaltungsstätte; Herrichtung der Tribünen nach den Vorgaben von Denkmalschutz und Versammlungsstättenverordnung; Neubau von zwei Funktionsgebäuden

Nutzungen: multifunktionale Sport- und Veranstaltungsfläche, Gastronomie, Nebenflächen

Planung und Bau: 2013–2017

Größe: 70 Meter Spannweite, 2.400 m² Dachfläche, 890 m² BGF Gebäude

Kosten: 8 Mio. Euro brutto Kostengruppe (KG) 300 + 400

Bauherrin: Stadt Wernigerode

Architektur: Graft Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin

Tragwerksplanung: schlaich bergemann partner GmbH, Stuttgart

Landschaftsplanung: WES GmbH Landschafts-Architektur, Hamburg

Prozess:

- 2013: VOF-Verfahren

- 2015: Baugenehmigung

- 2016: Baubeginn

- 2017: Eröffnung

Finanzierung, Förderung: Fördermittel von Bund und Land Sachsen-Anhalt aus dem Programmbereich Aufwertung von Stadtteilen/Stadtquartieren in Höhe von 2/3 der Gesamtinvestition

Auszeichnungen: DAM Preis, Longlist (2019); Iconic Awards „Innovative Architecture“, Winner (2019); Stahl-Innovationspreis, Finalist (2018)

Mehr Informationen:

- Website der Arena: www.schierker-feuerstein-arena.de
- Sabrina Gorges: Große Pläne für Schierke, in: Neues Deutschland, 15.03.2011
- Baunetz: Frostige Auster, 14.05.2018, www.baunetz.de

Grundschule Dettmannsdorf (S. 108)

Ort: 18334 Dettmannsdorf

Ziele und Maßnahmen: Neubau einer 1,5-zügigen Grundschule mit Gemeinschaftseinrichtungen; Nutzbarkeit als Hort, als Treffpunkt für die Dorfgemeinschaft und als Jugendwanderquartier

Nutzungen: Klassenzimmer, Cafeteria, Mehrzweckraum, Werkstätten, Lehrküche, Bandraum, Musikraum, Musikübungsräume, Kunstraum, Bibliothek, überdachte Pausenflächen

Planung und Bau: 2014–2017

Größe: ca. 10.000 m² Grundstück; 2.006 m² Bruttogeschossfläche (BGF); 1.505 m² Nutzungsfläche (NUF)

Kosten: 3.055 Mio. Euro Gesamtbaukosten; 2,4 Mio. Euro Kostengruppe (KG) 300+400 brutto; 1.196 Euro Baukosten brutto/m² Bruttogeschossfläche (BGF)

Bauherr: Schulförderverein Dettmannsdorf e.V.

Architektur: mrschmidt Architekten, Berlin

Tragwerksplanung: Pichler Ingenieure GmbH, Berlin

TGA-Elektrik: Ruß Ingenieurgesellschaft mbH, Berlin

TGA-HLS: Gebäudetechnik Sven Kleiber, Ribnitz-Damgarten

Brandschutz: Steffen Slama, FH Lübeck PROJEKT GmbH, Lübeck

Wärmeschutz, Akustik: ISRW Klapdor GmbH, Berlin

Prozess:

- 09/2014: Planungsbeginn
- 06/2015: Beschlussfassung des Bauherrn über Entwurf
- 07/2015: Bewerbung um LEADER-Förderung
- 08/2015: Auswahl des Projektes als eins von zehn Leitprojekten der LEADER-Gruppe des Landkreises Vorpommern-Rügen und Einreichen des Fördermittelantrags
- 03/2016: Baugenehmigung
- 03/2016: Genehmigung von LEADER-Förderung und Bankdarlehen
- 04/2016: Freimachen des Bauplatzes
- 06/2016: Baubeginn
- 08/2017: Teilbetriebnahme im EG mit Cafeteria und Mehrzweckraum
- 11/2017: Fertigstellung und vollständige Inbetriebnahme

Beteiligung, Formate: Beteiligung an öffentlichen Workshops und Vergabeverfahren der LEADER-Aktionsgruppe Vorpommern-Rügen

Finanzierung, Förderung: 2.306.000 Euro Darlehen der Bank für Sozialwirtschaft sowie Eigenmittel des Bauherrn; 499.000 Euro LEADER-Förderung der

lokalen Aktionsgruppe Vorpommern-Rügen; 250.000 Euro Spenden von Stiftungen, Unternehmen und Privatpersonen

Auszeichnungen: BDA-Architekturpreis Nike für soziales Engagement (2019); BDA-Preis Mecklenburg-Vorpommern (2019)

Mehr Informationen:

- Website der Schule und des Schulfördervereins: www.schule-dettmannsdorf.de
- Ulrich Brinkmann: Schule zur Dorfentwicklung, in: Bauwelt 12.2019
- Michaela Krohn: Hier zählt die Gemeinschaft, in: Ostsee-Zeitung, 02.02.2018
- Robert Niemeyer: Daumen hoch für die neue Schule, in: Ostsee-Zeitung, 17.11.2017

Pontonbrücke Lübeck (S. 113)

Ort: 23554 Lübeck

Ziele und Maßnahmen: Bau einer provisorischen Brücke über den Wallhafen, Anbindung der nördlichen Wallhalbinsel und der sogenannten Roddenkoppel im Stadtteil St. Lorenz Nord an die Lübecker Altstadt

Konstruktion: ca. 500 einzelne Schwimmpontonelemente, abgespannt mit 12 Stahlseilen an den Kaimauern

Nutzungen: Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer für drei Wochen im September 2019; während der Öffnungszeiten wurde die Brücke rund 25.000 Mal gequert; zahlreiche Veranstaltungen auf der Brücke und entlang der verbundenen Ufer

Planung und Bau: etwa 8 Monate Planungs- und Vorbereitungszeit, Bauzeit 2 Tage

Größe: Länge 80 m, Breite 4 m (netto 3 m als Wegebau)

Finanzierung: finanziert durch Vereinsmittel und Spenden

Prozess:

- 03/2019: Planungsbeginn
- 07/2019: Beauftragung
- 09/2019: Baubeginn
- 09/2019: Fertigstellung

Beteiligung: Abstimmung mit den Fachbehörden der Hansestadt Lübeck

Bauherr: ArchitekturForum Lübeck e.V.

Architektur: Europonten GmbH, Berlin; Gollan-Bau GmbH, Neustadt/Beuslo (Gerüstbau); Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW) Ortsverband Lübeck (Unterstützung bei der Errichtung)

Tragwerksplanung: Ingenieurbüro für Tragwerksplanung und Bauphysik Cornelius Back, Lübeck

Mehr Informationen:

- Website des ArchitekturForums Lübeck: www.architekturforum-luebeck.com
- NDR.de: Lübeck: Brückenschlag über Trave verbindet Stadtteile, www.ndr.de, 04.09.2019
- Kai Dordowsky: Architekturforum baut Pontonbrücke über den Wallhafen, in: Lübecker Nachrichten, 17.08.2019
- www.german-architects.com/de/architecture-news/meldungen/luebecker-bruckenschlag

Merck Innovation Center Darmstadt (S. 116)

Ort: 64293 Darmstadt

Ziele und Maßnahmen: Öffnung des Unternehmens Merck zum öffentlichen Raum rund um ein neues Innovation Center; Schaffung eines öffentlichen Platzes als shared space von Fußgängern,

Radfahrern, PKWs und Straßenbahn

Planung und Bau: 2015–2017

Größe: 3.500 m²

Kosten: 10 Mio. Euro

Bauherrin: Merck KGaA

Landschaftsarchitektur: Henn GmbH, München, Berlin; Topotek 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

Verkehrsplanung: R+T Verkehrsplanung GmbH, Darmstadt

Tragwerksplanung: Alfred R. Brunnsteiner Ziviltechnikergesellschaft mbH, Natters, Tirol

Infrastruktur- und Straßenplanung: Schönhofen Ingenieure GbR, Kaiserslautern

Prozess:

- 12/2015: Planungsbeginn
- 03/2017: Baubeginn
- 11/2017 Fertigstellung

Beteiligung, Formate: Bürgerversammlungen

Finanzierung: Eigenmittel der Merck KGaA

Mehr Informationen:

- Sebastian Redecke: Walter, Gunter, Martin, in: Bauwelt 24.2018
- Marina Speer: Freie Fahrt bei Merck, in: Darmstädter Echo, www.echo-online.de, 15.01.2018
- Thomas Wolff: Staufrei und unfallfrei durch die Tempo-30-Zone, in: Darmstädter Echo, www.echo-online.de, 21.02.2019

Bundesgartenschau Heilbronn (S. 122)

Ort: 74076 Heilbronn

Ziele und Maßnahmen: Umwandlung von Bahn- und Hafenaarealen in Grünanlagen, inklusive Verlegung einer Bundesstraße und Brückenneubau, Neuanlage von Wasserbecken, Freilegung von Ufern und Schaffung neuer Wegeverbindungen; Begleitung bei Konzeptfindung, Planung und Bau einer parallelen Stadtausstellung aus innovativen Neubauten

Nutzungen: thematisch und landschaftlich unterschiedliche Grünräume, temporäre Pavillons in experimenteller Bauweise

Stadtausstellung: Sozialwohnungen, frei finanzierte Miet- und Eigentumswohnungen, Baugruppenhäuser, städtisches Kinderhaus mit Kita und Wohnungen für Alleinerziehende, betreutes Wohnen, Inklusionsprojekt, Studentenappartements, Boarding House, Gewerbe, Gastronomie

Planung und Bau: 2003–2018 (Buga), 2015–2018 (Stadtausstellung)

Fläche: 32 ha

Besucher: 2,3 Mio.

Bauherrin: Stadt Heilbronn

Städtebau: steidle architekten Gesellschaft von Architekten und Stadtplanern GmbH, München

Landschaftsplanung: SINAI Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

Rasenwellen Sommerinsel: Loma architecture landscape urbanism, Kassel

Bionische Pavillons: Universität Stuttgart, Institute ICD und ITKE

Stadtausstellung: Kaden + Lager GmbH (Holzhochhaus skaio), diverse weitere Einzelbüros

Projektsteuerung Stadtausstellung: Barbara Brakenhoff, Projektentwicklung und -steuerung, Architektin; Jan Fries, Projektentwicklung und -steuerung, Liegenschaften

Stadtausstellung: Fläche: 3 ha; Investoren: 14 (bei 43 Bewerbungen); eingereichte Planungen: 85; errichtete Gebäude: 22 auf drei Baufeldern; Wohnungen: ca. 350; Bewohner 2019: ca. 800

Personen; Ziel nach Weiterbebauung: bis zu 3.500

Bewohner und mehr als 1.000 Arbeitsplätze

Kosten und Finanzierung: Gesamtkosten 189,5 Mio. Euro; davon 145 Mio. für Herstellung der Infrastruktur (mit Mitteln aus dem Fördertopf Stadtumbau West und ca. 56 Mio. vom Land Baden-Württemberg); und 44,5 Mio. für die Durchführung der Bundesgartenschau selbst (temporäre Ausstellungsbereiche, gärtnerische Ausstellung, Betrieb und Personal), davon 34,5 Mio. durch die Buga eigenfinanziert, 10 Mio. trägt die Stadt Heilbronn. Die Stadtausstellung wurde privat finanziert.

Prozess:

- 2004: Beschluss des Gemeinderates zur Bewerbung um die Bundesgartenschau 2019
- 2004: Aufnahme des Fruchtschuppenareals in das Förderprogramm Stadtumbau West
- 2005: Kauf der Flächen durch die Stadt Heilbronn
- 2007: Vertrag zur Durchführung der Buga mit der Deutschen Bundesgartenschau-Gesellschaft
- 2009: Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Masterplan Neckarvorstadt“
- 2010: Gründung der Bundesgartenschau Heilbronn 2019 GmbH
- 2010: Gemeinderat beschließt städtebaulichen Rahmenplan Neckarbogen
- 2011: Landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb
- 2013: erster Spatenstich
- 2015: Investorenauswahlverfahren für die Stadtausstellung, Anhandvergabe der Grundstücke
- 2016: Fertigstellung der Baugenehmigungen und aller Festlegungen, Verkauf sämtlicher Grundstücke der Stadtausstellung, Spatenstiche am 1. Juli und 1. September

Beteiligung, Formate: u.a. Bürgerwerkstätten, Buga-Labore, Ideenwettbewerbe, Versammlungen, Geländeführungen

Auszeichnungen: Neckarvorstadt erhält das Vorzertifikat in „Silber“ der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen DGNB (2012); Neckarbogen erhält das Zertifikat in „Platin“ der DGNB (2016)

Mehr Informationen:

- Website der Buga: www.buga2019.de
- Website der Stadt Heilbronn: www.heilbronn.de/bauen-wohnen
- Ursula Baus: Katalysator der Stadtentwicklung, in: Bauwelt 10.2019
- Christoph Gunßer: Den Tiger reiten, in: Deutsches Architektenblatt 05.2019
- Christian Holl: Grenzen einer Ausstellung, in: Online-Magazin marlowes, www.marlowes.de, 14.05.19

Aktuelle Lage der Baukultur in Deutschland

Baukultur in Städten

- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2019): Empfehlungen auf Grundlage der Beratungen in der Kommission für „Nachhaltige Baulandmobilisierung und Bodenpolitik“ (Baulandkommission). Berlin. Online unter: <http://www.bmi.bund.de> (Stand 11/2019)
- BMVJ – Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz (2019): Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) § 6a Urbane Gebiete. Berlin. Online unter: <http://www.gesetze-im-internet.de> (Stand 10/2019)
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2018): Pressemitteilung Nr. 183 vom 24. Mai 2018. Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 10/2019)
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Fertiggestellte Wohnungen 2017 in den Gemeinden. Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 10/2019)
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Pressemitteilung Nr. 191 vom 20. Mai 2019. Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 10/2019)
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Pressemitteilung Nr. 201 vom 29. Mai 2019. Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 11/2019)
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Pressemitteilung Nr. N 012 vom 4. Dezember 2019. Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 12/2019)
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (2019): OB-Barometer 2019 – Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister sehen den Wohnraummangel als derzeit größte Herausforderung. Berlin. Online unter: <http://edoc.difu.de> (Stand 10/2019)
- Gemeinsame Wohnraumoffensive von Bund, Ländern und Kommunen (2019): Ergebnisse des Wohngipfels am 21. September 2018 im Bundeskanzleramt. Berlin. Online unter: <http://www.bundesregierung.de> (Stand 10/2019)
- KfW – Kreditbank für Wiederaufbau (2018): KfW Research. Fokus Volkswirtschaft Nr. 221, August 2018. Frankfurt a. M. Online unter: <http://www.kfw.de> (Stand 10/2019)
- Prognos (2019): Wer baut Deutschland? Online unter: <http://www.web.gdw.def> (Stand 10/2019)
- Technische Universität Darmstadt und ISP Eduard Pestel Institut für Systemforschung (2019): Deutschlandstudie 2019. Wohnraumpotenziale in urbanen Lagen. Aufstockung und Umnutzung von Nichtwohngebäuden. Darmstadt/Hannover.
- Weitz, Heinrich (2018): Fachkräftemangel – Risiko für die Unternehmen des Baugewerbes. Online unter: <http://www.bauindustrie.de> (Stand 11/2019)

Grafiken und Infografiken

- Wohnen auf mehr Raum:
- BSBK – Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.) (2014): Baukulturbericht 2014/15. Gebaute Lebensräume der Zukunft. Fokus Stadt. Potsdam.
 - Destatis (2019): Pressemitteilung Nr. 285 vom 29. Juli 2019. Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 10/2019)

Wohnungsbestand und Wohnungsleerstand:

- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2019): Wohnungsleerstände nehmen in vielen ländlichen Räumen zu. Fachbeitrag Juli 2019. Bonn. Online unter: <http://www.bbsr.bund.de> (Stand 02/2020)
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Anzahl der bewohnten Wohnungen in Wohngebäuden ohne Wohnheime in Deutschland in den Jahren von 1998 bis 2018 (in 1.000). Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 02/2020)
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Pressemitteilung Nr. 201 vom 29.05.2019. Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 02/2020)
- Die Bundesregierung (2020): Was tut die Bundesregierung für den Wohnungsmarkt? Beitrag vom 14.02.2020. Online unter: <http://www.bundesregierung.de> (Stand 02/2020)

Ungleiche Entwicklungen:

- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Bevölkerung nach Gebietsstand (ab 1950). Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 07/2019)
- Leibniz Institut für ökologische Raumentwicklung (2019): Monitor der Siedlungs- und Freiraumentwicklung (IÖR-Monitor): Anteil Freiraumfläche an Gebietsfläche (2017). Dresden. Online unter: <http://www.ioer-monitor.de> (Stand: 07/2019)
- UBA – Umweltbundesamt (2019): Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche. Dessau-Roßlau. Online unter: <http://www.umweltbundesamt.de> (Stand 07/2019)

Baukultur auf dem Land

- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2018): Kleinstädte in Deutschland – ein Überblick. In: Informationen zur Raumentwicklung, 06/2018. Bonn.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2014): Flächenverbrauch, Flächenpotenziale und Trends 2030. Analysen KOMPAKT 07/2014. Bonn.
- BMEL – Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (2019): LandKULTUR – 260 Projekte in ländlichen Regionen. Berlin. Online unter: <http://www.bmel.de> (Stand 1/2020)
- BSBK – Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.) (2016): Baukulturbericht 2016/17. Stadt und Land. Potsdam.
- BSBK – Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.) (2018): Besser Bauen in der Mitte. Ein Handbuch zur Innenentwicklung. Potsdam.
- BLE – Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (2017): Das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung (BULE). Bonn. Online unter: <http://www.klaerle.de> (Stand 12/2019)
- Die Linke Bundestagsfraktion (2019): Antwort der Bundesregierung auf eine schriftliche Frage von Caren Lay und der Fraktion Die Linke im Bundestag vom 18.01.2019. Berlin. Online unter: <http://www.linksfraktion.de> (Stand 07/2019)

Grafiken und Infografiken

- Wie viel wird in Deutschland gebaut?:
- BMF – Bundesministerium der Finanzen (2019): Bundeshaushalt 2019. Berlin. Online unter: <http://www.bundeshaushalt.de> (Stand 10/2019)

- BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2017): Wirtschaftsfaktor Tourismus in Deutschland. Berlin. Online unter: <http://www.bmw.de> (Stand 10/2019)
- DAT – Deutsche Automobil Treuhand (2020): DAT-Report 2020. Ostfildern. Online unter: <http://www.dat.de> (Stand 03/2020)
- DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (2020): DIW Wochenbericht 1+2/2020. Berlin. Online unter: <http://www.diw.de> (Stand 03/2020)

Bestand und gebautes Erbe

- BAK – Bundesamt für Kultur Schweiz (2018): Erklärung von Davos. Bern. Online unter: <http://www.bak.admin.ch> (Stand 11/2019)
- BBSR – Bundesinstitut für Bau, Stadt und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2014): Flächenverbrauch, Flächenpotenziale und Trends 2030. Analysen KOMPAKT 07/2014. Bonn.
- BDA – Bund Deutscher Architekten (2019): Haus der Erde. Positionen für eine klimagerechte Architektur in Stadt und Land. Berlin. Online unter: <http://www.bda-bund.de> (Stand 10/2019)
- BSBK – Bundesstiftung Baukultur (2019): Baustoffe, Systeme, Nachhaltigkeit. Ressourcen für die Zukunft des Bauens. Strategiepapier verabschiedet am 4. September 2019. Potsdam. Online unter: <http://www.bundesstiftung-baukultur.de> (Stand 10/2019)
- Bundesweite Arbeitsgemeinschaft der Gestaltungsakademien (2019): Gestaltung im Handwerk. München. Online unter: <http://www.gestaltung-im-handwerk.info> (Stand 11/2019)
- BPB – Bundeszentrale für politische Bildung (2019): Bauhaus. Aus Politik und Zeitgeschichte 13–14/2019. Bonn. Online unter: <http://www.bpb.de> (Stand 11/2019)
- Die Linke Bundestagsfraktion (2019): Antwort der Bundesregierung auf eine schriftliche Frage von Caren Lay und der Fraktion Die Linke im Bundestag vom 18.01.2019. Berlin. Online unter: <http://www.linksfraktion.de> (Stand 07/2019)
- IW – Institut der deutschen Wirtschaft Köln (2019): Kennzahlen des Handwerks. Online unter: <http://www.deutschlandin zahlen.de> (Stand 07/2019)
- Protting, Petronella (2019): Gestaltung im Handwerk und handwerkliches Designstudium. Vortrag beim Baukulturdialog Handwerk und Baukultur – Ein Beitrag zum Bauhausjubiläum 2019 am 29. August in Berlin.
- ZIA Zentraler Immobilien Ausschuss (2019): Frühjahrsgutachten der Immobilienwirtschaft 2019. Berlin. Online unter: <http://www.zia-deutschland.de> (Stand 11/2019)

Arbeit in Stadt und Land

- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2019): Urbane Dörfer – wie digitales Arbeiten Städter aufs Land bringen kann. Berlin. Online unter: <http://www.berlin-institut.org> (Stand 10/2019)
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2020): Öffentlicher Raum in Dörfern und Kleinstädten. Wie der öffentliche Raum das Leben in kleinen Ortschaften beeinflusst und welchen Beitrag die Bewohner leisten können, ihn zu gestalten. Studie im

Auftrag der Bundesstiftung Baukultur. Berlin.

- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung und Wüstenrot Stiftung (2019): Teilhabeatlas Deutschland. Ungleichwertige Lebensverhältnisse und wie die Menschen sie wahrnehmen. Berlin.
- BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Digitale Transformation in der Industrie. Berlin. Online unter: <http://www.bmw.de> (Stand 07/2019)
- Bulwiengesa (2019): Studie Büroimmobilienmarkt: Investmentchancen an Sekundärstandorten. Im Auftrag der DEMIRE – Deutsche Mittelstand Real Estate. Frankfurt a. M. Online unter: <http://www.bulwiengesa.de> (Stand 01/2020)
- DIHK – Deutscher Industrie- und Handelskammertag (2019): DIHK-Arbeitsmarktreport 2019. Berlin. Online unter: <http://www.dihk.de> (Stand 11/2019)
- DIW Berlin – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.) (2018): Wochenbericht 47/2018. Berlin. Online unter: <http://www.diw.de> (Stand 07/2019)
- Hahne, Ulf (2013): Herausforderungen des demografischen Wandels für Angebote der Daseinsvorsorge. In: Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hrsg.): Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen unter Druck. Wie reagieren auf den demografischen Wandel? Bonn.
- Siemens (o.J.): Zukunftspakt – Siemensstadt 2.0. München. Online unter: <http://www.siemens.com> (Stand 07/2019)
- Tautz, Alexandra; Stielike, Jan M.; Danielzyk, Rainer (2018): Gleichwertige Lebensverhältnisse neu denken – Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Mal über Tabuthemen reden. Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, Mindeststandards, Wüstungen ... – worüber nur hinter vorgehaltener Hand diskutiert wird. BBSR-Online-Publikation 02/2018. Bonn. Online unter: <http://www.bbsr.bund.de> (Stand 11/2019)
- ZIA Zentraler Immobilien Ausschuss (2019): Frühjahrsgutachten der Immobilienwirtschaft 2019. Berlin. Online unter: <http://www.zia-deutschland.de> (Stand 11/2019)

Grafiken und Infografiken

Arbeitgeber Bauen:

- BAK – Bundesarchitektenkammer (2018): Bundeskammerstatistik, Stand 1.1.2018. Berlin. Online unter: <http://www.bak.de> (Stand 06/2019)
- BING – Bundesingenieurkammer (2018): Anzahl der Ingenieur- und Architekturbüros 2010-2017 nach Umsatzsteuerstatistik. Berlin. Online unter: <http://www.bingk.de> (Stand 06/2019)
- DV – Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung; GIF – Gesellschaft für Immobilienwirtschaftliche Forschung; BID – Bundesarbeitsgemeinschaft Immobilienwirtschaft Deutschland und Haus & Grund Deutschland (Hrsg.) (2017): Wirtschaftsfaktor Immobilien 2017. Berlin.
- Statistik der Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte nach Wirtschaftsklassen und -unterklassen WZ 2008. Nürnberg. Online unter: <http://www.statistik.arbeitsagentur.de> (Stand 06/2019)

Die Ausgangslage

Entwicklung

Kulturlandschaften

- BfN – Bundesamt für Naturschutz; BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2011): Kulturlandschaften gestalten! Zum zukünftigen Umgang mit Transformationsprozessen in der Raum- und Landschaftsplanung. Bonn.
- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.) (2018): Regionale Landschaftsgestaltung. MORO Information Nr. 18/1. Berlin.
- Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2019): Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Landesentwicklungsplan vom 12. Juli 2019. In: Gesetz- und Verordnungsblatt Nordrhein-Westfalen (GV. NRW.) Ausgabe 2019 Nr. 15 vom 23.7.2019. Düsseldorf.
- DUH – Deutsche Umwelthilfe (2019): NRW plant de facto Moratorium für Windenergie. Pressemitteilung vom 11.07.2019. Radolfzell/Berlin. Online unter: <http://www.duh.de> (Stand 11/2019)
- Etscheid, Georg (2019): Neunzig Meter Schrott. Artikel vom 14.02.2019. In: Die Zeit. Hamburg.
- Europarat (2000): Europäisches Landschaftsübereinkommen. Florenz 20.12.2000. Online unter: <http://www.dnk.de> (Stand 11/2019)
- Fieber, Tanja; Mergner, Gunnar (2019): Herrscht bei der Windenergie in Bayern Flaute? Beitrag vom 02.07.2019. In: Bayerischer Rundfunk online. München. Online unter: <http://www.br.de> (Stand 07/2019)
- Keßler, Anne; Marx, Steffen (2019): Baukultur in Deutschland – Ingenieurwettbewerbe im Brückenbau. In: Bundesingenieurkammer (Hrsg.): Ingenieurbaukunst 2019. Berlin.
- ZGF – Zoologische Gesellschaft Frankfurt (2017): Wir für Wildnis. Wegweiser zu mehr Wildnis in Deutschland. Frankfurt a. M.

Planung öffentlicher Räume

- Bernhardt, Christoph et al. (2005): Öffentlicher Raum und städtische Öffentlichkeit: Eine Einführung in ihre planungsgeschichtliche Betrachtung. In: Bernhardt, Christoph et al. (Hrsg.) (2005): Geschichte der Planung des öffentlichen Raums. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 122. Dortmund.
- Flecken, Ursula; Calbet i Elias, Laura (2011): Einleitung. In: Flecken, Ursula; Calbet i Elias, Laura (Hrsg.): Der öffentliche Raum. Sichten, Reflexionen, Beispiele. Sonderpublikation des Instituts für Stadt- und Regionalplanung, Technische Universität Berlin. Berlin.
- Harlander, Tilman; Kuhn, Gerd (2005): Renaissance oder Niedergang? Zur Krise des öffentlichen Raums im 20. Jahrhundert. In: Bernhardt, Christoph et al. (Hrsg.): Geschichte der Planung des öffentlichen Raums. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 122. Dortmund.
- Hunger, Bernd (2019): Attraktiver öffentlicher Raum. Unverzichtbar für den Zusammenhalt der Nachbarschaften. In: DW – Die Wohnungswirtschaft 08/2019. Freiburg.
- Peht, Wolfgang (2018): Plätze, offen oder geschlossen. Zu einer Kontroverse in Moderne und Nachmoderne. In: Sölch, Brigitte; Kossel, Elmar (Hrsg.): Platz-Architekturen. Kontinuität und Wandel

öffentlicher Stadträume vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Berlin/München.

- Rhede, Christiane et al. (2011): Bebauungs- oder Freiflächenplan? Die Rolle des öffentlichen Raumes bei Hobrecht. In: Flecken, Ursula; Calbet i Elias, Laura (Hrsg.): Der öffentliche Raum. Sichten, Reflexionen, Beispiele. Sonderpublikation des Instituts für Stadt- und Regionalplanung, Technische Universität Berlin. Berlin.
- Sitte, Camillo (1889): Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien.

Grafiken und Infografiken

Historische Strukturen im Städtebau:

- OpenStreetMap-Mitwirkende (2019). Online unter: <http://www.openstreetmap.de> (Stand 11/2019)

Öffentliche Räume im Wandel

- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2010): Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt. In: Informationen zur Raumentwicklung 4/2010. Bonn.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2018): Deutschland wächst – aber nicht überall. Bonn. Online unter: <http://www.bbsr.bund.de> (Stand 07/2019)
- BSBK – Bundesstiftung Baukultur et al. (2020): Wohnen, Arbeiten und Kultur. Ein Plädoyer für eine Kultur-integrierte Stadtentwicklung. Positionspapier. Potsdam/Berlin.
- DTV – Deutscher Tourismusverband (2018): 2017 – Zahlen, Daten, Fakten. Berlin. Online unter: <http://www.deutschtourismusverband.de> (Stand 11/2019)
- HafenCity Universität Hamburg (2015): Stadtnacht – Management urbaner Nachtökonomien. Hamburg. Online unter: <http://www.hcu-hamburg.de> (Stand 11/2019)
- Hannelore Schläffer (2013): Die City – Straßenleben in der geplanten Stadt. Springe.
- HDE – Handelsverband Deutschland (2018): Herbstpressekonferenz mit Ergebnissen der HDE Konjunkturumfrage Sommer 2018. Düsseldorf. Online unter: <http://einzelhandel.de> (Stand 11/2019)
- IFH Köln – Institut für Handelsforschung (2017): Innerstädtischer Einzelhandel: Verschärfter Kanal- und Standortwettbewerb. Köln. Online unter: <http://www.ifhkoeln.de> (Stand 11/2019)
- Jan Gehl (2012): Leben zwischen Häusern. Berlin.
- JLL – Jones Lang LaSalle (2019): Gastronomie stößt Textilhändler vom deutschen Neuanmietungsthron. Beitrag vom 25.04.2019. Online unter: <http://www.jll.de> (Stand 11/2019)
- KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (2016): Trends im Handel 2025. Berlin. Online unter: <http://hub.kpmg.de> (Stand 11/2019)
- Mühleisen, Stefan (2019): „Wir haben gemerkt, wie wichtig Gespräche sind“. Artikel vom 23.04.2019. In: Süddeutsche Zeitung. München.
- Reiß-Schmidt, Stephan (2003): Der öffentliche Raum: Traum, Wirklichkeit, Perspektiven. Online unter: <http://www.urbanauten.de> (Stand 07/2019)
- Roland Berger Holding (2018): Overtourism in europäischen Städten – Wer nicht handelt verliert. München. Online unter: <http://www.rolandberger.com> (Stand 11/2019)
- TourMIS – Touristisches Marketinginformationssystem (Berechnungen BSBK): Online unter: <http://www.tourmis.info> (Stand 07/2019)

Grafiken und Infografiken

Städtetourismus boomt:

- HSI Hotel Suppliers Index Ltd. (2019): Übersicht Hotelmarkt Deutschland 2009–2018. Buxtehude. Online unter: <http://www.hotelier.de> (Stand 07/2019)
- Modul University Vienna (2019): Nächtigungen in allen bezahlten Unterkunftsarten im Stadtgebiet. Wien. Online unter: <http://www.tourmis.info> (Stand 07/2019)

Aktuelle Herausforderungen für öffentliche Räume

Zielkonflikte

- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2016): Freiraum-Fibel – Wissenswertes über die selbstgemachte Stadt. Bonn. Online unter: <http://www.bbsr.bund.de> (Stand 09/2019)
- Berding, Ulrich et al. (2011): STARS_Materialien Teil 01. Das Forschungsprojekt. Eine Kurzdokumentation des DFG-Forschungsprojektes „Stadtträume in Spannungsfeldern“. Aachen. Online unter: <http://publications.rwth-aachen.de> (Stand 08/2019)
- BMI – Bundesministerium des Innern für Bau und Heimat (2016): Leipziger Westen: Räumlicher Schwerpunkt in der Stadtumbaumaßnahme „Programmgebiet Aufwertung West“. Berlin. Online unter: <http://www.staedtebaufoerderung.info> (Stand 11/2019)
- BVerfG – Bundesverfassungsgericht (1967): 12.01.1967 - 1 BvR 169/63. Karlsruhe. Online unter: <http://opiniojuris.de> (Stand 08/2019)
- Deutsche Anwaltsauskunft (2017): Welche Befugnisse haben private Sicherheitsdienste? Berlin. Online unter: <http://anwaltsauskunft.de> (Stand 11/2019)
- Freie und Hansestadt Hamburg (2012): Freiraumbedarfsanalyse 2012 für wohnungsnaher Freiräume – Methoden, Ergebnisse und Anwendung. Online unter: <http://www.hamburg.de> (Stand 08/2019)
- Freie und Hansestadt Hamburg (2013): Mehr Stadt in der Stadt: Gemeinsam zu mehr Freiraumqualität in Hamburg. Online unter: <http://www.hamburg.de> (Stand 08/2019)
- Havemann, Antje (2011): Blick zurück nach vorn – Das STARS-Projekt. In: Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung der RWTH Aachen University (Hrsg.): pnd online 1/2011. Aachen. Online unter: <http://www.planung-neu-denken.de> (Stand 11/2019)
- Kaltenbrunner, Robert (2006): Im Ungefähren? Der öffentliche Raum und seine veränderten Parameter. In: Werkstatt „Hybride Räume“ – Dokumentation der Beiträge zur Werkstatt am 02./03.05.2005, Hannover. PT_Materialien 10. Online unter: <http://publications.rwth-aachen.de> (Stand 11/2019)
- Klamt, Martin (2007): Verortete Normen: Öffentliche Räume, Normen, Kontrolle und Verhalten. Wiesbaden.
- Metropolitankapitel der Hohen Domkirche Köln (2017): Kleiderordnung Kölner Dom. Köln. Online unter: <http://www.koelner-dom.de> (Stand 11/2019)
- Peters, Cornelia (2015): Hamburg macht Grün. Erfurter Arbeitstage Grüne Infrastruktur. Erfurt. Online unter: <http://www.fh-erfurt.de> (Stand 08/2019)
- Rink, Dieter; Behne, Stina (2017): Grüne Zwischennutzungen in der wachsenden Stadt: Die Gestattungsvereinbarung in Leipzig. In: Statistischer

Quartalsbericht 1/2017. Leipzig. Online unter: <http://www.leipzig.de> (Stand 11/2019)

- RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung (2019): Präferenzen und Einstellungen zu vieldiskutierten verkehrspolitischen Maßnahmen: Ergebnisse einer Erhebung aus dem Jahr 2018. Essen. Online unter: <http://www.rwi-essen.de> (Stand 08/2019)
- RWTH Aachen University. Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung (2009): Die Interviews. Ergebnisse aus 20 Kommunen. In: STARS Journal 06. Ausgabe Juni 2009. Aachen.
- Selle, Klaus (2011): Öffentliche Räume – eine Einführung. Begriff, Bedeutung und Wandel der öffentlich nutzbaren Räume in den Städten. Aachen. Online unter: <http://www.pt.rwth-aachen.de> (Stand 08/2019)
- Siehr, Angelika (2016): Das Recht am öffentlichen Raum. Theorie des öffentlichen Raumes und die räumliche Dimension von Freiheit. Tübingen. Online unter: <http://www.mohrsiebeck.com> (Stand 08/2019)
- Stadt Leipzig, Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung (2013): Die Gestattungsvereinbarung (öffentlich – rechtlich). Online unter: <http://www.leipziger-osten.de> (Stand 08/2019)
- vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung (2019): Öffentliche Räume im Zentrum der Städte – Nutzung, Bedeutung und Entwicklung. Online unter: <http://www.vhw.de> (Stand 12/2019)

Grafiken und Infografiken

Teures Pflaster:

- Der Obere Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Land NRW (2018): Bodenrichtwerte 2019. Düsseldorf. Online unter: <http://www.boris.nrw.de> (Stand 09/2019)
- Freie und Hansestadt Hamburg (2019): Beantragungen von Bewohnerparkausweisen. Hamburg. Online unter: <http://www.hamburg.de> (Stand 09/2019)
- Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung: BORIS.HH, Bodenrichtwert-Informationen. Hamburg. Online unter: <http://www.geoportal-hamburg.de> (Stand 09/2019)
- Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Berlin: Bodenrichtwerte 01.01.2019. Berlin. Online unter: <http://www.stadt-berlin.de> (Stand 09/2019)
- Landeshauptstadt Düsseldorf: Bewohnerparkausweis. Düsseldorf. Online unter: <http://www.duesseldorf.de> (Stand 09/2019)
- Stadt Frankfurt am Main: Bewohnerparkausweis. Frankfurt am Main. Online unter: <http://www.frankfurt.de> (Stand 09/2019)
- Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main (2019): Geo-Info Frankfurt. Bodenrichtwerte 2018. Frankfurt am Main. Online unter: <http://www.bodenrichtwerte.frankfurt.de> (Stand 09/2019)

Öffentliche Räume der Kölner Innenstadt:

- Land Nordrhein-Westfalen (2019): Kartengrundlage Schwarzplan. Düsseldorf. Online unter: <http://www.tim-online.nrw.de> (Stand 11/2019)

Gesundheit

- Adli, Mazda (2017): Stress and the City. Berlin.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2018): Kleinstädte in Deutschland – ein Überblick. In: Informationen zur Raumentwicklung 06/2018. Bonn.

- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumforschung (2019): Nachdenken über die Stadt von Übermorgen. BBSR-Online-Publikation 11/2019. Bonn. Online unter: <http://www.bbsr.bund.de> (Stand 06/2019)
- Bodenhaupt, Frank (o.J.): Zahlen und Fakten in der Straßenbeleuchtung. Birkenheide. Online unter: <http://www.strassenbeleuchtung.de> (Stand 08/2019)
- BR – Bayerischer Rundfunk online (2019): Immer mehr Licht stört die Dunkelheit der Nacht. München. Online unter: <http://www.br.de> (Stand 08/2019)
- Bundesinstitut für Sportwissenschaft (2019): 11 Thesen zur Weiterentwicklung von Sportanlagen. Bonn. Online unter: <http://www.dosb.de> (Stand 08/2019)
- Charité – Universitätsmedizin Berlin. Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie. Forschungsbereich Affektive Störungen: Interdisziplinäres Forum Neurourbanistik. Berlin. Online unter: <http://www.neurourbanistik.de> (Stand 10/2019)
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Pressemitteilung Nr. 14 vom 2. April 2019. Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 08/2019)
- DKV Deutsche Krankenversicherung (2018): Der DKV-Report 2018 – Wie gesund lebt Deutschland? Düsseldorf. Online unter: <http://www.ergo.com> (Stand 07/2019)
- EBA – Eisenbahn-Bundesamt: Lärmaktionsplanung. Bonn. Online unter: <http://www.eba.bund.de> (Stand 10/2019)
- ETH Zürich Online, Institut für Integrative Biologie, Crowther Lab (2019): Visualizing climate change. Zürich. Online unter: <http://www.gee.ethz.ch> (Stand 08/2019)
- Europäische Umweltagentur: Air quality in Europe – 2019 report (EAA report 10/2019). Kopenhagen. Online unter: <http://www.eea.europa.eu>
- Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.) (2017): Stadtkinder – Städte in Deutschland werden immer mehr zum Lebensraum von Familien. Berlin. Online unter: <http://www.fes.de> (Stand 11/2019)
- Gensing, Patrick; Rohwedder, Wulf (2019): Mehr Krankheitstage durch Hitze und Sonne. Beitrag vom 23.07.2019. In: Tagesschau online. Hamburg. Online unter: <http://www.tagesschau.de> (Stand 07/2019)
- Gothaer Versicherungsbank VVaG online (2017): Forsa Umfrage zum Thema Nachbarschaftstreit. Köln. Online unter: <http://www.gothaer.de> (Stand 07/2019)
- Helmholtz-Zentrum Potsdam – Deutsches GeoForschungszentrum GFZ (2018): Deutschlands Nächte werden heller – aber nicht überall. Potsdam. Online unter: <http://www.gfz-potsdam.de> (Stand 08/2019)
- Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (o.J.): Nachhaltige Außenbeleuchtung – Informationen und Empfehlungen für Industrie und Gewerbe. Wiesbaden. Online unter: <http://www.umwelt.hessen.de> (Stand 07/2019)
- ICCT – The International Council On Clean Transportation (2019): A Global Snapshot Of The Air Pollution-Related Health Impacts Of Transportation Sector Emissions In 2010 and 2015. Washington. Online unter: <http://www.theicct.org> (Stand 07/2019)
- Jowanotisch, Käthe (2019): Stress and the City – Ist das Landleben gesünder? Interview mit Mazda Adli und Hilal Sezgin. Beitrag vom 03.08.2019. In: Deutschlandfunk. Köln. Online unter: <http://www.deutschlandfunk.de> (Stand 08/2019)
- KfW Bankengruppe (2019): KfW-Kommunalpanel 2019. Frankfurt a. M. Online unter: <http://www.kfw.de> (Stand 08/2019)

- KIT – Karlsruher Institut für Technologie (Hrsg.) (2012): „Grüne Wände“ gegen Lichtverschmutzung. Presseinformation Nr. 130 vom 21.08.2012. Karlsruhe. Online unter: <http://www.kit.edu> (Stand 12/2019)
- Knoflacher, Hermann (1995): Fußgeher- und Fahrradverkehr: Planungsprinzipien. Wien.
- Krämer, Elmar (2017): Warum wir Licht brauchen – und welches. Beitrag vom 21.12.2017. In: Deutschlandfunk. Köln. Online unter: <http://www.deutschlandfunk.de> (Stand 09/2019)
- Mercator Research Center Ruhr: Akustische Qualität und Gesundheit in Urbanen Räumen – Analyse der Zusammenhänge zwischen Soundscapes und Gesundheit. Essen. Online unter: <http://www.mercur-research.de> (Stand 07/2019)
- Michigan State University Online (2018): Does dim light make us dumber? Michigan. Online unter: <http://www.msu.edu> (Stand 08/2019)?
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2014): Urbanes Grün – Konzepte und Instrumente. Leitfaden für Planerinnen und Planer. Düsseldorf. Online unter: <http://www.mbwsv.nrw.de> (Stand 07/2019)
- Nowakowski, Gerd (2019): „Sport in Deutschland wäre ohne Ehrenamt nicht denkbar.“ Nachwuchsarbeit, Integration und Leistungssport. Interview mit Karin Fehres vom 16.10.2019. In: Der Tagesspiegel. Berlin. Online unter: <http://www.tagesspiegel.de> (Stand 10/2019)
- Robert Koch-Institut (2019): Epidemiologisches Bulletin (6. Juni 2019/Nr. 23). Berlin. Online unter: <http://www.rki.de>
- Robert Koch-Institut (Hrsg.) (2019): KiGGS Welle 2 – Studie zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in Deutschland. Berlin. Online unter: <http://www.kiggs-studie.de> (Stand 10/2019)
- Sorbonne Universités (2016): Impact of Lighting on School Performance in European Classrooms. Paris. Online unter: <http://www.chromogenics.com> (Stand 08/2019)
- Stadt Fulda (2019): Richtlinie der Stadt Fulda zum nachhaltigen Umgang mit funktionalem und gestalterischem Licht im Außenbereich. Online unter: <http://www.fulda.de> (Stand 07/2019)
- Statista online (2019): Anzahl der Sportstätten in Deutschland nach Anlagentypen (Stand: 2012). Hamburg. Online unter: <http://www.statista.de> (Stand 08/2019)
- UBA – Umweltbundesamt (2019): Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten, Kostensätze, Stand 02/2019. Dessau-Roßlau. Online unter: <http://www.umweltbundesamt.de> (Stand 07/2019)
- UBA – Umweltbundesamt online (2019): Lärmelast. Beitrag vom 18.06.2019. Dessau-Roßlau. Online unter: <http://www.umweltbundesamt.de> (Stand 08/2019)
- UBA – Umweltbundesamt online: Radverkehr. Beitrag vom 01.04.2016. Dessau-Roßlau. Online unter: <http://www.umweltbundesamt.de> (Stand 07/2019)
- UBA – Umweltbundesamt online: Straßenverkehrslärm. Beitrag vom 23.08.2017. Dessau-Roßlau. Online unter: <http://www.umweltbundesamt.de> (Stand 07/2019)
- University of Salford Manchester (2015): Clever Classrooms. Salford. Online unter: <http://www.salford.ac.uk> (Stand 08/2019)
- Velux Online (2018): The Indoor Generation. Hamburg. Online unter: <http://www.velux.de> (Stand 08/2019)
- WHO – World Health Organisation – Regional Office for Europe (2018): Environmental Noise

- Guidelines for the European Region. Kopenhagen. Online unter: <http://www.euro.who.int> (Stand 07/2019)
- WHO – World Health Organization – Regional Office for Europe (2008): A healthy city is an active city. 2008. Kopenhagen. Online unter: <http://www.euro.who.int> (Stand 08/2019)
- Gesunde Städte-Netzwerk der Bundesrepublik Deutschland (o.J.): Das Netzwerk. Frankfurt a. M. Online unter: <http://gesunde-staedte-netzwerk.de> (Stand 01/2020)
- ZI – Zentralinstitut für Seelische Gesundheit (2019): Studie: Grünflächen in Städten fördern psychisches Wohlbefinden. Beitrag vom 29.07.2019. Mannheim. Online unter: <http://www.zi-mannheim.de> (Stand 08/2019)

Grafiken und Infografiken

Öffentliche Räume:

- Bayerisches Landesamt für Statistik (2019): Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung in Bayern zum Stichtag 31. Dezember 2017. Statistischer Bericht AV 1-1j 2017. München.
- Land Nordrhein-Westfalen (2018): Statistik der Tatsächlichen Nutzung, Land NRW, Stand 31.12.2018. Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. Düsseldorf. Online unter: <http://www.govdata.de> (Stand 09/2019)
- Stadt Frankfurt am Main – Der Magistrat – Bürgeramt, Statistik und Wahlen (2018): Stadtgebiet, Flächennutzung und Klima. In: Statistisches Jahrbuch Frankfurt am Main 2018. Frankfurt am Main.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2018): Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung in Berlin 2017. Statistischer Bericht AV 3 – j / 17. Potsdam.
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2018): Bodenflächen in Hamburg am 31.12.2017 nach Art der tatsächlichen Nutzung. Statistischer Bericht AV 1 - j 17 HH. Hamburg.
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (2019): Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung im Freistaat Sachsen 2018. Statistischer Bericht AV 1 – j/18. Kamenz.

Lärmelast:

- UBA – Umweltbundesamt (2019): Lärmelast in Deutschland. Dessau-Roßlau. Online unter: <http://www.umweltbundesamt.de> (Stand 07/2019)

Ausdauer durch attraktives Umfeld:

- Knoflacher, Hermann (1995): Einfluss der Umfeldqualität auf die akzeptierte Wegelänge zur Haltestelle. Wien.

Sicherheit

- BKA – Bundeskriminalamt (2019): Der Deutsche Viktimisierungssurvey 2017. Opfererfahrungen, kriminalitätsbezogene Einstellungen sowie die Wahrnehmung von Unsicherheit und Kriminalität in Deutschland. Wiesbaden. Online unter: <http://www.bka.de> (Stand 11/2019)
- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2019): Polizeiliche Kriminalstatistik 2018. Ausgewählte Zahlen im Überblick. Berlin. Online unter: <http://www.bmi.bund.de> (Stand 11/2019)
- Bug, Mathias; Kroh, Martin; Meier, Kristina (2015): Regionale Kriminalitätsbelastung und Kriminalitätsfurcht – Befunde der WISIND-Studie. In: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.): DIW

Wochenbericht 12/2015. Berlin. Online unter: <http://www.diw.de>

- forsa Politik- und Sozialforschung (2018): Sicherheit in der Stadt. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung. Berlin. Online unter: <http://www.lebendige-stadt.de> (Stand 11/2019)
- Hermannsdorfer, Ingrid (2013): Urbane Sicherheit und Städtebauliche Kriminalprävention. Vortrag beim 9. Landespräventionstag Sachsen-Anhalt am 08.10.2015 in Halle. Online unter: <http://lpr.sachsen-anhalt.de> (Stand 11/2019)
- Jacobs, Jane (1961): The Death and Life of Great American Cities. New York.
- Kober, Markus (2012): Stadtplanung und Kriminalprävention. In: Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.): Dossier Innere Sicherheit. Bonn. Online unter: <http://www.bpb.de> (Stand 11/2019)
- KPRA – Kriminalpräventiver Rat Augsburg (2015): Checkliste für Baugebiete. Online unter: <http://kriminalpraevention-augsburg.de> (Stand 11/2019)
- Lembke, Judith (2019): „Beengt zu wohnen erzeugt Aggression“. Interview mit Ingrid Hermannsdorfer. Artikel vom 01.03.2019. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung. Online unter: faz.net (Stand 11/2019)
- Schubert, Herbert; Spieckermann, Holger; Veil, Katja (2007): Sicherheit durch präventive Stadtgestaltung – Deutschland und Großbritannien. In: Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.): Innere Sicherheit im Wandel. Aus Politik und Zeitgeschichte 12/2007. Bonn. Online unter: <http://www.bpb.de> (Stand 11/2019)
- Stadt Detmold (2000): Berücksichtigung von Sicherheitsbelangen für Neubaugebiete im ländlichen Raum. Online unter: <http://www.veilig-ontwerp-beheer.nl> (Stand 11/2019)
- Thurm, Frida (2019): So denken Menschen in Deutschland über Kriminalität. Beitrag vom 02.04.2019. In: Zeit online. Hamburg. Online unter: <http://www.zeit.de> (Stand 11/2019)
- Verbundprojekt transit – Landeskriminalamt Niedersachsen (2015): Dokumentation der Begehungen und Beobachtungen in den Fallstudienstädten. Hannover. Online unter: <http://www.transit-online.info> (Stand 11/2019)
- VNW – Verband Norddeutscher Wohnungsunternehmen (2012): Gut Wohnen: mit Sicherheit! Online unter: <http://www.vnw.de> (Stand 11/2019)

Globale Entwicklungen, lokale Auswirkungen

Klima

- Abgeordnetenhaus von Berlin (2019): Vorlage. Entscheidung des Senats hinsichtlich der Beauftragung der IBB für die Umsetzung des Förderprogramms „1000 Grüne Dächer“. Drucksache 18/1989 vom 06.06.2019. Berlin. Online unter: <http://www.parlament-berlin.de>
- BAFU – Bundesamt für Umwelt (2018): Hitze in Städten. Grundlage für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung. Umwelt-Wissen Nr. 1812. Bern. Online unter: <http://www.bafu.admin.ch> (Stand 08/2019)
- Bartlau, Christian et al. (2019): Wie europäische Großstädte Vorbilder für den Klimaschutz werden. Beitrag vom 23.07.2019. In: Tagesspiegel online. Berlin. Online unter: <http://www.tagesspiegel.de> (Stand 08/2019)
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2016): Anpassung an den

Klimawandel in Stadt und Region. Forschungserkenntnisse und Werkzeuge zur Unterstützung von Kommunen und Regionen. Bonn. Online unter: <http://www.bbsr.bund.de> (Stand 08/2019)

- BDA – Bund Deutscher Architekten (2009): Vernunft für die Welt. Manifest der Architekten, Ingenieure und Stadtplaner für eine zukunftsfähige Architektur und Ingenieurbaukunst. Online unter: <http://www.klima-manifest.de> (Stand 08/2019)
- BDA – Bund Deutscher Architekten (2019): Das Haus der Erde. Positionen für eine klimagerechte Architektur in Stadt und Land. Positionspapier, beschlossen auf dem 15. BDA-Tag am 25. Mai 2019 in Halle/Saale. Online unter: <http://www.bda-bund.de> (Stand 08/2019)
- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2018): Weißbuch Stadtgrün. Berlin. Online unter: <http://www.bmi.bund.de> (Stand 08/2019)
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) (2019): Masterplan StadtNatur – Maßnahmenprogramm der Bundesregierung für eine lebendige Stadt. Berlin. Online unter: <http://www.bmu.de> (Stand 08/2019)
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) (2019): Umweltbewusstsein in Deutschland 2018. Berlin. Online unter: <http://www.bmu.de> (Stand 08/2019)
- Bundesverband Deutscher Baustoff-Fachhandel (Hrsg.) (2018): Starkregen – Urbane Sturzfluten 4.0. Fortschreibung der Studie Niederschlagswasser vom Mai 2016. Anpassung der quantitativen Niederschlagswasserbeseitigung an den Klimawandel. Berlin. Online unter: <http://www.bdb-bfh.de> (Stand 08/2019)
- Die Bundesregierung (2016): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Neuauflage 2016. Berlin. Online unter: <http://www.bundesregierung.de> (Stand 08/2019)
- DST – Deutscher Städtetag (2019): Anpassung an den Klimawandel in den Städten. Forderungen, Hinweise und Anregungen. Handreichung des Deutschen Städtetages – beschlossen vom Hauptausschuss am 20. Februar 2019 in Hamm. Berlin/Köln. Online unter: <http://www.staedtetag.de> (Stand 11/2019)
- Gerber, Manuel (2018): Entwicklung des Wohnraums – Mehr Raum, weniger Platz. Beitrag vom 08.03.2018. In: Südwestrundfunk. Stuttgart. Online unter: <http://www.swr.de> (Stand 08/2019)
- Hofmann, Friederike (2019): DeutschlandTrend – AKK als Ministerin – für viele keine gute Wahl. Beitrag vom 01.08.2019. In: Tagesschau online. Hamburg. Online unter: <http://www.tagesschau.de> (Stand 08/2019)
- Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (2011): Handbuch Stadtklima. Maßnahmen und Handlungskonzepte für Städte und Ballungsräume zur Anpassung an den Klimawandel. Düsseldorf. Online unter: <http://www.umwelt.nrw.de> (Stand 08/2019)
- Neukom, Raphael et al. (2019): No evidence for globally coherent warm and cold periods over the pre-industrial Common Era. Artikel vom 25.07.2019. In: Nature 571. London. Online unter: <http://www.nature.com> (Stand 11/2019)
- ORF – Österreichischer Rundfunk: Wien wird so heiß wie Skopje. Beitrag vom 11.07.2019. Wien. Online unter: <http://www.orf.at> (Stand 08/2019)
- Penquitt, Michael (2019): Europa in der Klimakrise: Klimaanlagen sorgen für noch mehr Hitze. Beitrag vom 25.07.2019. In: Wohnglück. Plane. Baue. Lebel. Online unter: <http://www.wohnglueck.de> (Stand 08/2019)

- Przybilla, Steve (2019): Mit weißer Farbe gegen die Hitze der Stadt. Artikel vom 10.04.2019. In: Süddeutsche Zeitung. München. Online unter: <http://www.sueddeutsche.de> (Stand 08/2019)
- Römer, Jörg (2019): „Wir müssen wieder einfacher bauen“. Beitrag vom 03.06.2019. In: Spiegel online. Hamburg. Online unter: <http://www.spiegel.de> (Stand 08/2019)
- SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (Hrsg.) (2019): Förderrichtlinie zum Programm „1.000 grüne Dächer“. Berlin. Online unter: <http://www.berlin.de> (Stand 11/2019)
- tagesschau.de (2019): Strategien gegen Starkregen – Experten fordern die „Schwammstadt“. Beitrag vom 03.08.2019. Hamburg. Online unter: <http://www.tagesschau.de> (Stand 08/2019)
- UBA – Umweltbundesamt (2018): Wohnfläche. Dessau-Roßlau. Online unter: <http://www.umwelt-bundesamt.de> (Stand 08/2019)

Grafiken und Infografiken

Mehrwert durch Stadtgrün:

- Arup (2014): Cities Alive. London.

Digitaler Wandel

- Altenburg, Sven (2018): Smart – neue Technologien für Stadt und Land. In: Vom Arbeiten, Wohnen und Pendeln. Prognos trendletter 2/2018. Basel. Online unter: <http://prognos.com> (Stand 01/2020)
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017): 5G-Strategie für Deutschland – Eine Offensive für die Entwicklung Deutschlands zum Leitmarkt für 5G-Netze und -Anwendungen. Berlin. Online unter: <http://www.bmvi.de> (Stand 12/2019)
- Bündler, Helmut; Heeg, Thiemo (2018): Gerne überall 5G – aber bitte keinen Mast vor der eigenen Tür. Beitrag vom 12.11.2018. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung. Online unter: <http://www.faz.net> (Stand 11/2019)
- Bundesnetzagentur (2018): EMF – Bundesland Übersicht. Bonn. Online unter: <http://emf3.bundesnetzagentur.de> (Stand 12/2019)
- Destinet (2019): Instagrammable – Wie Social Media den Urlaub beeinflussen. Bonn. Online unter: <http://www.destinet.de> (Stand 11/2019)
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (2019): OB-Barometer 2019. Berlin. Online unter: <http://www.difu.de> (Stand 11/2019)
- Ebmeyer, Stephan (2019): Gut 6,5 Milliarden Euro für 5G. In: Tagesschau online. Hamburg. Online unter: <http://www.tagesschau.de> (Stand 11/2019)
- Eckert, Till (2017): Laut Harvard-Studien brauchen wir genau eine Sache für ein erfülltes Leben. Hamburg. Online unter: <http://www.ze.tt> (Stand 01/2020)
- Facebook (2019): Facebook to Acquire Oculus. Online unter: <http://about.fb.com> (Stand 11/2019)
- Galloway, Scott (2017): The Four: The Hidden DNA of Amazon, Apple, Facebook, and Google. New York.
- Iacoboni, Marco (2007): Face to Face: The Neural Basis of Social Mirroring and Empathy. In: *Psychiatric Annals* 37(4), 2007.
- IW – Institut der deutschen Wirtschaft Köln (2019): Einsamkeit in Deutschland: Aktuell keine Zunahme. IW-Kurzbericht 38/2019. Köln.
- Kuhn, Johannes (2019): 1000 Likes und trotzdem einsam. In: Süddeutsche Zeitung. München. Artikel vom 13.03.2019. Online unter: <http://www.sueddeutsche.de> (Stand 11/2019)

- Lobe, Adrian (2019): Wie das Internet die Gentrifizierung verstärkt. Artikel vom 02.05.2019. In: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung. Online unter: <http://www.faz.net> (Stand 11/2019)
- Mayr, Stephan: Augsburg führt Boden-Ampeln für Handynutzer ein. Artikel vom 20.04.2016. In: Süddeutsche Zeitung. München. Online unter: <http://www.sueddeutsche.de> (Stand 11/2019)
- Nassehi, Armin (2019): Der öffentliche Raum und seine Grenzen – Über physische, soziale und digitale Räume. Festrede beim Winterempfang der Bundesstiftung Baukultur am 06.12.2019 in Berlin.
- Primack, Brian A. et al. (2017): Social Media Use and Perceived Social Isolation Among Young Adults in the U.S. In: *American Journal of Preventive Medicine* 53 (1), 2017.
- Schofield's Insurance (2017): Two fifths of millennials choose their holiday destination based on how 'Instagrammable' the holiday pics will be. Bolton. Online unter: <http://www.schofield's.ltd.uk> (Stand 11/2019)
- T3N (2019): So stellt sich Alphabet die Stadt der Zukunft vor. Online unter: <http://t3n.de> (Stand 11/2019)

Grafiken und Infografiken

Reale statt virtuelle Räume:

- Martini; Future Lab (2019): The Power of Friendship. Online unter: <http://www.presseanzeigen24.com> (Stand 11/2019)
- University of Pittsburgh Center for Research on Media Technology and Health (2017): More Social Connection Online Tied to Increasing Feelings of Isolation. Pittsburgh. Online unter: <http://www.upmc.com> (Stand 11/2019)

Demografie und Gesellschaft

- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2018): Kleinstädte in Deutschland – ein Überblick. In: Informationen zur Raumentwicklung 6/2018. Bonn.
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2019): Urbane Dörfer – wie digitales Arbeiten Städter aufs Land bringen kann. Online unter: <http://www.berlin-institut.org> (Stand 10/2019)
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2020): Öffentlicher Raum in Dörfern und Kleinstädten. Wie der öffentliche Raum das Leben in kleinen Ortschaften beeinflusst und welchen Beitrag die Bewohner leisten können, ihn zu gestalten. Studie im Auftrag der Bundesstiftung Baukultur. Berlin.
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung und Körber-Stiftung (2019): (Gem)einsame Stadt. Kommunen gegen soziale Isolation im Alter. Berlin.
- BPB – Bundeszentrale für politische Bildung (2019): Bevölkerung mit Migrationshintergrund I. Bonn. Online unter: <http://www.bpb.de> (Stand 11/2019)
- Buse, Uwe (2019): „Die ‚ethnischen Deutschen‘ werden zu einer Minderheit neben anderen“. Beitrag vom 02.06.2019. In: Spiegel online. Hamburg. Online unter: <http://www.spiegel.de> (Stand 11/2019)
- Crul, Maurice; Schneider, Jens; Lelie, Frans (2012): The European Second Generation Compared: Does the Integration Context Matter? Amsterdam.
- Demografieportal des Bundes und der Länder (2018): Deutschland ist ein Zuwanderungsland. Online unter: <http://www.demografie-portal.de> (Stand 11/2019)

- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Bevölkerung im Wandel. Annahmen und Ergebnisse der 14. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung. Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 11/2019)
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Bevölkerungsforschung auf Basis des Zensus 2011. Eigene Berechnungen. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 01/2020)
- DST – Deutscher Städte- und Gemeindebund, publecon (2019): Personalmanagement der Kommunen im demografischen Wandel. Öffentliche Arbeitgeber im Spannungsfeld von demografischem Wandel und Digitalisierung. Berlin. Online unter: <http://www.innovatorsclub.de> (Stand 11/2019)
- empirica – Forschung und Beratung (2019): CBRE-empirica-Leerstandsindex 2009–2018 – Ergebnisse und Methodik. Online unter: <http://www.empirica-institut.de> (Stand 12/2019)
- Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.) (2017): Stadtkinder – Städte in Deutschland werden immer mehr zum Lebensraum von Familien. Berlin. Online unter: <http://www.fes.de> (Stand 11/2019)
- IW – Institut der deutschen Wirtschaft Köln (2019): IW-Kurzbericht 20/2019. Online unter: <http://www.iwkoeln.de> (Stand 11/2019)
- Körber-Stiftung (Hrsg.) (2018): Die Babyboomer gehen in Rente – Was das für die Kommunen bedeutet. Thesenpapier des Berlin-Instituts für Bevölkerung und Entwicklung für die Körber-Stiftung. Hamburg. Online unter: <http://www.koerber-stiftung.de> (Stand 11/2019)
- Leibniz-Institut für Länderkunde (2018): Kleinstädte im Wandel. Nationalatlas aktuell. Leipzig.
- Neue Landschaft (2019): Interview mit Bau-Staatssekretärin Anne Katrin Bohle – „Das Grün hat weiterhin einen festen Platz“. Berlin. Online unter: <http://neuelandschaft.de> (Stand 12/2019)
- Rasch, Michael (2019): In deutschen Städten sieht die Mehrheitsgesellschaft ihrem Ende entgegen. Artikel vom 07.09.2019. In: Neue Zürcher Zeitung. Online unter: <http://www.nzz.ch> (Stand 11/2019)
- Ritzer, Uwe (2019): Kommunen suchen händiger nach Personal. Artikel vom 10.08.2019. In: Süddeutsche Zeitung. München.
- RWTH Aachen University. Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung; vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung (2017): Öffentliche Räume in stadtesellschaftlich vielfältigen Quartieren. Aachen. Online unter: <http://www.vhw.de> (Stand 03/20)
- Schneider, Jens (2018): „Ausländer“ (foreigners), migrants, or new Germans? Identity-Building processes and school socialization among adolescents from immigrant backgrounds in Germany. In: Catherine R. Cooper & Rachel Seginer (Hrsg.) (2018): Navigating Pathways in Multicultural Nations: Identities, Future Orientation, Schooling, and Careers. New Directions for Child and Adolescent Development 160. Hoboken.
- Schneider, Jens; Crul, Maurice; Lelie, Frans (2015): Generation Mix. Die superdiverse Zukunft unserer Städte und was wir daraus machen. Münster.
- Stadt Offenbach (2019): Einwohner mit Migrationshintergrund am 30.06.2019 (Hauptwohnsitz). Online unter: <http://www.offenbach.de> (Stand 11/2019)
- Stifter, Michael (2016): Migranten wohl bald in Mehrheit – Ängste sind unbegründet. Artikel vom 16.04.2016. In: Augsburger Allgemeine Zeitung. Online unter: <http://www.augsburger-allgemeine.de> (Stand 11/2019)

Grafiken und Infografiken

Szenarien der Bevölkerungsentwicklung bis 2060:

- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Bevölkerung im Wandel. Annahmen und Ergebnisse der 14. Koordinierten Bevölkerungsberechnung. Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 11/2019)

Die Fokusthemen

Städtebau und Freiraum

Leitbilder und strategische Formate

- BfN – Bundesamt für Naturschutz: Urbanes Grün in der doppelten Innenentwicklung. Bonn. Online unter: <http://www.bfn.de> (Stand 08/2019)
- Diener, Andrea (2019): Dreiklang mit Flammenorgel. Artikel vom 18.09.2019. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung.
- HafenCity Hamburg: Der Lohsepark: Der größte Park in der HafenCity. Online unter: <http://www.hafencity.com> (Stand 08/2019)
- Hutter, Dominik (2019): München, anders als man denkt. Artikel vom 03.09.2019. In: Süddeutsche Zeitung. Regionalausgabe München-West.
- Philippi-Gerle, Jörg (2015): Büros in Düsseldorf werden Wohnungen. „Living Circle“: Der 100-Mio-Bau der Hoffnung. Beitrag vom 22.02.2015. In: Express Düsseldorf online. Köln. Online unter: <http://www.express.de> (Stand 08/2019)
- Stadt Köln (2019): Via Culturalis – Ein Handbuch für den öffentlichen Raum. Online unter: <http://www.viaculturalis.cologne> (Stand 08/2019)
- Technische Universität Darmstadt; ISP Eduard Pestel Institut für Systemforschung (2015): Deutschland–Studie 2015. Wohnraumpotentiale durch Aufstockungen. Darmstadt/Hannover.
- Technische Universität Darmstadt; ISP Eduard Pestel Institut für Systemforschung; VHT Institut für Leichtbau (2019): Deutschlandstudie 2019. Wohnraumpotentiale in urbanen Lagen. Aufstockung und Umnutzung von Nichtwohngebäuden. Darmstadt/Hannover.
- Thiemann, Heidi (2010): „IBA der Bürger“ beschwingt beendet. Artikel vom 18.10.2010. In: Mitteldeutsche Zeitung. Halle.
- Voigt, Andreas (2010): Schöner schrumpfen. Artikel vom 10.10.2010. In: Welt am Sonntag. Berlin.
- Weidner, Ingrid (2013): Heimatforscher im Weltquartier. Artikel vom 02.11.2013. In: Süddeutsche Zeitung. München.

Grafiken und Infografiken

Dichte europäischer Innenstädte:

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2019): Bevölkerungsstand der Länder Berlin und Brandenburg am 31.12.2017. Potsdam. Online unter: <http://www.statistik-berlin-brandenburg.de> (Stand 06/2019)
- Stadt Frankfurt (2019): Bevölkerungsentwicklung. Demografische Eckzahlen 2017. In: Materialien zur Stadtbeobachtung Heft 26. Online unter: <http://www.frankfurt.de> (Stand 06/2019)
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2018): Kerncijfers wijken en buurten 2018. The Hague. Online unter: <http://www.cbs.nl> (Stand 06/2019)
- Institut national de la statistique et des études économiques (2019): Statistiques locales Paris.

Montrouge Cedex. Online unter: <http://statistiques-locales.insee.fr> (Stand 06/2019)

- Office for National Statistics (2019): Estimates of the population for the UK, England and Wales, Scotland and Northern Ireland. London. Online unter: <http://www.ons.gov.uk> (Stand 06/2019)
- Statistik Austria (2019): Bevölkerung zu Jahresbeginn 2002-2019 nach Gemeinden. Wien. Online unter: <http://www.statistik.at> (Stand 06/2019)
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2019): Bevölkerung in Hamburg am 31.12.2018. Hamburg. Online unter: <http://www.statistik-nord.de> (Stand 06/2019)
- Statistisches Amt München (2019): Die Bevölkerung in den Stadtbezirken nach dem Familienstand am 31.12.2018. München. Online unter: <http://www.muenchen.de> (Stand 06/2019)

Grün- und Freiflächen

- BAFU – Bundesamt für Umwelt (2018): Hitze in Städten. Grundlage für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung. Umwelt-Wissen Nr. 1812. Bern. Online unter: <http://www.bafu.admin.ch> (Stand 08/2019)
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2016): Anpassung an den Klimawandel in Stadt und Region. Forschungserkenntnisse und Werkzeuge zur Unterstützung von Kommunen und Regionen. Bonn. Online unter: <http://www.bbsr.bund.de> (Stand 08/2019)
- BfN – Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.) (2018): Grüne Infrastruktur im urbanen Raum: Grundlagen, Planung und Umsetzung in der integrierten Stadtentwicklung. BfN-Skripten 503. Bonn. Online unter: <http://www.bfn.de> (Stand 01/2020)
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2017): Praxisratgeber Klimagerechtes Bauen – Mehr Sicherheit und Wohnqualität bei Neubau und Sanierung. Köln.
- DST – Deutscher Städtetag (2019): Anpassung an den Klimawandel in den Städten. Forderungen, Hinweise und Anregungen. Handreichung des Deutschen Städtetages – beschlossen vom Hauptausschuss am 20. Februar 2019 in Hamm. Berlin/Köln. Online unter: <http://www.staedtetag.de> (Stand 11/2019)
- Eckert, Werner; Thiel-Sonnen, Alice (2019): Forscher suchen Alternativen – So sieht der Stadtbaum der Zukunft aus. Beitrag vom 25.07.2019. In: Tagesschau online. Hamburg. Online unter: <http://www.tagesschau.de> (Stand 08/2019)
- Gießler, Denis (2019): „Gießen wird unsere Stadtbäume bald nicht mehr retten“. Interview mit Astrid Reischl vom 26.07.2019. In: Zeit online. Hamburg. Online unter: <http://www.zeit.de> (Stand 08/2019)
- Magistrat der Kreisstadt Eschwege, Fachbereich 4, Planen und Bauen (Hrsg.) (2015): Eschwege den Hof machen. Online unter: <http://www.eschwege.de> (Stand 08/2019)
- NABU – Naturschutzbund Deutschland (2019): Grüne Dächer – Dachbegrünung schafft Lebensraum und senkt die Heizkosten. Berlin. Online unter: <http://www.nabu.de> (Stand 08/2019)
- NABU – Naturschutzbund Deutschland (2019): Grüne Wände – Gut geschützt im Pflanzenpelz. Berlin. Online unter: <http://www.nabu.de> (Stand 08/2019)
- NABU – Naturschutzbund Deutschland (2019): Gutes Klima durch Grün am Haus – Fassaden- und

Dachbegrünung als Beitrag zum ökologischen Bauen. Berlin. Online unter: <http://www.nabu.de> (Stand 08/2019)

- ORF – Österreichischer Rundfunk (2019): Zieglergasse wird zur „kühlen Meile“. Beitrag vom 12.04.2019. Wien. Online unter: <http://www.orf.at> (Stand 08/2019)
- polis Magazin (2019): Utrecht: 316 Bushaltestellen in Bienenwiesen verwandelt. Wuppertal. Online unter: <http://www.polis-magazin.com> (Stand 08/2019)
- Ritter, Harald (2018): Kleingartenanlage am „Kienberg“ erreicht Finale beim Bundeswettbewerb. Beitrag vom 05.07.2018. In: Berliner Woche. Online unter: <http://www.berliner-woche.de> (Stand 08/2019)
- Schickler, Timo (2019): Mehr Rasen: Nürnbergs Tram-Gleise sollen grüner werden. Beitrag vom 02.07.2019. In: Nordbayern.de. Nürnberg. Online unter: <http://www.nordbayern.de> (Stand 08/2019)
- Schulz, Brigitte (2019): Hitzerekorde und Dürre – Das Sterben der Stadtbäume. Beitrag vom 13.08.2019. In: Deutschlandfunk Kultur online. Köln. Online unter: <http://www.deutschlandfunkkultur.de> (Stand 08/2019)
- UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017): Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt. Dessau-Roßlau. Online unter: <http://www.umweltbundesamt.de> (Stand 08/2019)
- Züger, Roland (2019): Lebende Architektur – Was die Architektenschaft vom Vertikalgrün wissen sollte. In: werk, bauen + wohnen 3/2019. Zürich. Online unter: <http://www.wbw.ch> (Stand 08/2019)

Grafiken und Infografiken

Städte mit grünen Lungen:

- Funke Interaktiv der FUNKE Zentralredaktion Berlin (2016): Das sind Deutschlands grünste Großstädte. Beitrag der Berliner Morgenpost. Berlin. Online unter: <http://www.morgenpost.de> (Stand 11/2019)

Neue Erdgeschosszonen

- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2019): Baukultur für das Quartier. Prozesskultur durch Konzeptvergabe. Bonn. Online unter: <http://www.bbsr.bund.de> (Stand 08/2019)
- BSBK – Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.) (2019): IHK Befragung zum Baukulturbericht 2020/21 „Öffentliche Räume“. Potsdam.
- Bulwiengesellschaft (2020): Erdgeschossnutzungen in Quartieren (Stadtteilfrage). Studie in Zusammenarbeit mit der Hamburg Team Gesellschaft für Projektentwicklung, Interboden, Ehret + Klein GmbH und der Bundesstiftung Baukultur. Berlin.
- Ellard, Colin (2015): Streets with no game. Boring cityscapes increase sadness, addiction and disease-related stress. Is urban design a matter of public health? Beitrag vom 01.09.2015. London. Online unter: <http://aeon.co> (Stand 12/2019)
- Gassmann, Michael (2019): „Viele Innenstädte in Deutschland sind in höchster Not.“ Beitrag vom 14.07.19. In: Die Welt online. Berlin. Online unter: <http://www.welt.de> (Stand 08/2019)
- Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. Berlin.
- Hafencity Hamburg (2017): Gestaltungsregeln für Erdgeschossanlagen mit personenbezogener Ausrichtung. Hamburg. Online unter: <http://www.hafencity.com> (Stand 11/2019)

- Handelsdaten Kundeninformation (2019): Ranking der an Samstagen beliebtesten Einkaufsstraßen Deutschlands nach Passantenfrequenz. Köln. Online unter: <http://www.handelsdaten.de> (Stand 08/2019)
- HDE – Handelsverband Deutschland (2019): Information Konjunktur 01/2019. Berlin. Online unter: <http://www.einzelhandel.de> (Stand 08/2019)
- HDE – Handelsverband Deutschland (2019): Zahlenspiegel 2019. Berlin. Online unter: <http://www.einzelhandel.de> (Stand 08/2019)
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen online, Stabsstelle S1 – Städtebau und Städtebauförderung: Aktive Kernbereiche in Hessen. Wiesbaden. Online unter: <http://www.nachhaltige-stadtentwicklung-hessen.de> (Stand 08/2019)
- IFH Köln (2019): Vitale Innenstädte 2018. Köln. Online unter: <http://www.ifhkoeln.de> (Stand 12/2019)
- Initiative für Gewerbevielfalt (2019): Die Schuld liegt nicht bei den Anderen! Frankfurt a. M. Online unter: <http://www.gewerbevielfalt.de> (Stand 12/2019)
- Jacobs, Jane (1965): Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Frankfurt a. M.
- Kraus, Susanne (2019): Wie Paris seine Innenstadt vor Verödung bewahrt. Beitrag von Susanne Kraus vom 01.04.2019. In: Deutschlandfunk Kultur online. Köln. Online unter: <http://www.deutschlandfunkkultur.de> (Stand 08/2019)
- Reink, Michael; HDE – Handelsverband Deutschland (03/04/2020)
- Stadt Wien (Hrsg.): Partitur des öffentlichen Raums. Inhalt und Konzept von Jan Gehl Architects ApS (2009). Wien. Online unter: <http://www.wien.gv.at> (Stand 08/2019)
- Temel, Robert (2016): Gemischte Nutzung: Geht das? In: Bauwelt 35/2016. Berlin. Online unter: <http://www.bauwelt.de> (Stand 08/2019)
- Wagner, Lorenz (2019): Der Mann, der darauf setzt, mit Ebay die Innenstädte zu retten. Beitrag vom 17.06.2019. In: SZ Magazin online. München. Online unter: <http://www.sz-magazin.sueddeutsche.de> (Stand 06/2019)
- Wüstenrot Stiftung (Hrsg.) (2014): Herausforderung Erdgeschoss. Berlin.

Grafiken und Infografiken

Wachstum besonders in Deutschland:

- ecostra – Wirtschafts-, Standort- und Strategieberatung in Europa (2019): Entwicklung der Gesamtverkaufsfläche der Factory-Outlet-Center in ausgewählten europäischen Ländern in den Jahren 2010 bis 2018. Wiesbaden. Veröffentlicht von EHI Retail Institute. Köln. Online unter: <http://www.handelsdaten.de> (Stand 07/2019)

Bautätigkeiten bei Objekten mit der Bezeichnung „Quartier“:

- Bulwiengesellschaft (2020): Erdgeschossnutzungen in Quartieren (Stadtteilfrage). Studie in Zusammenarbeit mit der Hamburg Team Gesellschaft für Projektentwicklung, Interboden, Ehret + Klein GmbH und der Bundesstiftung Baukultur. Berlin.

Stadtgestaltung als visuelle Kommunikation

- Abdi, Muhamad et al. (2019): Wer ist schuld am Alexanderplatz? Artikel vom 26.09.2019. In: Der Tagesspiegel. Berlin.
- Ambach, Markus; Keitz, Kay von (Hrsg.) (2015): Der urbane Kongress. Kunst und Stadt im Kontext. Köln.

- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Museum der 1000 Orte. Kunst am Bau im Auftrag des Bundes seit 1950. Bonn. Online unter: <http://www.museum-der-1000-orte.de> (Stand 11/2019)
- BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2014): Kunst am Bau, im Raum, am Platz, vor Ort. Über das Verhältnis von Kunst am Bau und Kunst im öffentlichen Raum. Berlin.
- BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2019): Richtlinien für die Durchführung von Bauaufgaben des Bundes (RBBau). Bonn. Online unter: <http://www.fib-bund.de> (Stand 07/2019)
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2008): 2. Werkstattgespräch. Kunst am Bau als Erbe des geteilten Deutschlands. Zum Umgang mit architekturbezogener Kunst der DDR. Berlin.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): Barrieren in Stadtquartieren überwinden. Berlin.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2012): Leitfaden Kunst am Bau. Berlin. Online unter: <http://www.fib-bund.de> (Stand 03/2019)
- Borowsky, Stefanie (2018): Berlin ist wieder flüssig – die Brunnen fließen. Artikel vom 07.04.2018. In: Der Tagesspiegel. Berlin.
- Brandl, Anna (2013): Die sinnliche Wahrnehmung von Stadtraum. Städtebautheoretische Überlegungen. Zürich.
- BSBK – Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.) (2014): Baukulturbericht 2014/15. Gebaute Lebensräume der Zukunft. Fokus Stadt. Potsdam.
- BSBK – Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.) (2016): Baukulturbericht 2016/17. Stadt und Land. Potsdam.
- BSBK – Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.) (2018): Baukulturbericht 2018/19. Erbe – Bestand – Zukunft. Potsdam.
- Die nette Toilette. Aalen. Online unter: <http://www.die-nette-toilette.de> (Stand 11/2019)
- DST – Deutscher Städtetag (2013): Kunst im öffentlichen Raum. Eine Handreichung. Berlin/Köln.
- Dunmall, Giovanna (2016): Ad-free art on the underground: Düsseldorf's pure new metro line. Artikel vom 19.02.2016. In: The Guardian. London.
- Ellard, Colin (2015): Streets with no game. Boring cityscapes increase sadness, addiction and disease-related stress. Is urban design a matter of public health? Beitrag vom 01.09.2015. London. Online unter: <http://aeon.co> (Stand 12/2019)
- Ellard, Colin (2017): Psychogeografie. Wie die Umgebung unser Verhalten und unsere Entscheidungen beeinflusst. München.
- Europäische Akademie für Bildende Kunst (o.J.): Public Art Trier. Trier. Online unter: <http://public-art-trier.de> (Stand 10/2019)
- Förtsch, Anja (2018): Aludose mit Sprühkopf rettet Kiez. Artikel vom 16.04.2018. In: Mitteldeutsche Zeitung. Halle.
- Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.) (2017): Stadtkinder. Städte in Deutschland werden immer mehr zum Lebensraum für Familien. Berlin.
- Fuchs, Gerhard; Batz, Michael; Aust, Rando (2014): Die künstlerische Illumination von Bahnunterführungen. Sonderveröffentlichung der Stiftung „Lebendige Stadt“. Hamburg.
- Gerbing, Chris (2019): Raum als gestaltbare Größe. Skulpturensommer 2019. In: Artmapp Juli–Oktober 2019. Stuttgart.
- Hauf, Yvonne (2016): Street Art/Urban Art. Der Weg von illegalen Graffiti und legalen Murals. Hamburg.

- Jungen, Oliver (2012): Kann das weg? Beitrag vom 20.04.2012. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung online. Online unter: <http://www.faz.net> (Stand 11/2019)
- Kroll-Kubin, Claudia (2018): Graffiti auf 4.000 Quadratmetern. Artikel vom 16.06.2018. In: Allgemeine Zeitung Mainz.
- Kühlem, Max Florian (2019): Am Ruhrpott führt kein Weg vorbei. Artikel vom 07.05.2019. In: Rheinische Post. Düsseldorf.
- Lampugnani, Vittorio Magnago (2019): Die Städte werden langsamer. Die urbane Architektur muss es ihnen gleichtun. Artikel vom 04.02.2019. In: Neue Zürcher Zeitung.
- Landeshauptstadt München (2019): Freiflächen-gestaltung. Online unter: <http://www.muenchen.de> (Stand 03/2020)
- Lembke, Judith (2019): Beengt zu wohnen erzeugt Aggression. Interview mit Ingrid Hermannsdörfer vom 23.02.2019. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung.
- Leydecker, Karin (2016): Zwischen Staatsauftrag, Marketing und Feigenblatt. Auftakt neue Reihe zur Kunst am Bau. In: BauNetz Media online. Online unter: <http://www.baunetz.de> (Stand 11/2019)
- Lin, Ying-Tzu (2018): Child-friendly cities from an urban planner's perspective. In: Danenberg, Rosa; Doumpa, Vivian; Karssenberg, Hans (Hrsg.): The city at eye level for kids. Rotterdam/Amsterdam.
- Mack, Gerhard (2017): Wo leben wir heute? Alle zehn Jahre wird Münster zu einem Zentrum der Gegenwartskunst. Die jüngsten „Skulptur Projekte“ zeigen aufs Faszinierendste, wie sich der öffentliche Raum in der Stadt verändert. Artikel vom 25.06.2017. In: Neue Zürcher Zeitung.
- Mahdawi, Arwa (2015): Can cities kick ads? Inside the global movement to ban urban billboards. Artikel vom 12.08.2015. In: The Guardian. London. Online unter: <http://www.theguardian.com> (Stand 11/2019)
- Maleschka, Martin (2019): Baubezogene Kunst DDR. Kunst im öffentlichen Raum 1950 bis 1990. Berlin.
- Matzig, Gerhard (2016): Einfach mal runterkommen. Artikel vom 20.02.2016. In: Süddeutsche Zeitung. München.
- Nova, Alessandro; Hanke, Stephanie (2014): Skulptur und Platz – eine Einführung. In: Nova, Alessandro; Hanke, Stephanie (Hrsg.): Skulptur und Platz. Raumbesetzung – Raumüberwindung – Interaktion. Berlin/München.
- Peters, Britta (2019): Editorial. Reisen in der Gegenwart. In: Urbane Künste Ruhr Magazin 1/2019. Bochum.
- Project for public spaces (2018): Make It Your Own: Improvisation in Public Space. Beitrag vom 09.03.2018. New York. Online unter: <http://www.pps.org> (Stand 11/2019)
- Rekow, Alexander (2018): Land der Ideen. Projekte aus Magdeburg und Halle werden in Berlin mit einem Innovationspreis gewürdigt. Artikel vom 05.06.2018. In: Magdeburger Volksstimme.
- Sachs Pfeiffer, Toni (1982): Gelebte Stadt. Karlsruhe.
- Sachs Pfeiffer, Toni (1983): Sozialräumliche Zonierung. Bemerkungen zu Nutzung und Raum. In: Arch+ 68. Stuttgart.
- Schmidt, J. Alexander (2007): Licht in der Stadt. Leitbilder und Strategien für innovative Lichtkonzepte. Materialien für die Arbeit vor Ort 36. Konrad-Adenauer-Stiftung. Sankt Augustin/Berlin.
- Schützeichel, Rainer (2017): Die räumliche Ordnung der modernen Stadt. Karl Henricus Beitrag zum städtebaulichen Raumdiskurs des ausgehenden 19. Jahrhunderts. In: Lampugnani, Vittorio Magnago; Schützeichel, Rainer (Hrsg.): Die Stadt als Raument-

- wurf. Theorien und Projekte im Städtebau seit dem Ende des 19. Jahrhunderts. Berlin/München.
- Sensor Wiesbaden (2012): Wiesbadener Exportschlager: Graffiti Internationales Festival bringt beste Sprayer zum Brückenkopf. Beitrag vom 27.06.2012. Mainz. Online unter: <http://sensor-wiesbaden.de> (Stand 12/2019)
- Stadt Aachen (2005): Leitfaden für Werbeanlagen in der Stadt Aachen. Aachen.
- Stadt Berlin (2019): Erneuerung und Aufwertung der Brunnen- und Grünanlage an der Karl-Marx-Allee 70. Online unter: <http://www.berlin.de> (Stand 10/2019)
- Stadt Dortmund: Kunst im öffentlichen Raum. Online unter: <http://www.kunst-im-oeffentlichen-raum.dortmund.de> (Stand 10/2019)
- Stadt Fulda (2019): Möblierungshandbuch und Beleuchtungskonzept. Öffentlicher Raum Fulda. Fulda.
- Stadt Iphofen (2019): Gestaltungssatzung, 4. Novellierung. Online unter: <http://www.stadt-iphofen.de> (Stand 03/2020)
- Stadt Potsdam: Kunst im Stadtraum – DDR-Kunst im Kontext. Online unter: <http://www.potsdam.de> (Stand 10/2019)
- Stadt.Wand.Kunst online (o.J.): Stadt.Wand.Kunst Map – Übersichtskarte. Mannheim. Online unter: <http://www.stadt-wand-kunst.de> (Stand 11/2019)
- Streicher, Jürgen (2019): Kunstwelt blickt auf die Kurstadt. Artikel vom 27.05.2019. In: Frankfurter Rundschau.
- Terhorst, Reiner (2019): Auf der Spur von Kunst, die Spuren hinterlässt. Artikel vom 11.03.2019. In: Mühlheimer Woche. Essen. Online unter: <http://www.lokalcompass.de> (Stand 09/2019)
- Trakis, Takina (2018): Wem gehört die Stadt? Artikel vom 15.09.2018. In: Mitteldeutsche Zeitung. Halle.
- Trudslev, Alexandra (2018): Die neue Bankenkrise. Artikel vom 28.06.2018. In: Die Zeit. Hamburg.
- Wein, Martin (2019): Versteinerte Vorgärten. Artikel vom 08.08.2019. In: Bonner General-Anzeiger. Bonn. Online unter: <http://www.general-anzeiger-bonn.de> (Stand 03/2020)
- Virginia Tech online (2014): Dirt paths on Drillfield to be paved. Beitrag vom 05.08.2014. Blacksburg. Online unter: <http://vtnews.vt.edu> (Stand 11/2019)
- Wiedau, Klaus (2019): „Wir sind auf einem guten Weg.“ Bürgerbeteiligung zu Gestaltungshandbuch und -satzung für Epe. Artikel vom 04.07.2019. In: Westfälische Nachrichten. Münster.

Grafiken und Infografiken

Öffentliche Räume wahrnehmen:

- Gehl, Jan (2019): Städte für Menschen. Berlin.

Gestaltung von Infrastrukturen

Mobilität und Raum

- A.T. Kearney, Inc. (2019): The Demystification of Car Sharing. Chicago. Online unter: <http://www.atkearney.de> (Stand 08/2019)
- Adler, Michael (2019): Reframing Mobility: Postfossile Mobilität. In: Heinrich-Böll-Stiftung (Hrsg.): Böll thema 03/2019. Berlin. Online unter: <http://www.boell.de> (Stand 08/2019)
- Agentur für clevere Städte (2014): Wem gehört die Stadt? Der Flächengerechtigkeitsreport. Berlin. Online unter: <http://www.clevere-staedte.de> (Stand 08/2019)

- Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende. Berlin. Online unter: <http://www.agora-verkehrswende.de> (Stand 11/2019)
- Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. Berlin. Online unter: <http://www.agora-verkehrswende.de> (Stand 12/2019)
- Agora Verkehrswende (2018): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. Berlin. Online unter: <http://www.agora-verkehrswende.de> (Stand 11/2019)
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2019): Kraftfahrzeugbestand im Land Berlin 1994 bis 2019. Potsdam. Online unter: <http://www.statistik-berlin-brandenburg.de> (Stand 08/2019)
- Asendorp, Dirk (2019): Die Folgen des E-Rollers. Artikel vom 12.09.19. In: Die Zeit. Hamburg.
- BAG – Bundesamt für Güterverkehr (2019): Verkehrsprognose. Mittelfristprognose Winter 2018/2019. München/Köln. Online unter: <http://www.bag.bund.de> (Stand 11/2019)
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2018): Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“. Bonn. Online unter: <http://www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de> (Stand 08/2019)
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2020): Öffentlicher Raum in Dörfern und Kleinstädten. Wie der öffentliche Raum das Leben in kleinen Ortschaften beeinflusst und welchen Beitrag die Bewohner leisten können, ihn zu gestalten. Studie im Auftrag der Bundesstiftung Baukultur. Berlin.
- Bernold, Matthias G. (2014): Wohnzimmer gestalten, nicht Korridore. Der dänische Stadtplaner Jan Gehl über menschenfreundliche Städte und unbegründete Gegenargumente. Artikel vom 02.07.2014. In: Wiener Zeitung.
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Mobilität in Deutschland 2017 (MiD). Berlin. Online unter: <http://www.bmvi.de> (Stand 11/2019)
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene. Berlin. Online unter: <http://www.bmvi.de> (Stand 08/2019)
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Deutscher Fahrradmarkt 2018 mit neuen Rekorden. Online unter: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de> (Stand 07/2019)
- Breiting, Matthias et al. (2017): Wo der Nahverkehr sein Geld wert ist. Beitrag vom 09.02.2017. In: Zeit online. Hamburg. Online unter: <http://www.zeit.de> (Stand 08/2019)
- Demografieportal des Bundes und der Länder (2018): Mobilität in Deutschland: Sind Bus und Bahn eine Alternative zum Auto? Beitrag vom 03.12.2018. Wiesbaden. Online unter: <http://www.demografieportal.de> (Stand 08/2019)
- der architekt – Bund deutscher Architekten BDA online (2019): Gemeinsam ohne Auto. Beitrag vom 22.07.2019. Berlin. Online unter: <http://www.derarchitektbda.de> (Stand 08/2019)
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2018): Pressemitteilung Nr. 288 vom 21. August 2017. Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 12/2019)
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Eisenbahn-Fernverkehr: 4,4, % mehr Fahrgäste im

Jahr 2018. Beitrag vom 04.04.2019. Wiesbaden. Online unter: <http://www.destatis.de> (Stand 11/2019)

- Dittmer, Nicole (2019): Wir müssen den Verkehrsraum neu verteilen. Gespräch mit Weert Canzler. Beitrag vom 26.08.2019. In: Deutschlandfunk Kultur online. Köln. Online unter: <http://www.deutschlandfunkkultur.de> (Stand 10/2019)
- DST – Deutscher Städtetag (2018): Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetags. Berlin/Köln. Online unter: <http://www.staedtetag.de> (Stand 11/2019)
- Fachverband Fußverkehr Deutschland (Hrsg.) (2018): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden. Berlin.
- Frankfurter Allgemeine Zeitung online (2019): Platz zum Austoben wird immer weniger. Beitrag vom 16.07.2019. Online unter: <http://www.faz.net> (Stand 08/2019)
- Haberle, Heiko (2019): Fußgerecht geplant. Beitrag vom 30.03.19. In: Deutsches Architektenblatt online. Düsseldorf. Online unter: <http://www.dabonline.de> (Stand 08/2019)
- Hoffmann, Maren (2017): So wird die Pendelei erträglich. Die neun besten Tipps für Pendler. Artikel vom 04.04.2017. In: Manager Magazin. Hamburg. Online unter: <http://www.manager-magazin.de>
- Hofmann, Laura (2019): Berliner Fußgänger sollen längere Grünphasen bekommen. Beitrag vom 02.03.2019. In: Tagesspiegel online. Berlin. Online unter: <http://www.tagesspiegel.de> (Stand 11/2019)
- Huber-Erler, Ralf; Topp, Hartmut (2014): Ein ungeliebtes Erbe. In: Bauwelt 24.2014. Berlin
- INFAS (2017): Mobilität in Baden-Württemberg 2017 i. A. des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Veröffentlicht in: Ergebnisse Modal Split Radverkehr (MID 2017). Bonn. Online unter: <http://www.vm.baden-wuerttemberg.de> (Stand 12/2019)
- Jacobs, Stefan (2019): Berlin bekommt eine neue Fußgängerzone. Beitrag vom 10.05.2019. In: Tagesspiegel online. Berlin. Online unter: <http://www.tagesspiegel.de> (Stand 08/2019)
- Macher, Julia (2018): Mit Hightech und pädagogischem Druck. Beitrag vom 17.04.2018. In: Zeit online. Hamburg. Online unter: <http://www.zeit.de> (Stand 08/2019)
- Marschall, Birgit (2019): Geplante Anhebung der Pendlerpauschale zu gering. Beitrag vom 29.11.2019. In: RP online. Düsseldorf. Online unter: <http://rp-online.de>
- Norddeutscher Rundfunk online (2019): Rathausquartier wird ein bisschen autofrei. Beitrag vom 17.07.2019. Hamburg. Online unter: <http://www.ndr.de> (Stand 08/2019)
- PTV Group (2019): Mobilität und Umwelt. Karlsruhe. Online unter: <http://www.ptvgroup.com> (Stand 08/2019)
- Renöckl, Georg (2019): Paris: Nicht by Night, sondern per Bike. Artikel vom 05.10.2019. In: Die Presse. Wien.
- Rheinische Post online (2016): Wenn der Parkplatz zum Café wird. Beitrag vom 30.06.2016. Düsseldorf. Online unter: <http://www.rp-online.de> (Stand 11/2019)
- SenUVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (1979): Gesetz über öffentliche Kinderspielplätze (Kinderspielplatzgesetz). Online unter: <http://www.berlin.de> (Stand 08/2019)
- Spiegel online (2019): Bremen ist Deutschlands fahrradfreundlichste Stadt. Beitrag vom 04.07.2019. Hamburg. Online unter: <http://www.spiegel.de> (Stand 08/2019)
- Stadt Berlin, Bezirksamt Mitte (2019): Bewohner-

parkausweis. Online unter: <http://www.berlin.de> (Stand 08/2019)

- Statista online (2019): Anzahl der Personen in Deutschland, die einen PKW-Führerschein besitzen, von 2015 bis 2018. Hamburg. Online unter: <http://de.statista.com> (Stand 07/2019)
- Süddeutsche Zeitung online (2019): Mit dem Roller-Boom kommt auch der Ärger. Beitrag vom 10.05.2019. München. Online unter: <http://sueddeutsche.de> (Stand 08/2019)
- Traufetter, Gerald (2019): Stopp für Stilllegungen. Artikel vom 07.12.2019. In: Der Spiegel. Hamburg.
- UBA – Umweltbundesamt (2017): Car-Sharing nutzen. Beitrag vom 20.09.2017. Dessau-Roßlau. Online unter: <http://www.umweltbundesamt.de> (Stand 08/2019)
- UBA – Umweltbundesamt (2018): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Verkehrsstrategie. Dessau-Roßlau. Online unter: <http://www.umweltbundesamt.de> (Stand 08/2019)
- UBA – Umweltbundesamt (2019): Mobilität privater Haushalte. Beitrag vom 27.05.2019. Dessau-Roßlau. Online unter: <http://www.umweltbundesamt.de> (Stand 11/2019)
- UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2015): Umwelt, Haushalte und Konsum. Daten zur Umwelt Ausgabe 2015. Dessau-Roßlau. Online unter: <http://www.umweltbundesamt.de> (Stand 11/2019)
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg; Länder Berlin und Brandenburg; DB Netze (2019): Wir planen den Ausbau der Metropolregion. Berlin. Online unter: <http://www.i2030.de> (Stand 08/2019)
- VDA – Verband der Automobilindustrie (2015): Auskunft über verfügbare Parkplätze in Städten. Berlin. Online unter: <http://www.vda.de> (Stand 08/2019)
- Wirtschaftswoche online (2018): Bus und Bahn fast 79 Prozent teurer als 2000. Beitrag vom 18.09.2018. Düsseldorf. Online unter: <http://www.wiwo.de> (Stand 08/2019)
- Stadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung (2018): Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung. Online unter: <http://www.darmstadt.de> (Stand 08/2019)
- Zeit online (2019): Erste französische Stadt führt für alle Straßen Tempo 30 ein. Beitrag vom 08.07.2019. Hamburg. Online unter: <http://www.zeit.de> (Stand 08/2019)
- Zukunft Mobilität: Die größte Ineffizienz des privaten Pkw-Besitzes: Das Parken. Beitrag vom 25.03.2016. Online unter: <http://www.zukunft-mobilitaet.net> (Stand 08/2019)

Grafiken und Infografiken

Steigende Neuzulassungen von SUVs und Wohnmobilen:

- Kraftfahrt-Bundesamt (2020): Neuzulassungen nach Segmenten. Jahresstatistiken 2010–2019. Flensburg. Online unter: <http://www.kba.de> (Stand 11/2019)

Besser zu Fuß:

- Bundesamt für Kartographie und Geodäsie: Kartendaten@GeoBasis DE/BKG (@2009). Leipzig. Online Abfrage über Google (Stand 07/2019)

Entwicklung von Spielplatzfläche pro Einwohner und Kfz-Bestand im Land Berlin:

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2019): Kraftfahrzeugbestand im Land Berlin 1994 bis 2019. Potsdam. Online unter: <http://www.statistik-berlin-brandenburg.de> (Stand 08/2019)

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2008–2018): Statistische Jahrbücher 2008–2018. Berechnungen: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin. Potsdam. Online unter: <http://www.statistik-berlin-brandenburg.de> (Stand 08/2019)

Stärker, schneller, schwerer, größer:

- Kraftfahrt-Bundesamt (2019). Flensburg. Online unter: <http://www.kba.de> (Stand 08/2019)

Doppelt so breit, drei Mal so gut:

- Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2011): Projektiertes Handbuch: Öffentlicher Raum. Wien. Online unter: <http://www.wien.gv.at> (Stand 10/2019)

Modal Split:

- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland 2017. Online unter: <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de> (Stand 10/2019)
- Cycling Embassy of Denmark (2017): Copenhagen. City of Cyclists. Copenhagen. Online unter: <http://www.cycling-embassy.dk> (Stand 01/2020)
- DTTL – Deloitte Touche Tohmatsu Limited: Deloitte Insights: Deloitte City Mobility Index Amsterdam. New York City. Online unter: <http://www.deloitte.com> (Stand 10/2019)
- Landeshauptstadt München, Portal München (2019): Mobilität in München 2017: Haushaltsbefragung. Hauptverkehrsmittel (Modal Split). Online unter: <http://www.muenchen.de> (Stand 10/2019)

Logistik und Daseinsvorsorge

- Allianz pro Schiene (2012): Die Bahn bringt's. 10 kluge Verlagerungsbeispiele vom Lkw auf die Schiene. Berlin. Online unter: <http://www.allianz-pro-schiene.de> (Stand 11/2019)
- Allianz pro Schiene (2016): Überblick: Wie der Güterzug länger werden kann. Beitrag vom 30.08.2016. Berlin. Online unter: <http://www.allianz-pro-schiene.de> (Stand 11/2019)
- Allianz pro Schiene (2019): Bahnhof Aschaffenburg. Berlin. Online unter: <http://www.allianz-pro-schiene.de> (Stand 12/2019)
- Allianz pro Schiene (o. J.): Deutschland investiert zu wenig in die Schieneninfrastruktur. Berlin. Online unter: <http://www.allianz-pro-schiene.de> (Stand 08/2019)
- BIEK – Bundesverband Paket und Expresslogistik (2019): Zahlen und Fakten. Berlin. Online unter: <http://www.biek.de> (Stand 08/2019)
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (o. J.): Die Gewinnerprojekte. Berlin. Online unter: <http://www.nachhaltige-urbane-logistik.de> (Stand 08/2019)
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Städtische Logistik. Berlin. Online unter: <http://www.bmvi.de> (Stand 08/2019)
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (o. J.): Zukunft der Bahn. Berlin. Online unter: <http://www.bmvi.de> (Stand 08/2019)
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Lärmschutz im Schienenverkehr – Alles über Schallpegel, innovative Technik und Lärmschutz an der Quelle. Berlin. Online unter: <http://www.bmvi.de> (Stand 08/2019)
- CDU; CSU; SPD (2018): Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 19. Legislaturperi-

ode, S. 78. Online unter: <http://www.bundesregierung.de> (Stand 08/2019)

- DB – Deutsche Bahn (2019): Bau und Instandhaltung von Bahnhöfen. Frankfurt a. M. Online unter: <http://www.deutschebahn.com> (Stand 12/2019)
- DB – Deutsche Bahn (2019): Neues Leben für ungenutzte Empfangsgebäude. Frankfurt a. M. Online unter: <http://www.deutschebahn.com> (Stand 12/2019)
- Deutscher Bundestag (2019): Schriftliche Fragen mit den in der Zeit vom 27. Dezember 2018 bis 4. Januar eingegangenen Antworten der Bundesregierung. Drucksache 19/6828. Frage 71. Berlin. Online unter: <http://dipbt.bundestag.de> (Stand 08/2019)
- Die Bundesregierung (2019): Genehmigungsverfahren beschleunigen. Berlin. Online unter: <http://www.bundesregierung.de> (Stand 11/2019)
- Dobos, László (2018): Citylogistik: Mannheim plant Micro-Hub für KEP-Verkehre. Beitrag vom 16.08.2018. In: *logistik heute*. München. Online unter: logistik-heute.de (Stand 08/2019)
- Doll, Nikolaus (2019): Warum die Bahn 2250 Bahnhöfe verkauft hat. Beitrag vom 06.01.2019. In: *Welt online*. Berlin. Online unter: <http://www.welt.de> (Stand 08/2019)
- DST – Deutscher Städtetag (2019): Erste Umfrage zum Einsatz von Vermessungssensoren in Großstädten. Beitrag vom 05.02.2019. Berlin/Köln. Online unter: <http://www.staedtetag.de> (Stand 10/2019)
- Europäischer Rechnungshof (2016): Sonderbericht. Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs. Luxemburg. Online unter: <http://www.eca.europa.eu> (Stand 08/2019)
- FÖV – Deutsches Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung (2019): Optimierung der Anhörungsverfahren im Planfeststellungsverfahren für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Speyer. Online unter: <http://www.foev-speyer.de> (Stand 11/2019)
- hessenschau.de (2018): „Bahnhof des Jahres“ – Eppsteins Bürgerbahnhof ist Spitze in Deutschland. Beitrag vom 31.08.2018. Frankfurt a. M. Online unter: <http://www.hessenschau.de> (Stand 08/2019)
- Hutzler, David (2019): Paket per Drohne bleibt die Ausnahme. Artikel vom 10.10.2019. In: *Die Welt*. Berlin.
- Landeshauptstadt Düsseldorf, Der Oberbürgermeister, Amt für Verkehrsmanagement (2018): Masterplan Green City Mobility. Online unter: <http://www.duesseldorf.de> (Stand 08/2019)
- LNC – LogisticNetwork Consultants (2019): Quartierslogistik – Projekt Stadtquartier 4.0. Hannover. Online unter: <http://www.urbanelogistik.de> (Stand 08/2019)
- Netzwerk Immobilien: Nordbahntrasse Wuppertal. Hattingen (Ruhr). Online unter: <http://www.netzwerk-immobilien.de> (Stand 08/2019)
- Novak, Axel (2018): Berliner City-Hub: Güter-Trambahn ins Glück? Beitrag vom 21.06.2018. In: *logistik aktuell*. Der Logistik-Blog der Schenker Deutschland AG. Frankfurt a. M. Online unter: <http://www.logistik-aktuell.com> (Stand 08/2019)
- Reidl, Andrea (2019): Und plötzlich ist die Parkplatzsuche so viel einfacher. Beitrag von Andrea Reidl vom 21.08.2019. In: *Zeit online*. Hamburg. Online unter: <http://www.zeit.de> (Stand 08/2019)
- Schlautmann, Christoph (2019): Bundesregierung will Transporte auf der Schiene bis 2030 fast verdoppeln. Beitrag von Christoph Schlautmann vom 25.06.2019. In: *Handelsblatt Online*. Düsseldorf. Online unter: <http://www.handelsblatt.com> (Stand 08/2019)
- Stadt Bielefeld, Dezernat Wirtschaft – Stadtent-

wicklung – Mobilität (2018): Green City Masterplan.

- Online unter: <http://www.bmvi.de> (Stand 08/2019)
- SUBV – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen (2018): Masterplan Green City Bremen. Online unter: <http://www.bauumwelt.bremen.de> (Stand 10/2019)
 - VREF – The Volvo Research and Educational Foundations: Urban Freight for Livable Cities. Göteborg. Online unter: <http://www.vref.se> (Stand 08/2019)
 - Wuppertalbewegung: Nordbahntrasse. Online unter: <http://www.wuppertalbewegung.de> (Stand 08/2019)

Grafiken und Infografiken

Lkw-Verkehr in öffentlichen Räumen:

- Allianz pro Schiene (2018): Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur in ausgewählten europäischen Ländern, in Euro, 2017 (Stand 07/2018). Berlin. Online unter: <http://www.allianz-pro-schiene.de> (Stand 11/2019)
- Allianz pro Schiene (2019): Anteile der Verkehrsträger am Güterverkehr. 2017 in Deutschland. Berlin. Online unter: <http://www.allianz-pro-schiene.de> (Stand 07/2019)
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Längensstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2019. Berlin. Online unter: <http://www.bmvi.de> (Stand 11/2019)
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (o.J.): Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Online unter: <http://www.bmvi.de> (Stand 11/2019)
- Deutsche Bahn (2019): Investitionen von rund 10,7 Milliarden Euro in moderne Bahnhöfe und leistungsfähigeres Netz, Stand: 02/2019. Berlin. Online unter: <http://www.deutschebahn.com> (Stand 11/2019)

Stadttechnik und Stadtmobiliar

- Adli, Mazda (2017): Stress and the City. Berlin.
- Artikel 3 Absatz 3 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.05.1949, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. März 2019 (BGBl. I S. 404).
- Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vertreten durch die Autobahndirektion Nordbayern (2017): Gestaltungshandbuch BAB A3 – Würzburg bis Erlangen. Nürnberg.
- Bayerisches Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales (o.J.): Bayern barrierefrei. Beispiele. München. Online unter: <http://www.barrierefrei.bayern.de> (Stand 12/2019)
- BeNeR1 (2014): Bauzaun-Gestaltung am Klagemarkt. Garbsen. Online unter: <http://www.bener1.de> (Stand 12/2019)
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2016): Von Kirchtürmen und Netzwerken. Wie engagierte Bürger das Emsland voranbringen. Berlin.
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2020): Öffentlicher Raum in Dörfern und Kleinstädten. Wie der öffentliche Raum das Leben in kleinen Ortschaften beeinflusst und welchen Beitrag die Bewohner leisten können, ihn zu gestalten. Studie im Auftrag der Bundesstiftung Baukultur. Berlin.
- Department for Transport (2013): Traffic Advisory Leaflet 01/13. Reducing Sign Clutter. London.
- DomRömer (2012): DomRömer GmbH macht per Augmented Reality die neue Frankfurter Altstadt erlebbar. Beitrag vom 16.08.2012. Frankfurt a. M. Online unter: <http://www.domroemer.de> (Stand 09/2019)
- DV – Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (2008): Gefallenswirkung von Geschäftsstraßen – Visuelle Bewertungsmethoden für straßenräumliche Reduktionsansätze. Berlin.
- Herrmann, Timo (2019): Sicherheit im öffentlichen Raum: Humboldtforum Berlin/Neubau Axel Springer Berlin. Vortrag bei Zukunft Stadt@Grünbau Berlin am 11.04.2019. Online unter: <http://www.bautech.com> (Stand 09/2019)
- Hofmann, Laura; Hönicke, Christian (2019): Überstrapaziert und vernachlässigt. Warum so viele Berliner Parks verkommen. Beitrag vom 08.09.2019. In: *Der Tagesspiegel*. Berlin. Online unter: <http://m.tagesspiegel.de> (Stand 09/2019)
- IGSU – IG saubere Umwelt (o.J.): Littering Toolbox. Einfälle gegen Abfälle. Zürich. Online unter: <http://www.littering-toolbox.ch> (Stand 01/2020)
- Initiative Baukultur für das Welterbe Oberes Mittelrheintal (2019): Leitfaden Straßenraumgestaltung. Koblenz.
- Mayer, Amelie-Theres; Schwehr, Peter; Bürgin, Matthias (2011): Nachhaltige Quartiersentwicklung. Im Fokus flexibler Strukturen. Zürich.
- Mortice, Zach (2019): Design for all requires a culture change in architecture. Beitrag vom 10.04.2019. Online unter: <http://www.aia.org> (Stand 10/2019)
- NABU – Naturschutzbund Deutschland (2018): Über 105.500 Tonnen Plastikmüll durch To-Go-Plastik. Berlin. Online unter: <http://www.nabu.de> (Stand 04/2020)
- Polis Award (2019): Lebenswerter Freiraum: Gestaltungshandbuch BAB A3 – Würzburg bis Erlangen. Wuppertal. Online unter: <http://www.polis-award.com> (Stand 09/2019)
- Reckschwardt, René (2014): Gemischte Quartiere: Weltquartier, Hamburg. Vortrag bei der Baukulturwerkstatt „Gemischte Quartiere“ der Bundesstiftung Baukultur in Berlin am 18.01.2014. Online unter: <http://www.bundesstiftung-baukultur.de> (Stand 09/2019)
- Renöckl, Georg (2019): Paris: Nicht by Night, sondern per Bike. Artikel vom 05.10.2019. In: *Die Presse*. Wien.
- Schreiber, Franziska; Carius, Alexander (2016): The Inclusive City: Urban Planning for Diversity and Social Cohesion. In: *Worldwatch Institute* (Hrsg.): *State of the World: Can a City Be Sustainable?* Washington D.C.
- Schulz, Bernhard (2019): Die Kunst der Baustelle. Technische Entwicklung, gesellschaftliche Rolle und ihre eigene Ästhetik: Die Baustelle in der Cité de l'architecture in Paris. In: *Bauwelt 4/2019*. Berlin.
- Seecon (2008): Handbuch Littering – Eine Praxishilfe zur Entwicklung von Massnahmen gegen Littering. Aarau. Online unter: <http://www.seecon.ch> (Stand 09/2019)
- Stadt Augsburg (o. J.): Bitte. Danke. Gebrauchsanweisung für Platz und Park. Online unter: <http://www.augsburg.de> (Stand 09/2019)
- Stadt Köln (Hrsg.) (2018): *Via Culturalis*. Cologne. Stadt – Kultur – Geschichte. Köln.
- Statista online (2019): Gesamtlänge der Autobahnen in Deutschland von 1995 bis 2018 (in Kilometern). Hamburg. Online unter: <http://de.statista.com> (Stand 09/2019)
- Streicher, Jürgen (2011): Operation am offenen Bau. Beitrag vom 14.02.2011. In: *Frankfurter Rundschau*. Online unter: <http://www.fr.de> (Stand 09/2019)
- Stude, Ingeborg (2011): Design for all als sozialer Aspekt nachhaltigen Bauens. In: *DABRegional 06/11*.

Berlin. Online unter: <http://www.ak-berlin.de> (Stand 09/2019)

- The Guardian (2019): From lizarding to lingering: how we really behave in public spaces. Beitrag vom 01.08.2019. London. Online unter: <http://www.theguardian.com>
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2016): Gestaltung von urbaner Straßenbahninfrastruktur – Handbuch für die städtebauliche Integration. Köln.
- Zick, Florian (2018): Gebühren für Straßenreinigung steigen an. Beitrag vom 05.11.2018. In: Abendzeitung München. Online unter: <http://www.abendzeitung-muenchen.de> (Stand 09/2019)

Grafiken und Infografiken

Jeder Zweite ärgert sich über den Zustand öffentlicher Sanitärräume:

- Blue Responsibility; GfK – Gesellschaft für Konsumforschung (2017): Ein häufiges Ärgernis: Öffentliche Toiletten. Online unter: <http://www.tga-fachplaner.de> (Stand 01/2020)

Demokratie und Prozesskultur

Demokratie, Nutzung und Teilhabe

- Aesche, Jens; Dimmer, Christian (2001): Mythos öffentlicher Raum – wie öffentlich muss der Stadtraum der Zukunft noch sein? Diplomarbeit am Fachbereich Architektur, Raum- und Umweltplanung, Bauingenieurwesen der Universität Kaiserslautern. Online unter: <http://kluedo.uni-kl.de> (Stand 09/2019)
- Ayerle, Nina (2017): Experimentieren statt parken. Artikel vom 02.11.2017. In: Stuttgarter Zeitung. Online unter: <http://www.stuttgarter-zeitung.de> (Stand 09/2019)
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2018): Stadt(t)räume von Kindern. Kinderorientierte Stadtentwicklung. IzR – Informationen zur Raumentwicklung 2/2018. Bonn.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2003): Städte als Standortfaktor: Öffentlicher Raum (Werkstatt: Praxis Nr. 2). Bonn. Online unter: <http://www.bbr.bund.de> (Stand 09/2019)
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2019): Modellvorhaben: PLATZprojekt, Hannover. Bonn. Online unter: <http://www.bbsr.bund.de> (Stand 09/2019)
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2016): Freiraum-Fibel – Wissenswertes über die selbstgemachte Stadt. Bonn. Online unter: <http://www.bbsr.bund.de> (Stand 09/2019)
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2016): Jugend.Stadt.Labor. Bonn. Online unter: <http://www.bbsr.bund.de> (Stand 09/2019)
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2016): Von Kirchtürmen und Netzwerken. Wie engagierte Bürger das Emsland voranbringen. Berlin.
- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2020): Öffentlicher Raum in Dörfern und Kleinstädten. Wie der öffentliche Raum das Leben in kleinen Ortschaften beeinflusst und welchen Beitrag die Bewohner leisten können, ihn zu gestalten. Studie im Auftrag der Bundesstiftung Baukultur. Berlin.

- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2019): Urbane Liga – Junge Stadtmacher stellen Staatssekretärin Bohle ihre Projekte und Ideen vor. Berlin. Online unter: <http://www.bmi.bund.de> (Stand 09/2019)
- BSBK – Bundesstiftung Baukultur (2014): Baukulturbericht 2014/15. Gebaute Lebensräume der Zukunft – Fokus Stadt. Potsdam. Online unter: <http://www.bundesstiftung-baukultur.de> (Stand 09/2019)
- BVerfG – Bundesverfassungsgericht (2011): Versammlungsfreiheit gilt auch im Frankfurter Flughafen. Pressemitteilung Nr. 18/2011 vom 22. Februar 2011. Karlsruhe. Online unter: <http://www.bundesverfassungsgericht.de> (Stand 09/2019)
- Deutscher Kulturrat (Hrsg.) (2005): Kulturelle Bildung in der Bildungsreformdiskussion. Konzeption Kulturelle Bildung III. Berlin. Online unter: <http://www.kulturrat.de> (Stand 06/2019)
- Dreckmann, Daniel (2019): Genossenschaft übernimmt ab jetzt Nahversorgung mit Bahnhofladen im Bahnhof Rottenbach. Beitrag vom 05.07.2019. In: Allgemeiner Anzeiger. Erfurt. Online unter: <http://www.meinanzeiger.de> (Stand 09/2019)
- Ellard, Colin (2017): Psychogeografie. München.
- Flamich, Ute (2019): Stadtröde hat Thüringens ersten grünen Schulhof. Artikel vom 21.08.2019. In: Ostthüringer Zeitung. Gera. Online unter: <http://www.otz.de> (Stand 11/2019)
- Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. Berlin.
- Gieseke, Wiltrud (2012/2013): Kulturelle Erwachsenenbildung. In: Kulturelle Bildung online. Wolfenbüttel. Online unter: <http://www.kubi-online.de> (Stand 08/2019)
- Heinrich-Böll-Stiftung (2019): Öffentliche Räume – Das Projekt. Berlin. Online unter: <http://www.boell.de> (Stand 06/2019)
- Helbig, Marcel; Konrad, Markus; Nikolai, Rita (2018): Wende, Landflucht, Geburtenknick. 25 Jahre öffentliche und private Schulen in Ostdeutschland. In: WZBrief Bildung Nr. 38. Berlin.
- Hofmann, Laura (2019): Spielen auf der Böckhstraße. Artikel vom 01.06.2019. In: Der Tagesspiegel. Berlin. Online unter: <http://www.tagesspiegel.de> (Stand 11/2019)
- Institut für Demoskopie Allensbach (2019): Generation Mitte 2019. Allensbach.
- Internationale Bauausstellung Thüringen (2019): Schwarzzatal, Bahnhof Rottenbach. Reisende, verweilt doch! Online unter: <http://www.iba-thueringen.de> (Stand 09/2019)
- Klineberg, Eric (2019): Palaces for the People – How Social Infrastructure Can Help Fight Inequality, Polarization, and the Decline of Civic Life. New York.
- Kogler, Raphaela (2018): Kinderräume erkunden: Partizipative Stadtforschung und -planung mit Kindern. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Stadt(t)räume von Kindern. Kinderorientierte Stadtentwicklung. IzR – Informationen zur Raumentwicklung 2/2018. Bonn.
- Koller, Anja (2019): „Im Freiraum gibt es keine Bürger zweiter Klasse“. In: Garten + Landschaft 06/2019. München.
- Kultusministerkonferenz (2013): Empfehlung der Kultusministerkonferenz zur kulturellen Kinder- und Jugendbildung (Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 01.02.2007 in der Fassung vom 10.10.2013). Berlin. Online unter: <http://www.kmk.org> (Stand 08/2019)
- Landeshauptstadt Stuttgart (2018): Beteiligungsprojekt „Österreichischer Platz“ gewinnt 1. Platz beim Bundeswettbewerb „Europäische Stadt“. Online unter: <http://www.stuttgart.de> (Stand 09/2019)

- Liebau, Eckart (2018): Kulturelle und Ästhetische Bildung. In: Tippelt, Rudolf; Schmidt-Hertha, Bernhard (Hrsg.): Handbuch Bildungsforschung. Wiesbaden.
- Mars, Roman (2019): Palaces for the People. In: 99% invisible. Episode 346. Oakland. Online unter: <http://99percentinvisible.org> (Stand 09/2019)
- Mayne, Quinton (2011): The Satisfied Citizen: Participation, Influence, and Public Perceptions of Democratic Performance. Princeton.
- Mayne, Quinton; Geissel, Brigitte (2016): Putting the demos back into the concept of democratic quality. In: International Political Science Review 37(5), 2016. Online unter: <http://dash.harvard.edu> (Stand 11/2019)
- MDR Thüringen – Mitteldeutscher Rundfunk Thüringen (2019): Rottenbach weicht umgestalteten Bahnhof ein. Beitrag vom 05.07.2019. Leipzig. Online unter: <http://www.mdr.de> (Stand 10/2019)
- Müller, Jörg (1973): Alle Jahre wieder saust der Presslufthammer nieder. Aarau/Frankfurt a. M.
- Nadansky, Martina (2012): Architektur in der kulturellen Bildung. In: Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.): Dossier Kulturelle Bildung. Bonn. Online unter: <http://www.bpb.de> (Stand 11/2019)
- nebenan.de Stiftung (2019): Deutscher Nachbarschaftspreis 2019 – Preisträger 2019. Berlin. Online unter: <http://www.nachbarschaftspreis.de> (Stand 11/2019)
- Netzwerk Baukulturelle Bildung. Online unter: <http://www.bundesstiftung-baukultur.de> (Stand 11/2019)
- Netzwerk Bürgerbeteiligung (2019): Sammlung kommunaler Leitlinien und Handlungsempfehlungen für die Bürgerbeteiligung. Bonn. Online unter: <http://www.netzwerk-buergerbeteiligung.de> (Stand 09/2019)
- Neue Heimat (1979): An die Stelle der Auto-Stadt muß die Kinder-Stadt treten. In: Neue Heimat. Monatshefte für neuzeitlichen Wohnungs- und Städtebau 1–2/1979. Hamburg.
- RBB – Rundfunk Berlin-Brandenburg (2018): Berlin geht zwölf Mal am Tag auf die Straße. Beitrag von Mark Allhoff vom 27.12.2018. Berlin/Potsdam. Online unter: <http://www.rbb24.de> (Stand 09/2019)
- Slackman, Michael (2010): Walls Fall in a German City, but This Time to Few Cheers. Artikel vom 15.09.2010. In: New York Times.
- SRF – Schweizer Radio und Fernsehen (2015): Und ewig droht die Abrissbirne. Beitrag von Danja Nüesch vom 08.04.2015. Zürich. Online unter: <http://www.srf.ch> (Stand 10/2019)
- Stabsstelle der Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung (2014): Verwaltungsvorschrift und Leitfaden für eine neue Planungskultur. Stuttgart. Online unter: <http://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de> (Stand 09/2019)
- stadstattstrand (2019): Von Containerburgen und Do-ocracy. München. Online unter: <http://stadstattstrand.de> (Stand 09/2019)
- Sulak, Harun; Fiedler, Christian (2019): Steigende Kinderzahlen – ausreichend Betreuungsplätze? Herausforderungen für die öffentliche Kinderbetreuung. In: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (Hrsg.): Bevölkerungsforschung aktuell 1/2019. Wiesbaden. Online unter: <http://www.bib.bund.de> (Stand 11/2019)
- Winterhager, Ute (2019): Das kommunale Forschungsprojekt. In: Bauwelt 12/2019. Berlin.
- Wüstenrot Stiftung (Hrsg.) (2010): Baukultur – Gebaute Umwelt. Curriculare Bausteine für den Unterricht. Ludwigsburg. Online unter: <http://wuestenrot-stiftung.de> (Stand 11/2019)

- Wüstenrot Stiftung (Hrsg.) (2017): Baukultur. Gebaute Umwelt. Der öffentliche Raum. Fächerverbindende Arbeitsblätter. Ludwigsburg. Online unter: <http://wuestenrot-stiftung.de> (Stand 11/2019)
- Artikel 8 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.05.1949, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. März 2019 (BGBl. I S. 404).

Grafiken und Infografiken

Baukultur stärkt ländliches Leben:

- Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung (2020): Öffentlicher Raum in Dörfern und Kleinstädten. Wie der öffentliche Raum das Leben in kleinen Ortschaften beeinflusst und welchen Beitrag die Bewohner leisten können, ihn zu gestalten. Studie im Auftrag der Bundesstiftung Baukultur. Berlin.

Zunehmende Nutzung öffentlicher Räume durch Demonstrationen:

- RBB – Rundfunk Berlin-Brandenburg (2018): Berlin geht zwölf Mal am Tag auf die Straße. Berlin. Online unter: <http://www.rbb24.de> (Stand 12/2018)

Öffentliche Räume für alle

- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2017): Baukultur für das Quartier. Prozesskultur durch Konzeptvergabe. Bonn. Online unter: <http://www.bbsr.bund.de> (Stand 08/2019)
- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.) (2019): Empfehlungen auf Grundlage der Beratungen in der Kommission für „Nachhaltige Baulandmobilisierung und Bodenpolitik“ (Baulandkommission). Berlin. Online unter: <http://www.bmi.bund.de> (Stand: 09/2019)
- BVerfG – Bundesverfassungsgericht (1967): 12.01.1967 – 1 BvR 169/63. Karlsruhe. Online unter: <http://www.opiniojuris.de> (Stand 08/2019)
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik; vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung (2017): Bodenpolitische Agenda 2020–2030. Warum wir für eine nachhaltige und sozial gerechte Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik eine andere Bodenpolitik brauchen. Berlin. Online unter: <http://www.difu.de> (Stand: 11/2019)
- DIHK – Deutscher Industrie- und Handelskammertag (2019): BIDs – eine erfolgreiche Form von Public Private Partnership zur Zentrenentwicklung. Berlin. Online unter: <http://www.dihk.de> (Stand 11/2019)
- Freie und Hansestadt Hamburg (2019): Senat richtet Umgang mit Grund und Boden neu aus – Städtische Grundstücke sollen vermehrt über Erbbaurechte vergeben werden. Beitrag vom 01.10.2019. Online unter: <http://www.hamburg.de> (Stand 08/2019)
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2007): Gesetz zur Stärkung von Wohnquartieren durch private Initiativen vom 20. November 2007 (inkl. 1. Änderung). Online unter: <http://www.hamburg.de> (Stand 10/2019)
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen; Handelskammer Hamburg (2016): 10 Jahre Business Improvement Districts in Hamburg. Online unter: <http://www.hamburg.de> (Stand 10/2019)
- Handelskammer Hamburg (2019): Standpunkte – Bündnis für die Innenstadt. Online unter: <http://www.hk24.de> (Stand 10/2019)

- IW – Institut der deutschen Wirtschaft Köln (2019): Mobilität und Wohnen – neue Perspektiven für die Stadtentwicklung. Online unter: <http://www.iwkoeln.de> (Stand: 09/2019)
- Landeshauptstadt Hannover (2019): Gutachterliche Stellungnahme zu rechtlichen Fragestellungen beim Bau der Durchwegung. Online unter: <http://www.iz-pfadfinder.de> (Stand 10/2019)
- Nagel, Reiner (2019): Ein Baukulturkodex für die Immobilienwirtschaft. In: Baukultur – Zeitschrift des DAI 05/2019. Emsmannsberg.
- Stadt Ulm (2019): Grundstückspolitik – Über 125 Jahre Ulmer Bodenpolitik. Online unter: <http://www.ulm.de> (Stand 08/2019)

Zusammenarbeit

- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2015): Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume. Erkenntnisse aus Klein- und Mittelstädten. Bonn.
- Berding, Ulrich (2011): STARSmulti. Forschungsfragen und Arbeitsprogramm. In: Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung der RWTH Aachen University (Hrsg.): pnd online 1/2011. Aachen. Online unter: <http://www.planung-neu-denken.de> (Stand 11/2019)
- Berding, Ulrich et al. (2011): STARS_Materialien Teil 01. Das Forschungsprojekt. Eine Kurzdokumentation des DFG-Forschungsprojektes „Stadtträume in Spannungsfeldern“. Aachen. Online unter: <http://publications.rwth-aachen.de> (Stand 10/2019)
- Bertelsmann Stiftung; Staatsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) (2014): Vielfältige Demokratie. Kernergebnisse der Studie „Partizipation im Wandel – Unsere Demokratie zwischen Wählen, Mitmachen und Entscheiden“. Gütersloh. Online unter: <http://www.baden-wuerttemberg.de> (Stand 10/2019)
- BLE – Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (2012): Interkommunale Kooperation in ländlichen Räumen. Untersuchung des Instruments hinsichtlich der Sicherung der Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen. Bonn. Online unter: <http://www.netzwerk-laendlicher-raum.de> (Stand 10/2019)
- Deutscher Bundestag (2016): Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD. Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung 2016. Drucksache 18/11975. Berlin. Online unter: <http://dip21.bundestag.de> (Stand 03/2020)
- DST – Deutscher Städtetag (2015): Kommunales Bauwesen – Voraussetzungen für ein kostengerechtes, termintreues und effizientes Bauen in den Städten. Berlin/Köln. Online unter: <http://www.staedtetag.de> (Stand 10/2019)
- DStGB – Deutscher Städte und Gemeindebund (2013): Demografiefeste Personalverwaltung – Sicherung leistungsfähiger Städte und Gemeinden der Zukunft. Berlin. Online unter: <http://www.dstgb.de> (Stand 10/2019)
- DStGB – Deutscher Städte- und Gemeindebund; publecon (2019): Personalmanagement der Kommunen im demografischen Wandel. Öffentliche Arbeitgeber im Spannungsfeld von demografischem Wandel und Digitalisierung. Berlin. Online unter: <http://www.innovatorsclub.de> (Stand 11/2019)
- Freie und Hansestadt Hamburg (2019): Bezirksamtsstruktur – Fachamt Management des öffentlichen Raumes. Online unter: <http://www.hamburg.de> (Stand 10/2019)
- Gemeinde Gomaringen (2018): Leitfaden für einen standardisierten Bürgerbeteiligungsprozess in der

- Gemeinde Gomaringen. Online unter: <http://www.gomaringen.de> (Stand 10/2019)
- IÖW – Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (2019): Grünflächenmanagement im Kontext von Klimawandel und Biodiversität Synthesebericht zum Modul I des Projekts Stadtgrün. Berlin. Online unter: <http://www.ioew.de> (Stand 10/2019)
- Kaltenbrunner, Robert (2006): Im Ungefähren? Der öffentliche Raum und seine veränderten Parameter. In: Werkstatt „Hybride Räume“. Dokumentation der Beiträge zur Werkstatt am 02./03.05.2005, Hannover. Online unter: <http://publications.rwth-aachen.de> (Stand 10/2019)
- Konferenz der Präsidentinnen und Präsidenten der Rechnungshöfe des Bundes und der Länder (2015): Leitsätze zum Management großer Baumaßnahmen, beschlossen am 4. Mai 2015 in Berlin. Online unter: <http://rechnungshof.rlp.de> (Stand 10/2019)
- Kreuz, Stefan; Müller, Simone (2016): Innerstädtische öffentliche Räume in Klein- und Mittelstädten: Ein Forschungsprojekt des Bundes. eNewsletter Wegweiser Bürgergesellschaft 05/2016 vom 18.05.2016. Online unter: <http://www.buergergesellschaft.de> (Stand 10/2019)
- Magercord, Michael (2018): „Man muss über eine neue Beziehung zur Macht nachdenken“. Beitrag vom 21.10.2018. In: Deutschlandfunk online. Köln. Online unter: <http://www.deutschlandfunk.de> (Stand 10/2019)
- McKinsey & Company (2019): Die Besten, bitte – Wie der öffentliche Sektor als Arbeitgeber punkten kann. Düsseldorf. Online unter: <http://www.mckinsey.de> (Stand 09/2019)
- Rechnungshof Rheinland-Pfalz (2019): Auszug aus dem Kommunalbericht 2018. Nr. 4 Bauherrenaufgaben in Kommunen – Stärkung der Bauherrenkompetenz ermöglicht effizienteres Planen und Bauen. Speyer. Online unter: <http://rechnungshof.rlp.de> (Stand 10/2019)
- Reidinger, Fabian (2019): Information ist doch Beteiligung?! (Nicht)Bürgerbeteiligung in Baden-Württemberg. Stuttgart. Online unter: <http://www.baden-wuerttemberg.datenschutz.de> (Stand 10/2019)
- Ritzer, Uwe (2019): Kommunen suchen händigergehend nach Personal. Artikel vom 10.08.2019. In: Süddeutsche Zeitung. München.
- Robert Bosch Stiftung (2009): Demographieorientierte Personalpolitik in der öffentlichen Verwaltung. Stuttgart. Online unter: <http://www.bosch-stiftung.de> (Stand 10/2019)
- Scheffel, Sebastian (2019): Mehr Macht für Bürger: Mit dem Losverfahren die Demokratie retten? Artikel vom 08.07.2019. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung. Online unter: <http://www.faz.net> (Stand 10/2019)
- Stadt Aachen (2016): Handlungsempfehlungen – Stabilisierung von Kosten und Terminen bei Hochbaumaßnahmen der Stadt Aachen. Online unter: <http://www.aachen.de> (Stand 10/2019)
- Stadt Nürnberg (2019): Servicebetrieb Öffentlicher Raum – wir arbeiten für Sie! Online unter: <http://www.nuernberg.de> (Stand 10/2019)
- Stegert, Gernot (2019): Späte Ideen auch willkommen. Artikel vom 27.10.19. In: Schwäbisches Tagblatt. Tübingen.

Grafiken und Infografiken

Bürgerschaftliches Engagement für Baukultur ist groß:

- Förderverein Bundesstiftung Baukultur (2020): Akteure der Baukultur. Online unter: <http://www.bundesstiftung-baukultur.de> (Stand 01/2020)

Die Bundesstiftung Baukultur wandte sich im Mai und Juni 2019 mit Unterstützung des Deutschen Städtetags an die Kommunen in Deutschland. An der online durchgeführten Umfrage nahmen 132 Kommunen teil.

K1 Welchem Stadt- und Gemeindetyp würden Sie Ihre Gemeinde zuordnen?

| | |
|-------------|------|
| Großstadt | 58 % |
| Mittelstadt | 36 % |
| Kleinstadt | 6 % |

K2 In welchem Fachbereich arbeiten Sie?*

| | |
|---|------|
| Planung | 77 % |
| Grünflächen | 23 % |
| Bauordnung | 20 % |
| Verkehr | 18 % |
| Tiefbau | 14 % |
| Friedhof | 10 % |
| Bürgermeister | 5 % |
| Ordnung | 2 % |
| Kultur | 0 % |
| Sonstiges – mehrfach genannte: u. a. Wirtschaft, Stadtentwicklung | 17 % |

* Prozensumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K3 Wie schätzen Sie das Flächenangebot ihrer Gemeinde für folgende Nutzergruppen ein?*

| | zu wenig | ausreichend | zu viel |
|--------------------------------|----------|-------------|---------|
| Für Kinder | 41 % | 59 % | 0 % |
| Für Familien | 40 % | 60 % | 0 % |
| Für ältere Menschen | 38 % | 62 % | 1 % |
| Für Jugendliche | 74 % | 26 % | 0 % |
| Für Fahrradfahrer | 81 % | 18 % | 1 % |
| Für Autofahrer | 5 % | 51 % | 44 % |
| Für Fußgänger | 46 % | 53 % | 1 % |
| Für Logistik und Lieferverkehr | 24 % | 66 % | 11 % |

* Prozensumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K4 Welche übergeordneten Fachplanungen gibt es in Ihrer Gemeinde zum Thema öffentliche Räume?*

| | |
|---|------|
| Innenstadtconcept | 80 % |
| Verkehrsentwicklungsplan | 75 % |
| Stadtentwicklungsplan bzw. räumliche Leitbilder für den öffentlichen Raum | 74 % |
| Landschaftsprogramm zum Flächennutzungsplan | 70 % |
| Gestaltungssatzung | 65 % |
| Grünconcept | 55 % |
| Wegeleitsysteme | 49 % |
| Lichtconcept | 41 % |
| Sicherheitsconcept | 18 % |
| Keine | 0 % |

| | |
|--|------|
| Sonstiges (mehrfach genannt u. a. Klima-, Einzelhandels-, Gestaltungskonzepte) | 21 % |
|--|------|

* Prozensumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K5 Stationärer Handel in zentralen Lagen weist zunehmende Probleme auf. Stehen in Ihrer Gemeinde Läden / Geschäfte leer?*

| | |
|------------------------------------|------|
| Ja, in C-Lagen (Innenstadtstraßen) | 77 % |
| Ja, in B-Lagen (zentrale Plätze) | 57 % |
| Ja, in A-Lagen (Fußgängerzonen) | 48 % |
| Nein | 12 % |

* Prozensumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K6 Wie betreibt Ihre Gemeinde aktive Bodenpolitik?*

| | |
|---|------|
| Durch Verkauf | 77 % |
| Durch Beratung im Zuge der Wirtschaftsförderung | 73 % |
| Durch Ankauf | 70 % |
| Durch Verpachtung (z. B. Erbbaupacht) | 58 % |
| Durch Konzeptverfahren | 47 % |
| Durch revolvingende Fonds | 5 % |
| Durch Vermietung | 30 % |
| Keine | 7 % |

* Prozensumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K7 Sind Folgen des Klimawandels in Ihrer Gemeinde bereits spürbar?*

| | |
|--|------|
| Ja, durch Starkregen | 70 % |
| Ja, durch Trockenperioden | 69 % |
| Ja, durch Hitzestress | 57 % |
| Ja, durch Stürme | 46 % |
| Ja, durch Hochwasser / Überschwemmungen | 41 % |
| Nein | 8 % |
| Sonstiges (wie veränderte Artenvielfalt der Flora) | 8 % |

* Prozensumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K8 Hat Ihre Gemeinde bereits Vorkehrungen zur Anpassung an den Klimawandel getroffen?

| | |
|------|------|
| Ja | 85 % |
| Nein | 15 % |

K9 Wenn ja, welche Vorkehrungen zur Anpassung an den Klimawandel sind geplant bzw. wurden bereits getroffen?*

| | zu wenig | ausreichend |
|-------------------------------|----------|-------------|
| Hochwasserschutzanlagen | 28 % | 72 % |
| Versickerungsmöglichkeiten | 29 % | 71 % |
| Baumpflanzung | 31 % | 69 % |
| Regenwasserbewirtschaftung | 33 % | 67 % |
| Dach- und Fassadenbegrünung | 48 % | 52 % |
| Bodenbeläge gegen Überhitzung | 72 % | 28 % |

* Prozensumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K10 Gibt es aus Ihrer Sicht eine ausreichende Zahl an wohnortnahen Grün- und Parkanlagen in Ihrer Gemeinde?

| | |
|--------------|------|
| Ja | 76 % |
| Nein | 20 % |
| Keine Angabe | 4 % |

K11 Werden derzeit neue Parkanlagen geplant?

| | |
|------|------|
| Ja | 56 % |
| Nein | 44 % |

K12 Wenn ja, sind diese Pflegekosten für Grünanlagen abgesichert?

| | |
|------|------|
| Ja | 59 % |
| Nein | 41 % |

K13 Gibt es in Ihrer Gemeinde Parkpflegekonzepte für Grünanlagen?

| | |
|--------------|------|
| Ja | 75 % |
| Nein | 8 % |
| Keine Angabe | 17 % |

K14 Sind umfassende Parksanierungen ein aktuelles Thema in Ihrer Gemeinde?

| | |
|--------------|------|
| Ja | 51 % |
| Nein | 35 % |
| Keine Angabe | 14 % |

K15 Hat ihre Gemeinde eine Baumschutzsatzung?

| | |
|--------------|------|
| Ja | 74 % |
| Nein | 24 % |
| Keine Angabe | 2 % |

K16 Sind Großbäume, wie beispielsweise Alleebäume, prägend für das Erscheinungsbild Ihrer Gemeinde?

| | |
|--------------|------|
| Ja | 80 % |
| Nein | 15 % |
| Keine Angabe | 5 % |

K17 Bei zunehmenden Sturmgeschwindigkeiten steigt das Risiko von Baumwürfen. Haben Sie aus diesen Gründen bereits vorsorglich Bäume entfernen müssen?

| | |
|--------------|------|
| Ja | 52 % |
| Nein | 17 % |
| Keine Angabe | 32 % |

K18 Macht sich in Ihrer Gemeinde eine Veränderung des Verkehrsaufkommens von bestimmten Verkehrsarten bemerkbar? Wenn ja, welcher Verkehrsart?*

| | zunehmend | abnehmend | gleichbleibend |
|--|-----------|-----------|----------------|
| Lieferverkehr/Logistik | 88 % | 0 % | 12 % |
| Individualverkehr | 52 % | 6 % | 42 % |
| Fahrradverkehr | 85 % | 1 % | 14 % |
| Spezielle E-Mobilitätsformen (Segways, E-Tretroller) | 56 % | 0 % | 44 % |
| ÖPNV | 41 % | 6 % | 54 % |
| Fußgänger | 25 % | 9 % | 66 % |
| Ruhender Verkehr | 50 % | 2 % | 48 % |

* Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K19 Welche verkehrsbezogenen Nutzergruppen beanspruchen in Ihrer Gemeinde am stärksten eine eigene Flächenzuweisung?*

| | |
|------------------------|------|
| Individualverkehr | 83 % |
| Radfahrer | 38 % |
| Lieferverkehr/Logistik | 29 % |
| ÖPNV | 23 % |
| Fußgänger | 13 % |
| Taxen | 5 % |
| Keine | 2 % |

* Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K20 Für welche Arten des ruhenden Verkehrs besteht auf öffentlichen Stellplätzen in Ihrer Gemeinde hoher Nutzungsdruck?*

| | |
|------------------------|------|
| Autos | 94 % |
| Fahrräder | 51 % |
| Lieferverkehr/Logistik | 46 % |
| Reisebusse | 35 % |
| E-Mobilität | 15 % |
| Carsharing-Stationen | 10 % |
| Keine | 2 % |

* Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K21 Sind Aus- oder Rückbau von Verkehrsanlagen in Ihrer Gemeinde ein aktuelles Thema?

| | |
|------|------|
| Ja | 88 % |
| Nein | 12 % |

K22 Wenn ja, bei welchen Verkehrsanlagen?*

| | Ausbau | Rückbau |
|-------------|--------|---------|
| Radwege | 100 % | 0 % |
| Fußwege | 100 % | 0 % |
| Straßenraum | 59 % | 41 % |
| Parkplätze | 51 % | 49 % |

* Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K23 Ist autonome Mobilität (autonomes Fahren) in Ihrer Gemeinde aktuell ein Thema?*

| | |
|-----------------------------------|------|
| Wird politisch diskutiert | 24 % |
| Ein Modellvorhaben ist in Planung | 20 % |
| Wird operativ vorbereitet | 11 % |
| Nein | 59 % |

* Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K24 Gibt es in Ihrer Gemeinde bei der Umsetzung von Infrastrukturinvestitionen regelmäßige Haushaltsreste?

| | |
|------|------|
| Ja | 60 % |
| Nein | 40 % |

K25 Wenn ja, woran liegt es?*

| | |
|--|------|
| Ressourcen fehlen | 75 % |
| Zu komplexer Abstimmungsprozess | 64 % |
| Trägheit in der Politik | 22 % |
| Denken in Legislaturperioden / Amtsperioden | 7 % |
| Kompetenz fehlt | 5 % |
| Zuständigkeiten unklar | 3 % |
| Sonstiges (wie Preissteigerungen der Baukosten im Prozess, komplexe Ausschreibungssituation, Zeitaufwand erhöht durch Bürgerbeteiligungsverfahren u. a.) | 26 % |

* Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K26 Wie macht sich die Auslagerung öffentlicher Dienstleistungen an die Privatwirtschaft im öffentlichen Raum bemerkbar, beispielsweise bei Räumungs- oder Müllentsorgungsdiensten?

| | |
|---------|------|
| Neutral | 75 % |
| Negativ | 17 % |
| Positiv | 8 % |

K27 Wofür werden in Ihrer Gemeinde Sondernutzungsgebühren für öffentliche Flächen erhoben?*

| | |
|--|------|
| Gastronomieflächen außen | 95 % |
| Werbung | 81 % |
| Parkplätze | 43 % |
| Parkanlagen | 6 % |
| Keine | 1 % |
| Anderes, und zwar u. a. Baustelleneinrichtung, Veranstaltungen/ Events, Märkte | 16 % |

* Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K28 Wenn Sondernutzungsgebühren erhoben werden, werden diese zweckgebunden für die Pflege und Unterhaltung öffentlicher Räume eingesetzt?

| | |
|--------------|------|
| Ja | 4 % |
| Nein | 54 % |
| Keine Angabe | 42 % |

K29 Sind die Pflegebudgets bzw. Regelsätze für die Parkpflege und Wegereinigung in ihrer Gemeinde insgesamt auskömmlich oder nicht auskömmlich?

| | |
|--------------|------|
| Ja | 19 % |
| Nein | 63 % |
| Keine Angabe | 19 % |

K30 Gibt es in Ihrer Gemeinde ehrenamtliches Engagement für öffentliche Räume? Wenn ja, in welchen Bereichen?*

| | |
|---|------|
| Pflege von Grün- und Freianlagen | 57 % |
| Urban Gardening / Urban Farming | 57 % |
| Buchtauschstationen | 52 % |
| Betrieb von Einzelgebäuden wie Pavillons oder Kioske | 12 % |
| Fahrradstationen | 12 % |
| Nein | 16 % |
| Anderes, und zwar u. a. Patenschaften für Bäume, Pflanzen, Spielplätze und Müllentsorgung | 17 % |

* Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K31 Gibt es aus der Bevölkerung Resonanz zum Pflegezustand der öffentlichen Räume?

| | Beschwerden | Lob | Keine Resonanz |
|-----------------|-------------|------|----------------|
| Für Parkanlagen | 44 % | 41 % | 15 % |
| Für Plätze | 62 % | 19 % | 19 % |
| Für Straßen | 74 % | 4 % | 21 % |

K32 Gibt es in ihrer Gemeinde Investitionen für Kunst am Bau oder Kunst in öffentlichen Räumen?

| | |
|------|------|
| Ja | 71 % |
| Nein | 29 % |

K33 Gibt es in Ihrer Gemeinde einen Wochenmarkt?

| | |
|------|-------|
| Ja | 100 % |
| Nein | 0 % |

K34 Wenn ja, wo findet dieser statt?

| | |
|---------------------|------|
| Rathaus-/Stadtplatz | 89 % |
| Parkplatz | 7 % |
| Straßenfläche | 4 % |

K35 Gibt es in Ihrer Kommune verpachtete Werbeflächen im öffentlichen Raum?

| | |
|------|------|
| Ja | 96 % |
| Nein | 4 % |

K36 Beeinträchtigen die privaten Werbeanlagen das Erscheinungsbild öffentlicher Räume in Ihrer Gemeinde?

| | |
|-----------------|------|
| In Einzelfällen | 63 % |
| Häufig | 24 % |
| Sehr häufig | 9 % |
| Nein, nie | 4 % |

K37 Gibt es in Ihrer Gemeinde Regelwerke für die Gestaltung und Beschaffung von Stadtmobiliar, Bodenmaterial oder Leuchten etc.?

| | |
|------|------|
| Ja | 59 % |
| Nein | 41 % |

K38-40 Hat Ihre Gemeinde in den letzten fünf Jahren Wettbewerbe ausgelobt?

| | |
|--|------|
| Ja, städtebauliche Wettbewerbe | 82 % |
| Ja, Gestaltungswettbewerbe | 76 % |
| Ja, Ingenieurwettbewerbe / Brücken und Infrastrukturen | 45 % |

K41 Hat sich das Instrument Wettbewerbsverfahren bewährt?

| | |
|------|------|
| Ja | 94 % |
| Nein | 6 % |

K42 Wurden in Ihrer Gemeinde in den letzten Jahren bauliche Sicherheitsmaßnahmen zur Verhinderung von Attentaten getroffen (wie Installation von Pollern o. ä.)?*

| | |
|-------------|------|
| Nein | 57 % |
| Ja | 48 % |
| Ist geplant | 43 % |

* Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

K43 Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf bei Entwicklung, dem Bau und Betrieb von öffentlichen Räumen? (offene Frage)

| | |
|---|------|
| Finanzierung sichern / Pflegebudget erhöhen | 17 % |
| Gerechte Verteilung der Flächen und Nutzungen | 15 % |
| Erhalt/Schaffung von Aufenthaltsqualität durch Pflege | 12 % |
| Mobilitätswende gestalten | 10 % |
| Mehr Personalressourcen schaffen | 5 % |
| Bürgereinbindung bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen | 5 % |
| Nachhaltigkeit in der Planung | 5 % |
| Klimaanpassung | 4 % |
| Andere | 27 % |

K44 Kennen Sie die Bundesstiftung Baukultur?

| | |
|------|------|
| Ja | 86 % |
| Nein | 14 % |

Im Auftrag der Bundesstiftung Baukultur hat fors.a Politik- und Sozialforschung GmbH eine repräsentative Befragung zum Thema Baukultur und öffentliche Räume durchgeführt. Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 1.302 nach einem systematischen Zufallsverfahren ausgewählte Personen ab 14 Jahren in Privathaushalten in Deutschland befragt. Um die Einstellungen der Gruppe der 14- bis 17-Jährigen zuverlässig erfassen zu können, wurden disproportional zur Verteilung in der Bevölkerung 142 Interviews in dieser Altersgruppe durchgeführt. Um ein repräsentatives Gesamtergebnis zu erreichen, wurde der Anteil der Jugendlichen ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung entsprechend gewichtet. Die Befragung wurde vom 30. April bis 14. Mai 2019 mithilfe des fors.a omninet als Onlinebefragung durchgeführt. Die Untersuchungsbefunde werden im folgenden Ergebnisbericht vorgestellt. Die ermittelten Ergebnisse können lediglich mit den bei allen Stichprobenerhebungen möglichen Fehlertoleranzen (im vorliegenden Fall +/- 3 Prozentpunkte) auf die Gesamtheit der erwachsenen Bevölkerung in Deutschland übertragen werden.

B1 Aufenthaltsdauer im öffentlichen Raum

B1a Aufenthalt im öffentlichen Raum an einem normalen Wochentag

An einem normalen Wochentag im Frühjahr halten sich im öffentlichen Raum auf: *)

| | Unter einer Stunde | 1 bis unter 2 Stunden | 2 bis unter 4 Stunden | 4 bis unter 6 Stunden | 6 bis unter 9 Stunden | 9 Stunden und mehr |
|--------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------|
| Insgesamt | 16 % | 40 % | 29 % | 7 % | 5 % | 3 % |
| Ost **) | 12 % | 38 % | 31 % | 10 % | 5 % | 4 % |
| Nord **) | 12 % | 39 % | 35 % | 7 % | 4 % | 3 % |
| NRW | 14 % | 39 % | 35 % | 5 % | 5 % | 1 % |
| Mitte **) | 17 % | 43 % | 22 % | 8 % | 5 % | 4 % |
| Süd **) | 22 % | 40 % | 24 % | 6 % | 5 % | 2 % |
| Männer | 16 % | 40 % | 26 % | 8 % | 7 % | 3 % |
| Frauen | 16 % | 40 % | 32 % | 7 % | 3 % | 2 % |
| 14-17 Jahre | 11 % | 37 % | 30 % | 8 % | 11 % | 3 % |
| 18-29 Jahre | 10 % | 39 % | 31 % | 9 % | 9 % | 3 % |
| 30-44 Jahre | 17 % | 38 % | 35 % | 3 % | 6 % | 1 % |
| 45-59 Jahre | 21 % | 41 % | 24 % | 7 % | 3 % | 4 % |
| 60 Jahre und älter | 15 % | 41 % | 30 % | 9 % | 3 % | 2 % |

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“
 **) Ost = Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen
 Nord = Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein
 Mitte = Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland
 Süd = Baden-Württemberg, Bayern

B1b Aufenthalt im öffentlichen Raum an einem arbeitsfreien Tag

An einem arbeitsfreien Tag im Frühjahr halten sich im öffentlichen Raum auf: *)

| | Unter einer Stunde | 1 bis 2 Stunden | 2 bis 4 Stunden | 4 bis 6 Stunden | 6 Stunden und mehr |
|-----------|--------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| Insgesamt | 16 % | 26 % | 35 % | 18 % | 5 % |
| Ost | 12 % | 23 % | 39 % | 18 % | 7 % |
| Nord | 16 % | 30 % | 29 % | 21 % | 4 % |
| NRW | 15 % | 28 % | 34 % | 18 % | 3 % |
| Mitte | 14 % | 29 % | 36 % | 13 % | 6 % |
| Süd | 19 % | 24 % | 35 % | 17 % | 3 % |

| | | | | | |
|------------------------------|------|------|------|------|-----|
| Männer | 15 % | 25 % | 36 % | 18 % | 4 % |
| Frauen | 16 % | 28 % | 33 % | 18 % | 4 % |
| 14-17 Jahre | 29 % | 29 % | 26 % | 14 % | 3 % |
| 18-29 Jahre | 15 % | 17 % | 40 % | 21 % | 6 % |
| 30-44 Jahre | 14 % | 24 % | 33 % | 22 % | 5 % |
| 45-59 Jahre | 17 % | 27 % | 35 % | 16 % | 4 % |
| 60 Jahre und älter | 14 % | 32 % | 34 % | 15 % | 3 % |
| Ortsgröße (Einwohner) | | | | | |
| Unter 5.000 EW | 18 % | 33 % | 29 % | 14 % | 5 % |
| 5.000 bis unter 20.000 EW | 20 % | 26 % | 34 % | 15 % | 4 % |
| 20.000 bis unter 100.000 EW | 15 % | 28 % | 38 % | 15 % | 3 % |
| 100.000 bis unter 500.000 EW | 13 % | 26 % | 35 % | 20 % | 5 % |
| 500.000 EW und mehr | 9 % | 21 % | 35 % | 27 % | 7 % |

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

B2 Nutzungshäufigkeit öffentlicher Räume

B2a Nutzungshäufigkeit öffentlicher Räume (I)

Folgende Räume werden im Alltag genutzt: *)

| | Sehr häufig | Häufig | Manchmal | Selten | Nie |
|--------------------------------------|-------------|--------|----------|--------|------|
| Straßen | 56 % | 31 % | 8 % | 3 % | 1 % |
| Fuß- und Gehwege, Gehsteige | 44 % | 38 % | 12 % | 5 % | 0 % |
| öffentliche Plätze | 9 % | 29 % | 41 % | 19 % | 2 % |
| Parks und Grünanlagen | 8 % | 24 % | 41 % | 24 % | 4 % |
| Fahrradwege | 14 % | 16 % | 23 % | 22 % | 25 % |
| Öffentliche Verkehrsmittel und -wege | 15 % | 12 % | 19 % | 41 % | 13 % |
| Gewässer | 4 % | 13 % | 32 % | 39 % | 11 % |

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

B2b Nutzungshäufigkeit öffentlicher Räume (II)

(Sehr) häufig werden im öffentlichen Raum genutzt: *)

| | Straßen | Fußwege, Gehsteige | Öffentl. Plätze | Parks, Grünanlagen | Fahrradwege | Öffentl. Verkehrsmittel | Gewässer |
|-----------|---------|--------------------|-----------------|--------------------|-------------|-------------------------|----------|
| Insgesamt | 87 % | 82 % | 38 % | 31 % | 30 % | 27 % | 17 % |
| Ost | 82 % | 86 % | 38 % | 34 % | 29 % | 36 % | 20 % |
| Nord | 93 % | 83 % | 36 % | 32 % | 40 % | 23 % | 18 % |
| NRW | 87 % | 81 % | 42 % | 32 % | 26 % | 23 % | 13 % |
| Mitte | 87 % | 78 % | 34 % | 29 % | 24 % | 23 % | 14 % |
| Süd | 89 % | 81 % | 37 % | 30 % | 33 % | 27 % | 18 % |
| Männer | 87 % | 79 % | 37 % | 29 % | 32 % | 25 % | 16 % |
| Frauen | 87 % | 85 % | 38 % | 34 % | 28 % | 28 % | 17 % |

| | | | | | | | |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 14–17 Jahre | 81% | 89% | 37% | 20% | 44% | 67% | 9% |
| 18–29 Jahre | 89% | 87% | 42% | 36% | 29% | 41% | 19% |
| 30–44 Jahre | 86% | 84% | 40% | 34% | 25% | 20% | 23% |
| 45–59 Jahre | 92% | 77% | 31% | 26% | 34% | 21% | 15% |
| 60 Jahre und älter | 84% | 82% | 40% | 33% | 29% | 22% | 14% |

| Ortsgröße (Einwohner) | | | | | | | |
|------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Unter 5.000 EW | 89% | 72% | 31% | 18% | 21% | 12% | 21% |
| 5.000 bis unter 20.000 EW | 90% | 79% | 34% | 26% | 28% | 15% | 16% |
| 20.000 bis unter 100.000 EW | 89% | 81% | 39% | 34% | 35% | 23% | 15% |
| 100.000 bis unter 500.000 EW | 85% | 91% | 43% | 35% | 34% | 39% | 14% |
| 500.000 EW und mehr | 82% | 88% | 42% | 43% | 31% | 52% | 19% |

| Kinder im Haushalt | | | | | | | |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Ja | 91% | 89% | 42% | 34% | 35% | 27% | 17% |
| Nein | 86% | 80% | 37% | 30% | 29% | 26% | 17% |

*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

B3 Bewertung des Angebots öffentlicher Räume

Es gibt am eigenen Wohnort ausreichend öffentliche Räume: *)

| | Ja | Nein, müsste mehr geben |
|-----------|-----|-------------------------|
| Insgesamt | 68% | 30% |
| Ost | 68% | 31% |
| Nord | 70% | 26% |
| NRW | 66% | 33% |
| Mitte | 63% | 34% |
| Süd | 70% | 28% |
| Männer | 69% | 29% |
| Frauen | 67% | 31% |

| | | |
|--------------------|-----|-----|
| 14–17 Jahre | 60% | 38% |
| 18–29 Jahre | 65% | 34% |
| 30–44 Jahre | 66% | 34% |
| 45–59 Jahre | 66% | 31% |
| 60 Jahre und älter | 73% | 24% |

| Ortsgröße (Einwohner) | | |
|------------------------------|-----|-----|
| Unter 5.000 EW | 66% | 30% |
| 5.000 bis unter 20.000 EW | 67% | 32% |
| 20.000 bis unter 100.000 EW | 65% | 32% |
| 100.000 bis unter 500.000 EW | 69% | 30% |
| 500.000 EW und mehr | 73% | 25% |

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

B4 Bedeutung verschiedener Angebote im öffentlichen Raum

B4a Bedeutung von Angebot und Zustand spezieller Aspekte des öffentlichen Raums

Folgende Angebote sind den Befragten:

| | Sehr wichtig | Eher wichtig | Weniger wichtig | Überhaupt nicht wichtig |
|--|--------------|--------------|-----------------|-------------------------|
| Zustand Parks, Grünflächen | 56% | 38% | 5% | 1% |
| Ausbau, Zustand Straßen | 49% | 40% | 9% | 1% |
| Angebot öffentlicher Einrichtungen, zum Beispiel WCs | 50% | 39% | 10% | 1% |
| Attraktivität der Innenstadt | 46% | 43% | 10% | 1% |
| Gestaltung der Gebäude, Straßen, Plätze | 35% | 51% | 12% | 1% |

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

B4b Zufriedenheit mit bestimmten Angeboten im öffentlichen Raum

Mit den folgenden Angeboten in ihrer Stadt oder Gemeinde sind: *)

| | Sehr zufrieden | Eher zufrieden | Weniger zufrieden | Überhaupt nicht zufrieden |
|--|----------------|----------------|-------------------|---------------------------|
| Zustand Parks, Grünflächen | 14% | 58% | 21% | 5% |
| Gestaltung der Gebäude, Straßen, Plätze | 8% | 55% | 32% | 4% |
| Attraktivität der Innenstadt | 13% | 46% | 32% | 8% |
| Ausbau, Zustand Straßen | 8% | 48% | 34% | 9% |
| Angebot öffentlicher Einrichtungen, zum Beispiel WCs | 5% | 38% | 44% | 11% |

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

B5 Erreichbarkeit öffentlicher Räume und Einrichtungen

Folgende Einrichtungen können innerhalb von zehn Minuten zu Fuß von der Wohnung aus erreicht werden: *)

| | Haltestelle ÖPNV | Grünanlagen, Parks | Kinderspielplatz | Öffentl. Plätze | Sportanlagen, -stätten | Gewässer | Kultur, Veranstaltung |
|-----------|------------------|--------------------|------------------|-----------------|------------------------|----------|-----------------------|
| Insgesamt | 92% | 82% | 77% | 63% | 54% | 40% | 37% |
| Ost | 95% | 80% | 75% | 63% | 53% | 41% | 36% |
| Nord | 91% | 84% | 76% | 57% | 59% | 46% | 30% |
| NRW | 96% | 83% | 80% | 64% | 52% | 30% | 33% |
| Mitte | 92% | 79% | 81% | 67% | 55% | 38% | 42% |
| Süd | 89% | 84% | 75% | 63% | 53% | 43% | 42% |

| Ortsgröße (Einwohner) | | | | | | | |
|------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Unter 5.000 EW | 84% | 80% | 77% | 59% | 50% | 47% | 36% |
| 5.000 bis unter 20.000 EW | 87% | 79% | 71% | 63% | 54% | 39% | 40% |
| 20.000 bis unter 100.000 EW | 94% | 82% | 77% | 59% | 52% | 34% | 36% |
| 100.000 bis unter 500.000 EW | 98% | 85% | 84% | 66% | 55% | 43% | 31% |
| 500.000 EW und mehr | 98% | 85% | 78% | 69% | 60% | 40% | 41% |

B6 Teilnahme an Freizeitaktivitäten im öffentlichen Raum

An folgenden gemeinschaftlichen Freizeitaktivitäten im öffentlichen Raum haben die Befragten bereits einmal teilgenommen: *)

| | Stadt-/Straßenfest | Trödel-/Flohmarkt | Gemeins. Freizeit-/Sportaktivitäten | Gemeinschaftl. Grillen | Stadt-/Volksläufe | Gemeinschaftl. Gärtnern | Öffentl. Fahrradwerkstatt |
|-----------|--------------------|-------------------|-------------------------------------|------------------------|-------------------|-------------------------|---------------------------|
| Insgesamt | 82 % | 58 % | 40 % | 21 % | 19 % | 5 % | 3 % |
| Ost | 77 % | 52 % | 34 % | 21 % | 18 % | 6 % | 4 % |
| Nord | 82 % | 71 % | 42 % | 26 % | 20 % | 7 % | 4 % |
| NRW | 84 % | 68 % | 34 % | 15 % | 18 % | 5 % | 1 % |
| Mitte | 79 % | 52 % | 40 % | 23 % | 15 % | 3 % | 3 % |
| Süd | 85 % | 53 % | 45 % | 20 % | 20 % | 3 % | 3 % |
| Männer | 82 % | 56 % | 41 % | 23 % | 21 % | 5 % | 3 % |
| Frauen | 82 % | 61 % | 38 % | 18 % | 16 % | 5 % | 3 % |

| | | | | | | | |
|--------------------|------|------|------|------|------|-----|-----|
| 14–17 Jahre | 76 % | 61 % | 57 % | 29 % | 33 % | 3 % | 4 % |
| 18–29 Jahre | 85 % | 65 % | 41 % | 29 % | 24 % | 5 % | 3 % |
| 30–44 Jahre | 82 % | 61 % | 41 % | 25 % | 26 % | 5 % | 1 % |
| 45–59 Jahre | 84 % | 59 % | 41 % | 23 % | 15 % | 4 % | 2 % |
| 60 Jahre und älter | 79 % | 53 % | 35 % | 11 % | 12 % | 5 % | 4 % |

| Kinder im Haushalt | | | | | | | |
|--------------------|------|------|------|------|------|-----|-----|
| Ja | 87 % | 66 % | 48 % | 27 % | 25 % | 6 % | 1 % |
| Nein | 80 % | 56 % | 37 % | 18 % | 16 % | 4 % | 3 % |

*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

B7 Eignung öffentlicher Räume zur Kontaktaufnahme und für gemeinsame Freizeitaktivitäten

Folgende Orte eignen sich besonders zur Kontaktaufnahme und für gemeinsame Freizeitaktivitäten: *)

| | Gastron. Angebote | Parks, Grünanlagen | Freizeit- u. Sportanlagen | Spielplätze | Bänke, Straßenmöbel | Fußball- u. Bolzplätze | Skateanlagen |
|-------------|-------------------|--------------------|---------------------------|-------------|---------------------|------------------------|--------------|
| Insgesamt | 77 % | 63 % | 57 % | 52 % | 37 % | 36 % | 11 % |
| Ost | 75 % | 67 % | 50 % | 51 % | 36 % | 30 % | 9 % |
| Nord | 75 % | 61 % | 63 % | 52 % | 39 % | 35 % | 12 % |
| NRW | 80 % | 66 % | 52 % | 54 % | 41 % | 34 % | 11 % |
| Mitte | 79 % | 61 % | 59 % | 51 % | 38 % | 41 % | 10 % |
| Süd | 76 % | 59 % | 60 % | 52 % | 32 % | 39 % | 11 % |
| Männer | 77 % | 58 % | 59 % | 46 % | 32 % | 39 % | 9 % |
| Frauen | 76 % | 67 % | 54 % | 58 % | 41 % | 32 % | 12 % |
| 14–17 Jahre | 63 % | 64 % | 67 % | 44 % | 22 % | 53 % | 29 % |
| 18–29 Jahre | 66 % | 64 % | 63 % | 56 % | 24 % | 47 % | 18 % |
| 30–44 Jahre | 78 % | 61 % | 59 % | 68 % | 26 % | 41 % | 17 % |

| | | | | | | | |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|-----|
| 45–59 Jahre | 79 % | 60 % | 59 % | 52 % | 39 % | 37 % | 9 % |
| 60 Jahre und älter | 83 % | 65 % | 48 % | 42 % | 50 % | 23 % | 2 % |

| Erwerbstätigkeit | | | | | | | |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Ja | 77 % | 62 % | 60 % | 56 % | 32 % | 41 % | 14 % |
| Nein | 77 % | 64 % | 52 % | 46 % | 44 % | 28 % | 6 % |

| | | | | | | | |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Hauptschule | 78 % | 63 % | 48 % | 48 % | 40 % | 29 % | 4 % |
| Mittl. Abschluss | 78 % | 60 % | 56 % | 52 % | 36 % | 38 % | 11 % |
| Hochschule / Abitur | 77 % | 65 % | 64 % | 58 % | 34 % | 39 % | 16 % |

*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

B8 Verbesserungsbedarf im öffentlichen Raum

B8a Verbesserungsbedarf bei Angebot, Ausstattung und Qualität von öffentlichen Räumen (I)

Den größten Verbesserungsbedarf in Bezug auf Angebot, Ausstattung und Qualität von öffentlichen Räumen sehen die Befragten bei: *)

| | Öffentl. WCs | Fahrradwege | Mobiles Internet | ÖPNV | Bänke, Straßenmöbel | Treffpunkte Jugend | Treffpunkte Ältere | Barrierefreiheit |
|-----------|--------------|-------------|------------------|------|---------------------|--------------------|--------------------|------------------|
| Insgesamt | 56 % | 50 % | 45 % | 44 % | 42 % | 38 % | 38 % | 37 % |
| Ost | 64 % | 55 % | 44 % | 37 % | 46 % | 44 % | 40 % | 39 % |
| Nord | 52 % | 51 % | 51 % | 48 % | 41 % | 35 % | 37 % | 39 % |
| NRW | 67 % | 55 % | 43 % | 45 % | 50 % | 46 % | 42 % | 46 % |
| Mitte | 47 % | 43 % | 47 % | 44 % | 42 % | 40 % | 39 % | 32 % |
| Süd | 49 % | 45 % | 43 % | 46 % | 35 % | 30 % | 33 % | 30 % |
| Männer | 53 % | 51 % | 50 % | 46 % | 40 % | 31 % | 33 % | 33 % |
| Frauen | 58 % | 49 % | 40 % | 42 % | 45 % | 45 % | 42 % | 40 % |

| | | | | | | | | |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 14–17 Jahre | 49 % | 54 % | 60 % | 51 % | 29 % | 48 % | 23 % | 24 % |
| 18–29 Jahre | 59 % | 45 % | 48 % | 43 % | 32 % | 32 % | 26 % | 31 % |
| 30–44 Jahre | 47 % | 47 % | 44 % | 40 % | 41 % | 42 % | 31 % | 30 % |
| 45–59 Jahre | 45 % | 53 % | 45 % | 46 % | 42 % | 37 % | 38 % | 39 % |
| 60 Jahre und älter | 70 % | 50 % | 42 % | 44 % | 51 % | 38 % | 50 % | 45 % |

| Ortsgröße (Einwohner) | | | | | | | | |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| unter 5.000 EW | 47 % | 37 % | 60 % | 46 % | 31 % | 39 % | 40 % | 30 % |
| 5.000 bis unter 20.000 EW | 46 % | 44 % | 50 % | 45 % | 41 % | 37 % | 36 % | 31 % |
| 20.000 bis unter 100.000 EW | 57 % | 54 % | 42 % | 43 % | 45 % | 39 % | 35 % | 39 % |
| 100.000 bis unter 500.000 EW | 65 % | 59 % | 37 % | 44 % | 46 % | 39 % | 37 % | 49 % |
| 500.000 EW und mehr | 70 % | 54 % | 37 % | 43 % | 47 % | 36 % | 45 % | 37 % |

*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

B8b Verbesserungsbedarf bei Angebot, Ausstattung und Qualität von öffentlichen Räumen (II)

Der größte Verbesserungsbedarf in Bezug auf Angebot, Ausstattung und Qualität von öffentlichen Räumen besteht bei: *)

| | Straßen und Gehwege anpassen | Verkehrsberuhigte Zonen für Fußgänger | Mehr Treffpunkte für Familien | Versorgungsangebote, ausbauen | Sport-, Freizeitangebote, ausbauen |
|------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| Insgesamt | 29 % | 26 % | 25 % | 24 % | 23 % |
| Ost | 23 % | 26 % | 26 % | 23 % | 23 % |
| Nord | 32 % | 26 % | 26 % | 21 % | 26 % |
| NRW | 37 % | 27 % | 26 % | 26 % | 22 % |
| Mitte | 29 % | 25 % | 24 % | 25 % | 22 % |
| Süd | 24 % | 24 % | 23 % | 23 % | 22 % |
| Männer | 31 % | 24 % | 21 % | 24 % | 21 % |
| Frauen | 27 % | 27 % | 29 % | 24 % | 24 % |
| 14–17 Jahre | 33 % | 27 % | 25 % | 17 % | 23 % |
| 18–29 Jahre | 19 % | 23 % | 30 % | 27 % | 31 % |
| 30–44 Jahre | 25 % | 26 % | 33 % | 27 % | 30 % |
| 45–59 Jahre | 34 % | 23 % | 24 % | 23 % | 21 % |
| 60 Jahre und älter | 32 % | 29 % | 18 % | 22 % | 15 % |
| Ortsgröße (Einwohner) | | | | | |
| unter 5.000 EW | 21 % | 17 % | 28 % | 29 % | 24 % |
| 5.000 bis unter 20.000 EW | 27 % | 24 % | 28 % | 27 % | 24 % |
| 20.000 bis unter 100.000 EW | 35 % | 22 % | 24 % | 23 % | 20 % |
| 100.000 bis unter 500.000 EW | 31 % | 32 % | 23 % | 17 % | 22 % |
| 500.000 EW und mehr | 26 % | 35 % | 23 % | 21 % | 25 % |

*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

B9 Meinungsbild zur Gestaltung von Objekten im öffentlichen Raum

Die Gestaltung folgender Elemente bewerten:

| | Sehr gut | Eher gut | Weniger gut | Überhaupt nicht gut | Weiß nicht / keine Angabe |
|-----------------------------------|----------|----------|-------------|---------------------|---------------------------|
| Straßenbeleuchtung | 19 % | 59 % | 18 % | 3 % | 1 % |
| Verkehrsbeschilderung, -wegweiser | 14 % | 60 % | 20 % | 3 % | 3 % |
| Kanaldeckel | 10 % | 48 % | 22 % | 4 % | 16 % |
| Spielgeräte auf Spielplätzen | 11 % | 46 % | 23 % | 4 % | 17 % |
| Gehwegbeläge | 8 % | 48 % | 34 % | 8 % | 2 % |
| Zäune und Begrenzungen | 5 % | 47 % | 31 % | 4 % | 14 % |

| | | | | | |
|---|-----|------|------|------|------|
| Bänke und Straßenmöbel | 5 % | 43 % | 41 % | 7 % | 5 % |
| Mülleimer | 5 % | 39 % | 42 % | 10 % | 4 % |
| Schaltkästen für Strom, Ampeln, Internet etc. | 6 % | 38 % | 34 % | 7 % | 14 % |
| Werbeflächen | 4 % | 35 % | 34 % | 10 % | 17 % |

B10 Störfaktoren im öffentlichen Raum

Die folgenden Dinge stören im Alltag: *)

| | Sehr stark | Stark | Weniger stark | Überhaupt nicht |
|---------------------------------|------------|-------|---------------|-----------------|
| Vandalismus | 40 % | 27 % | 21 % | 11 % |
| Müll | 26 % | 35 % | 28 % | 10 % |
| Verkehrslärm | 12 % | 27 % | 47 % | 14 % |
| Radfahrer auf dem Fußweg | 15 % | 24 % | 40 % | 21 % |
| Parkende Autos | 9 % | 28 % | 47 % | 15 % |
| Freilaufende Hunde | 13 % | 20 % | 38 % | 28 % |
| Nicht geräumter Schnee | 9 % | 24 % | 43 % | 23 % |
| Lärm von Anwohnern | 10 % | 21 % | 47 % | 21 % |
| Gerüche | 8 % | 20 % | 46 % | 23 % |
| Werbeplakate oder Leuchtreklame | 6 % | 17 % | 44 % | 30 % |
| Lieferverkehr | 4 % | 16 % | 56 % | 23 % |
| Demonstrationen | 5 % | 9 % | 33 % | 45 % |
| Grillen | 2 % | 6 % | 39 % | 51 % |
| Miet- oder Leihfahrräder | 3 % | 5 % | 27 % | 52 % |
| Verkehrsschilder | 1 % | 5 % | 47 % | 44 % |
| Events u. Veranstaltungen | 1 % | 5 % | 46 % | 46 % |
| Straßenfeste | 1 % | 3 % | 34 % | 61 % |

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

B11 Einstellung zu autofreien Zonen am Wochenende

B11a Anlässe für autofreie Zonen am Wochenende (I)

Autofreie Zonen am Wochenende bewerten: *)

| | Sehr gut | Eher gut | Weniger gut | Überhaupt nicht gut |
|-----------------------------|----------|----------|-------------|---------------------|
| Stadteinfeste | 46 % | 40 % | 9 % | 3 % |
| Wochenmärkte | 41 % | 39 % | 13 % | 4 % |
| Trödel- und Flohmärkte | 34 % | 37 % | 19 % | 6 % |
| Spielstraßen an Wochenenden | 38 % | 32 % | 18 % | 8 % |

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

B11b Anlässe für autofreie Zonen am Wochenende (II)

Autofreie Zonen aus folgenden Anlässen am Wochenende bewerten sehr/eher gut:

| | Wochenmärkte | Stadteinfeste | Trödel- und Flohmärkte | Spielstraßen |
|-----------|--------------|---------------|------------------------|--------------|
| Insgesamt | 80 % | 86 % | 71 % | 70 % |
| Ost | 77 % | 84 % | 68 % | 75 % |

| | | | | |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|
| Nord | 82% | 87% | 74% | 70% |
| NRW | 78% | 88% | 76% | 69% |
| Mitte | 78% | 82% | 62% | 69% |
| Süd | 84% | 86% | 73% | 70% |
| Männer | 80% | 84% | 68% | 69% |
| Frauen | 80% | 87% | 74% | 72% |
| 14–17 Jahre | 74% | 74% | 63% | 69% |
| 18–29 Jahre | 77% | 87% | 72% | 69% |
| 30–44 Jahre | 80% | 91% | 71% | 75% |
| 45–59 Jahre | 82% | 83% | 73% | 70% |
| 60 Jahre und älter | 81% | 85% | 72% | 69% |

B12 Verbesserungsbedarf bei Mobilitätsangeboten

Am ehesten wünschen sich Verkehrsteilnehmer: *)

| | Besserer Zustand Verkehrswege | Bessere Abstimmung ÖPNV-Angebote | Kürzere Taktzeiten ÖPNV | Mehr Fahrradwege | Mehr Parkmöglichkeiten für Autos | Mehr fußgängerfreundliche Gehwege | Bessere Verkehrsführung | Mehr Radverkehr | Mehr Stellplätze Fahrräder |
|--------------------|-------------------------------|----------------------------------|-------------------------|------------------|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------|----------------------------|
| Insgesamt | 67% | 57% | 53% | 50% | 45% | 37% | 36% | 33% | 30% |
| Ost | 71% | 54% | 45% | 52% | 47% | 43% | 37% | 32% | 33% |
| Nord | 71% | 56% | 56% | 50% | 39% | 36% | 34% | 34% | 35% |
| NRW | 75% | 55% | 53% | 56% | 47% | 43% | 39% | 38% | 31% |
| Mitte | 62% | 63% | 57% | 45% | 45% | 37% | 33% | 30% | 28% |
| Süd | 59% | 60% | 56% | 46% | 47% | 30% | 34% | 32% | 25% |
| Männer | 69% | 58% | 53% | 51% | 44% | 35% | 40% | 37% | 30% |
| Frauen | 66% | 57% | 53% | 49% | 47% | 39% | 31% | 30% | 30% |
| 14–17 Jahre | 51% | 52% | 59% | 63% | 37% | 37% | 31% | 58% | 54% |
| 18–29 Jahre | 61% | 56% | 49% | 45% | 51% | 32% | 32% | 37% | 27% |
| 30–44 Jahre | 62% | 54% | 51% | 47% | 47% | 30% | 30% | 33% | 27% |
| 45–59 Jahre | 69% | 58% | 56% | 54% | 41% | 31% | 39% | 31% | 31% |
| 60 Jahre und älter | 75% | 60% | 54% | 49% | 46% | 49% | 39% | 29% | 29% |

*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

B13 Einschätzungen zum Investitionsbedarf

B13a Investitionsbedarf im öffentlichen Raum (I)

Dringendster Investitionsbedarf: *)

| | Insgesamt | 14–17 Jahre | 18–29 Jahre | 30–44 Jahre | 45–59 Jahre | 60 Jahre u. älter |
|-----------------------------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| Schulen und Bildungseinrichtungen | 51% | 54% | 51% | 59% | 51% | 47% |
| Wohnungsbau | 44% | 31% | 43% | 35% | 42% | 51% |
| Gesundheitsversorgung | 35% | 24% | 33% | 30% | 36% | 41% |

| | | | | | | |
|------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| ÖPNV | 34% | 39% | 29% | 29% | 38% | 35% |
| Straßen- und Verkehrsinfrastruktur | 29% | 14% | 24% | 26% | 34% | 31% |
| Kinderbetreuung | 29% | 26% | 34% | 43% | 21% | 24% |
| Informationsinfrastruktur | 26% | 31% | 24% | 24% | 27% | 27% |
| Energieerzeugung und -versorgung | 13% | 26% | 21% | 11% | 11% | 9% |
| Sportstätten, Bäder | 12% | 8% | 10% | 14% | 12% | 11% |
| Brand- und Katastrophenschutz | 7% | 14% | 6% | 8% | 7% | 6% |
| Kultur (Theater, Museen) | 5% | 6% | 4% | 3% | 5% | 6% |
| Öffentliche Verwaltungsgebäude | 0% | 1% | 1% | 1% | 0% | 0% |

*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

B13b Investitionsbedarf im öffentlichen Raum (II)

Dringendster Investitionsbedarf: *)

| | Insgesamt | Männer | Frauen | Kinder im Haushalt: | |
|------------------------------------|-----------|--------|--------|---------------------|------|
| | | | | Ja | Nein |
| Schulen und Bildungseinrichtungen | 51% | 47% | 56% | 67% | 46% |
| Wohnungsbau | 44% | 40% | 47% | 32% | 47% |
| Gesundheitsversorgung | 35% | 30% | 40% | 30% | 37% |
| ÖPNV | 34% | 36% | 32% | 29% | 35% |
| Straßen- und Verkehrsinfrastruktur | 29% | 35% | 23% | 20% | 32% |
| Kinderbetreuung | 29% | 23% | 34% | 42% | 24% |
| Informationsinfrastruktur | 26% | 36% | 16% | 24% | 27% |
| Energieerzeugung und -versorgung | 13% | 16% | 10% | 16% | 12% |
| Sportstätten, Bäder | 12% | 11% | 12% | 14% | 11% |
| Brand- und Katastrophenschutz | 7% | 6% | 7% | 9% | 6% |
| Kultur (Theater, Museen) | 5% | 5% | 5% | 5% | 5% |
| Öffentliche Verwaltungsgebäude | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |

*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

Befragung der Industrie- und Handelskammern

Die Bundesstiftung Baukultur wandte sich im Juni 2019 mit Unterstützung des DIHK an die Industrie- und Handelskammern in Deutschland. An der online durchgeführten Befragung nahmen 51 % der Kammern teil.

IHK 1 Für welche Sparten sind öffentliche Räume Ihrer Ansicht nach von Bedeutung?

| | Hoch | Mittel | Wenig | Keine |
|-----------|------|--------|-------|-------|
| Handel | 98 % | 2 % | 0 % | 0 % |
| Logistik | 24 % | 16 % | 47 % | 13 % |
| Gewerbe | 19 % | 54 % | 27 % | 0 % |
| Industrie | 13 % | 10 % | 62 % | 15 % |

IHK 2 Wer sind Ihrer Meinung nach die Hauptnutzer von Sondernutzungsflächen?

| | Stark | Mittel | Wenig | Keine |
|----------------------|-------|--------|-------|-------|
| Gastronomie | 80 % | 7 % | 12 % | 0 % |
| Handel | 66 % | 34 % | 0 % | 0 % |
| Verkehr und Logistik | 21 % | 31 % | 38 % | 10 % |
| Handwerk | 11 % | 24 % | 62 % | 3 % |
| Dienstleistungen | 8 % | 59 % | 33 % | 0 % |

IHK 3 Haben Ihrer Meinung nach folgende Angebote im öffentlichen Raum zugenommen?

| | Ja | Nein |
|------------------------------|------|------|
| Veranstaltungen/Events/Feste | 90 % | 10 % |
| Floh- und Antikmärkte | 48 % | 52 % |
| Wochenmärkte | 20 % | 80 % |

IHK 4 Kommt es Ihrer Meinung nach zu einer Zunahme von Überbeanspruchung durch einzelne Nutzergruppen zulasten anderer im öffentlichen Raum?

| | Ja | Nein |
|------|------|------|
| Ja | 34 % | |
| Nein | | 66 % |

IHK 5 zu 4: Wenn ja, sind hier in den Kommunen ausreichende Konzepte und Maßnahmen vorhanden, um mögliche Konflikte zu vermeiden?

| | Ja | Nein |
|------|------|------|
| Ja | 30 % | |
| Nein | | 70 % |

IHK 6 Haben Sie den Eindruck, dass sichtbare defensive Architektur im öffentlichen Raum (wie Poller o. ä.) im direkten Umfeld negativen wirtschaftlichen Einfluss auf Handel und Gewerbe haben?

| | Ja | Nein |
|------|------|------|
| Ja | 41 % | |
| Nein | | 59 % |

IHK 7 Ist die Qualität von Erdgeschossnutzungen in neuen Wohnquartieren ein Thema, mit dem Sie sich als IHK befassen?

| | Ja | Nein |
|------|------|------|
| Ja | 61 % | |
| Nein | | 39 % |

IHK 8 zu 7: Wenn ja, mit welchen Maßnahmen?*

| | |
|---|------|
| Wahrnehmung des TÖB-Einflusses im Planungs- und Baurecht | 78 % |
| Allgemeine Information und Kommunikation | 56 % |
| Direkte Begleitung von geeigneten Handels- und Dienstleistungsunternehmen | 48 % |

* Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

Bei der Erstellung des Baukulturberichts haben wir viel Unterstützung durch verschiedenste Baukulturakteure erfahren. Sie alle haben uns in der intensiven Zeit bis zur Drucklegung des nun vorliegenden Berichts mit ihrer Zeit, ihrem wertvollen Input und Anregungen auf vielfältige Weise geholfen. Wir möchten uns deshalb bedanken bei:

unseren Auftragnehmern für

die Textbeiträge der guten Beispiele: Heiko Haberle; die externen Studien: Andreas Schulten und Felix Werner, Bulwiengesa; Catherina Hinz, Dr. Tanja Kiziak und Frederick Sixtus, Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung; die Durchführung der Bevölkerungsbefragung: Dr. Peter Matuschek und Alexander Herrath, Forsa Politik- und Sozialforschung GmbH; die Workshop-Moderationen der Beirats-sitzungen: Wolfgang Gerlich, PlanSinn; die Fotos der großen guten Beispiele: Andreas Meichsner; das Lektorat und Korrektorat: Louis Back

den Experten unserer Fachgespräche für ihre inhaltliche Beratung

PD Dr. Mazda Adli, Prof. Dr. h.c. Ulrich Battis, Prof. Dr. Olaf Bischopink, Ulrike Brandi, Laura Bruns, Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Norbert Gebbeken, Ephraim Gothe, Janina Hentschel, Ingrid Hermannsdörfer, Hans-Hermann Krafft, Christian Popp, Stephan Reiß-Schmidt, Prof. Dr. Dieter Scherer, Dr. Anke Schröder, Giselher Schultz-Berndt

dem Beirat der Stiftung für Anregungen und Ergänzungen

Prof. Christian Baumgart, Prof. Dipl.-Ing. Matthias Böttger, Michael Braum, Frank Dupré, Heiner Farwick, Burkhard Fröhlich, Andrea Gebhard, Armand Grüntuch, Prof. Dr. Ilse Helbrecht, Christoph Ingenhoven, Maren Kern, Hans Otto Kraus, Karin Loosen, Engelbert Lütke Daldrup, Prof. Dr. Steffen Marx, Achim Nagel, Ulrike Rose, Annelie Seemann, Prof. Dr.-Ing. Karsten Tichelmann, Petra Wesseler

dem Stiftungsrat der Bundesstiftung Baukultur

StS Anne Katrin Bohle; Heidrun Bluhm, MdB; Sabine Djahanschah; Barbara Ettinger-Brinckmann; Dr. Kathrin Hahne; Engelbert Kortmann; Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk; Ulli Nissen; Edgar Pairan; Prof. Dr. Dr. E. h. Werner Sobek; Claudia Tausend, MdB; Volkmar Vogel, MdB; Dr. Anja Weisgerber, MdB

dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat für die strukturelle Unterstützung im Arbeitsprozess, im Besonderen

Gabriele Kautz, Lutz Jürgens, Anne Keßler

dem BBSR für inhaltliche Anregungen und Forschungsmaterial

Dr. Olaf Asendorf, Carola Beckers, Anca Maria Cârsteian, Dr. Markus Eltges, Güldali Gecici, Dr. Katharina Hackenberg, Karin Hartmann, Stephanie Haury, Dr. Robert Kaltenbrunner, Birgit Kann, Madeline Kaupert, Dr. Marion Klemme, Helga Kühnhenrich, Teresa Lauerbach, Matthias Pöhler, Robert Schmell, Lars-Christian Uhlig und Dr. Karin Veith

dem Städte- und Gemeindebund und dem Deutschen Städtetag für ihre Unterstützung bei der Kommunalumfrage und allen Kommunen, die daran teilgenommen haben

allen Industrie- und Handelskammern, die an der IHK Umfrage teilgenommen haben, im Besonderen Tine Fuchs vom DIHK – Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V. für ihre Unterstützung

den Vertretern der Institutionen, Verbände und Interessenvertretungen, die die Arbeit am Bericht mit ihren wichtigen Anregungen und Hinweisen bereicherten

allen, die uns mit Beiträgen, Information, Bildmaterial und Engagement unterstützt haben, im Besonderen

unseren Ansprechpartnern der guten Beispiele sowie Frank R. Albrecht und Dr. Bernd Hunger, Kompetenzzentrum Großsiedlungen e. V.

last but not least

dem weiteren Team der Bundesstiftung Baukultur

im besonderen Leonie Feiber für die Umsetzung der Baukulturwerkstätten sowie Johannes Buzin, Sandra Christians, Coco Deck, Sabrina Ginter, Inga Glander, Svenja Hitschke, Petra Kind, Claudia Neubert, Bettina Preuße, Anne-Marie Sanders, Gregor Schmidt, Martin Steinmetz, Arne Teubel, Martin Thorwirth, Martina Vierthaler, Maria Ulrich und Anja Zweiger

dem Team des Fördervereins der Bundesstiftung Baukultur

Silja Schade-Bünsow, Claudia Kuhlmann, Esther Schwöbel

allen Referenten und Teilnehmern der Baukulturwerkstätten 2019 in Weimar/Erfurt, Köln und Ulm für ihre Beiträge und Ideen

und allen anderen hier nicht namentlich Genannten, die uns mit inhaltlichen Hinweisen und Ideen unterstützt haben.

Bildnachweis

Alle Fotos: Bundesstiftung Baukultur /
© Andreas Meichsner

außer:

S. 66 – Gropiusstadt Überblick
© Quartiersmanagement Gropiusstadt
S. 66 – Gropiusstadt Brunnen
© Undine Ungethüm
S. 113 – Brücke Ansicht
© André Leisner
S. 113 – Brücke Detail
© Bundesstiftung Baukultur

Das in diesem Bericht dargestellte Bildmaterial ist urheberrechtlich geschützt. Die Bundesstiftung Baukultur dankt allen Personen, Institutionen und Partnern, die uns Bildmaterial zur Verfügung gestellt haben. Für alle Abbildungen wurden die Rechteinhaber nach bestem Wissen recherchiert. Sollte es trotz aller Sorgfalt Abbildungen geben, deren Nachweise nicht korrekt sind, wenden Sie sich bitte an: mail@bundesstiftung-baukultur.de

Der Baukulturbericht 2020/21 ist der vierte Bericht zur Lage der Baukultur in Deutschland unter Federführung der Bundesstiftung Baukultur. Neben einer Bevölkerungsbefragung und einer Kommunalumfrage wurde eine Befragung unter den Industrie- und Handelskammern Deutschlands durchgeführt. Besonders wichtige Umfrageergebnisse werden neben dem Haupttext zusätzlich angeführt.

Im Anhang finden sich neben den Umfrageergebnissen auch ergänzende Steckbriefe zu den im Hauptteil vorgestellten Projekten. Auch die zahlreichen Quellen und Publikationen, die zur Erstellung des Berichts verwendet wurden, sind im Anhang zu finden.

In dem Bericht wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit nur das generische Maskulinum verwendet. Diese Form versteht sich hier explizit als geschlechtsneutral, gemeint sind immer alle Geschlechter.

Namen und Titel von Institutionen, Forschungsprogrammen, Ministerien u. a. werden bei ihrer ersten Nennung ausgeschrieben, die im weiteren Text verwendete Abkürzung wird in Klammern direkt hinten angestellt. Danach wird in der Regel die Abkürzung im Text verwendet.

Räume prägen Menschen. Menschen prägen Räume.

Öffentliche Räume sind urdemokratische Räume. Sie setzen den Rahmen für gesellschaftliche Teilhabe, Kommunikation und Begegnung. Daher liegt in der Planung, der Gestaltung, der Pflege und Weiterentwicklung von Plätzen, Grünflächen und anderen frei zugänglichen Orten eine besondere Verantwortung. Herausforderungen wie der klimatische und der demografische Wandel und neue Mobilitätsformen werden auch die öffentlichen Räume verändern. Hier liegen Chancen, die erforderlichen Um-, An-, Rück- und Ausbauten im Sinne der Baukultur nachhaltig, interdisziplinär, mit qualitätvoller Gestaltung und guten Prozessen aktiv anzugehen. Die öffentliche Hand kann diese Maßnahmen kraftvoll steuern, besonders wo sie im Besitz von Grund und Boden ist.

Die Fokusthemen des Baukulturberichts „Städtebau und Freiraum“, „Gestaltung von Infrastrukturen“ und „Demokratie und Prozesskultur“ beschreiben wirksame Handlungsebenen für lebendige und vielfältige öffentliche Räume. Im Ergebnis steht fest: Wir brauchen eine starke Lobby für öffentliche Räume!