

MAGAZIN INNENSTADT

—
THEMA ZUKUNFT INNENSTADT

01
20

NETZWERK
INNENSTADT
NRW



04
DIE EUROPÄISCHE
STADT UND IHRE
BEDEUTUNG FÜR
GEGENWART UND
ZUKUNFT

Beitrag von Jun.-Prof.
Daniela Zupan

18
DIGITALE UND
NACHHALTIGE
TRANSFORMATION

Interview mit
Dr. Andreas Brill und
Prof. Dr. Uwe Schneidewind

32
ZUKUNFTSSTADT BOCHOLT

Nachhaltige Stadtentwicklung
am Beispiel der Stadt Bocholt



Robin Denstorff
1. Vorsitzender
Netzwerk Innenstadt NRW

EDITORIAL

LIEBE LESERINNEN, LIEBE LESER,

Leere Straßenzüge, geschlossene Geschäfte und Bürgerinnen und Bürger auf Abstand – das Bild der Innenstädte im Frühjahr 2020 war ebenso einprägsam wie ungewohnt. Durch entsprechende Verordnungen wurden Handel, Gastronomie, Kultur und Dienstleistungen stark eingeschränkt und Erledigungen – wenn möglich – in den digitalen Bereich verschoben. Nach und nach werden diese Einschränkungen gelockert und die Innenstädte wieder vermehrt aufgesucht. Es bleibt abzuwarten, wann und in welchem Maße das öffentliche Leben wieder in den Normalzustand zurückkehrt und wie sich die Innenstadt in Zukunft gestalten wird.

Das Bild der Innenstädte in Corona-Zeiten führt uns allen einmal mehr ihre Bedeutung für das urbane Leben vor Augen. Das aktuelle Magazin beschäftigt sich daher mit dem Thema „Zukunft Innenstadt“ und versucht Mittel und Wege aufzuzeigen, in Zukunft wieder die positiven und lebendigen Seiten einer (Innen-)Stadt herauszustellen. Zunächst widmen sich Jun.-Prof. Dr. Daniela Zupan (Bauhaus-Universität Weimar) und Dr. Fee Thissen (RWTH Aachen) der zukünftigen Entwicklung des Leitbilds der Europäischen Stadt und einem sich wandelnden, zukunftsorientierten Planungsverständnis. Auf Basis des aktuellen Geschehens nähert sich Andreas Reiter einem ersten Bild der Innenstadt nach der Pandemie und identifiziert drei Entwicklungen, die aus der Krise hervorgehen und voraussichtlich das städtische Leben beeinflussen werden.

Die Corona-Pandemie ist längst nicht alleinverantwortlich für Veränderungsprozesse in der Innenstadt, doch sie beschleunigt Trends und Tendenzen, die bereits vorher deutlich zu erkennen waren. Digitalisierung, Nachhaltigkeit und andere gesellschaftliche Megatrends beeinflussen bereits seit längerer Zeit sämtliche Bereiche des städtischen Lebens. Zu der zukünftigen digitalen und nachhaltigen Entwicklung von Innenstädten geben Prof. Dr. Uwe Schneidewind von der Bergischen Universität Wuppertal und Andreas Brill, Managing Partner der b4b GmbH, in einem Doppelinterview Auskunft.

Neben den fachlichen Einblicken in die Zukunft der Stadtentwicklung bietet das Magazin Innenstadt auch einen Blick auf lokale Projekte sowie spannende nationale und internationale Praxisbeispiele aus Grevesmühlen, Bocholt und Wien. Diese Berichte verdeutlichen dabei vor allem eines: Bereits heute wird vielerorts Zukunft gestaltet!

Mit dem Magazin möchte das Netzwerk Innenstadt NRW Anstöße und Impulse geben, mit den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen umzugehen und Chancen zu ergreifen, die Zukunft unserer Innenstädte schon heute neu zu denken und zu prägen.

Viel Freude und Inspiration beim Lesen des Magazins!



INHALT

DAS LEITBILD DER EUROPÄISCHEN STADT UND SEINE BEDEUTUNG FÜR DIE GEGENWART UND ZUKUNFT DER INNENSTÄDTE BEITRAG VON JUN.-PROF. DANIELA ZUPAN, BAUHAUS-UNIVERSITÄT WEIMAR	04
STADTENTWICKLUNGSPROZESSE IM WANDEL BEITRAG VON DR. FEE THISSEN, URBANE TRANSFORMATION	08
ZAHLEN UND FAKTEN	12
CORONA UND DIE ZUKUNFT DER INNENSTADT BEITRAG VON ANDREAS REITER, ZTB ZUKUNFTSBÜRO	14
GESCHICHTEN VON MORGEN - MEINE INNENSTADT DER ZUKUNFT	16
DIGITALE UND NACHHALTIGE TRANSFORMATION INTERVIEW MIT DR. ANDREAS BRILL, B4B GMBH UND PROF. DR. UWE SCHNEIDEWIND, BERGISCHE UNIVERSITÄT WUPPERTAL	18
TRENDS UND ENTWICKLUNGEN	24
WIENER PERSPEKTIVE ZUR ZUKUNFT INNENSTADT STADTENTWICKLUNGSPLAN 2025 - BEGEGNUNGZONEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM	28
GREVESMÜHLEN DIE DIGITALE STADT	30
ZUKUNFTSSTADT BOCHOLT NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG DURCH BEWEGUNGS- UND GESUNDHEITSFÖRDERUNG	32
LITERATUR	34
IMPRESSUM	35

DAS LEITBILD DER EUROPÄISCHEN STADT UND SEINE BEDEUTUNG FÜR DIE GEGENWART UND ZUKUNFT DER INNENSTÄDTE



Ein Beitrag von Jun.-Prof. Daniela Zupan

Daniela Zupan ist Juniorprofessorin für European Cities and Urban Heritage an der Bauhaus-Universität Weimar. Ihr Fokus liegt auf der Erforschung von Transformationsprozessen in europäischen Städten. Das umfasst sowohl die gebauten städtebaulichen Strukturen und deren diskursive Verhandlung, die planerische Ideengeschichte, den Einfluss aktueller Ideen und Leitbilder auf Stadtentwicklung, die sozialräumlichen, politischen und ökonomischen Transformationsprozesse – sowie die Frage nach den Wechselwirkungen dieser Ebenen.

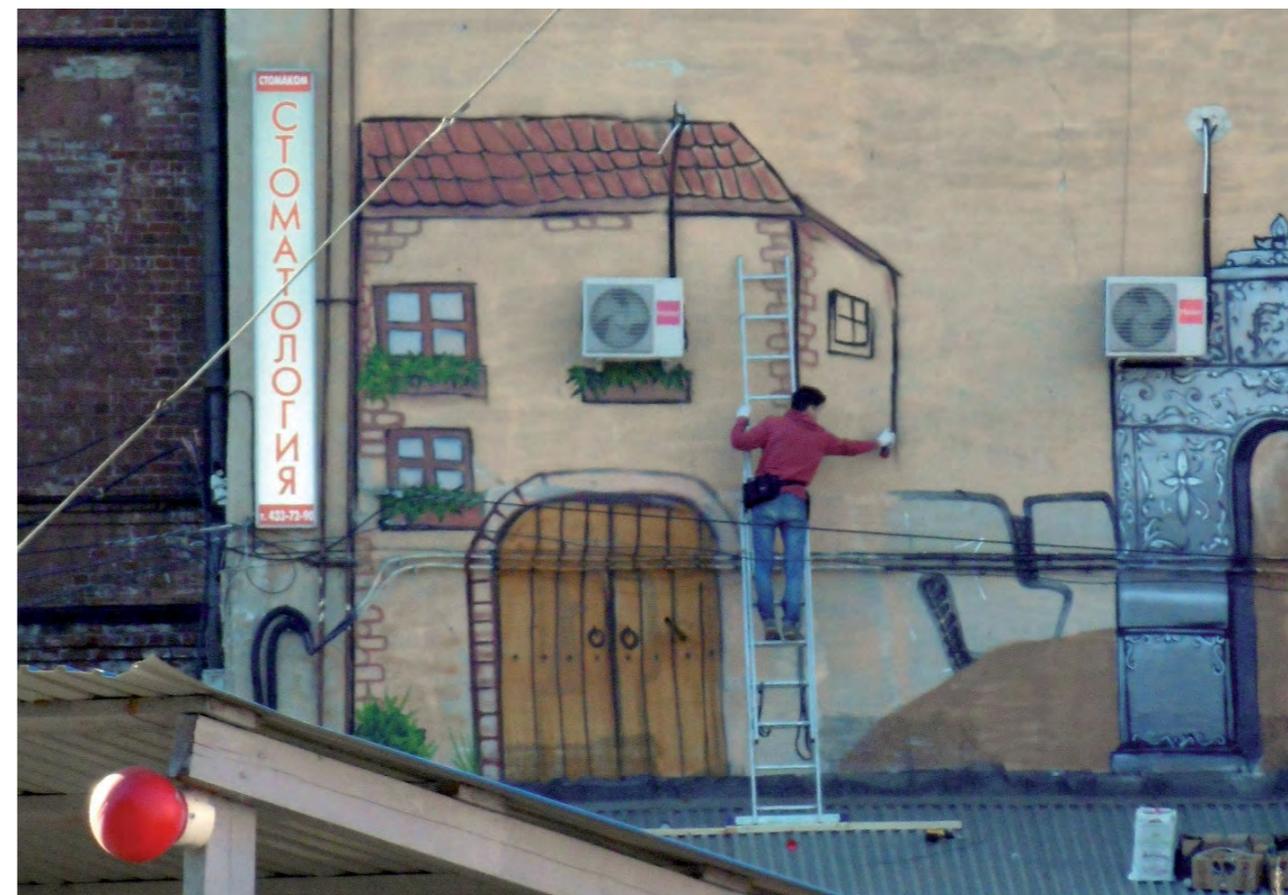
Kaum ein Leitbild hat die Debatten um Stadtentwicklung in Europa in den letzten Jahrzehnten so geprägt wie das der Europäischen Stadt. Für viele ist es der Inbegriff für belebte Innenstädte mit qualitätsvollen öffentlichen Räumen und gelebter Urbanität, für die Wertschätzung und den Erhalt baulich-kulturellen Erbes, die Schaffung kompakter, mischgenutzter Stadtstrukturen mit dem Anspruch ökologischer Nachhaltigkeit, sowie für das Streben nach sozialer Mischung und Gemeinwohlorientierung. Wenngleich das Leitbild seit jeher kritisch begleitet und seine Rolle, Aktualität und Relevanz immer wieder infrage gestellt worden sind, genießt es doch bis heute breite Akzeptanz als handlungsanleitender Rahmen für die Städtebaupraxis und Stadtentwicklungspolitik. Das zeigt sich nicht zuletzt in Strategiedokumenten der Europäischen Union wie dem Pact of Amsterdam (2016) und in aktuellen Debatten um die Erneuerung der Leipzig Charta, die 2007 die Europäische Stadt als Leitbild europäischer Stadtentwicklung verankert hatte.

Insofern bleiben Fragen zur Bedeutung des Leitbildes der Europäischen Stadt auch weiterhin aktuell: Wie hat das Leitbild die Entwicklung der Innenstädte über die letzten Jahrzehnte beeinflusst, welche Chancen und Herausforderungen haben sich daraus ergeben? Welche neuen Trends sind zu beobachten, und was kann das Leitbild vor diesem Hintergrund für die Zukunft der Innenstädte leisten? Eine vollumfängliche Beantwortung dieser Fragen kann im Rahmen dieses Beitrags nicht erfolgen. Stattdessen werden drei Kernthemen angesprochen, die die Auseinandersetzung mit dem Leitbild der Europäischen Stadt seit jeher prägen und von denen angenommen werden kann, dass sie auch in Zukunft ihre Relevanz trotz profunder gesellschaftlicher, politischer und ökonomischer Transformationsprozesse behalten werden.

Starke, handlungsfähige Städte: vom Wettbewerb zum Miteinander

Ein zentrales Charakteristikum, das bereits Max Weber (1969) in seiner Bestimmung des Idealtypus der Europäischen Stadt angeführt hat, ist die kommunale Selbstverwaltung. Die starke politische Rolle europäischer Städte wird bis heute sowohl in wissenschaftlichen Debatten (z.B. Bagnasco und Le Galés 2000) als auch in strategischen Dokumenten europäischer Stadtentwicklungspolitik hervorgehoben. Zuletzt zielte beispielsweise der Pact of Amsterdam (2016) darauf ab, die städtische Ebene stärker als bisher in die Strategien- und Maßnahmenentwicklung von EU-Regelungen einzubeziehen. Zudem sollen urbane Partnerschaften eine effektivere Umsetzung von Regelungen und Programmen gewährleisten. Auch in aktuellen Debatten um die Neuauflage der Leipzig Charta wird die Relevanz lokaler Handlungsfähigkeit und Steuerungsmöglichkeit hervorgehoben.

Auf den ersten Blick scheinen Städte dieser Rolle heute durchaus gerecht zu werden. Denn diese sind seit Jahrzehnten immer stärker dazu angehalten, durch aktive Wirtschafts- und Stadtentwicklungspolitik ihre Wettbewerbsfähigkeit im globalen Wettbewerb sicherzustellen. Weiche Standortfaktoren wie eine hohe Lebensqualität, qualitätsvolle Stadträume und kulturelles Angebot spielen eine wichtige Rolle im Wettbewerb um den Zuzug von Firmen, qualifizierten Arbeitskräften und Tourismus. Innenstädten kommt in diesen Prozessen als Aushängeschilder vieler europäischer Städte eine zentrale Rolle zu. Zahlreiche innerstädtische Stadtentwicklungsvorhaben sind von dem Ziel geprägt, durch Stadtentwicklung und Stadtbau Alleinstellungsmerkmale zu schaffen, um sich gegenüber konkurrierenden Städten behaupten zu können.



Die aktive Mitgestaltung unserer Städte – für viele auch weiterhin nur Fassade.

Während die Europäische Stadt als Leitbild die starke, handlungsfähige Stadt fordert, unterminieren die angespannte Finanzlage vieler Kommunen, die Abhängigkeit von privaten Investitionen und der zunehmende Fokus auf Wettbewerbsfähigkeit dieses Element in Realität. Häufig gerät das Ziel einer gemeinwohlorientierten, auf lokale Anforderungen zugeschnittenen und langfristig nachhaltigen Entwicklung zugunsten eines kurzfristigen, wettbewerbsgetriebenen Ansatzes aus den Augen. Um dieser Situation entgegenzuwirken und die Leitvorstellung der Europäischen Stadt umzusetzen, bedarf es einer Vielzahl von Maßnahmen; eine davon ist das kritische Hinterfragen des heutigen Wettbewerb-Imperativs. Wie stark dieser mittlerweile in unserem Denken verankert ist, zeigte sich unlängst im kommunalen Wettbewerb um die Lockerung von Corona-Maßnahmen. Die aktuelle Krise hat nicht nur die Abhängigkeit von globalen Kreisläufen und die Auswirkungen eines maßgeblich auf gegenseitiger Konkurrenz basierenden Systems besonders deutlich werden lassen, sie hat auch die Bedeutung von Zusammenarbeit und Zusammenhalt und die Stärkung lokaler und regionaler Ökonomien wieder in den Vordergrund gerückt. Dadurch bietet sie durchaus das Potential für ein Umdenken – denn der empfundenen Unausweichlichkeit des globalen Wettbewerbs kann nur durch enge kommunale Zusammenarbeit und einem stärkeren Miteinander begegnet werden.

Starke Bürgerschaft: Mitwirkung und Gemeinwohlorientierung

Ein weiteres Leitmotiv der Europäischen Stadt war und ist seine aktive, mitgestaltende Stadtbürgerschaft (z.B. Weber 1969, Frey und Koch 2010), ein Anspruch der heute beispielsweise in den Ansätzen partizipativer und kollaborativ-kommunikativer Stadtentwicklung zum Ausdruck kommt. Es sind insbesondere Vorhaben in Innenstädten, in denen Räume und Bauten häufig Teil der kollektiven Identität einer Stadt sind, wo diese ein großes Maß an Betroffenheit und einen aktiven Willen zur Mitgestaltung und Mitentscheidung hervorrufen.

In den sich rund um Stadtbaumaßnahmen entspinnenden Konflikten wird deutlich, dass Städte Austragungsorte vielfältiger und widerstreitender Interessen sind. Zentrale Fragen zum Umgang mit dieser Konflikthaftigkeit haben ihre Relevanz bis heute nicht verloren. Während beispielsweise im Manifest zur neo-europäischen Stadt (Antonelli et al. 2017) eine Umverteilung von Macht und Verantwortung zugunsten der Bürgerschaft eingefordert wird, heben andere eher die Risiken partizipativer Ansätze hervor – etwa wenn sich die einflussreicheren, da besser vernetzten oder ‚lauteren‘ Akteure in Prozessen durch-



**Re-Urbanisierung durch Stadtentwicklung:
Der Westhafen in Frankfurt.**

setzen oder wenn der stärkere Einfluss der Bürgerschaft auf Stadtentwicklung Polarisierungstendenzen verstärkt (Frey und Koch 2010). Wieder andere weisen darauf hin, dass eine Umverteilung häufig lediglich dazu geführt hat, vormals staatliche Versorgungsaufgaben auf das Individuum abzuwälzen, anstatt letzteren eine stärkere und aktivere politische Rolle zukommen zu lassen (Novy und Mayer 2009).

Im Kern geht es in diesen Diskussionen darum, dass die Er- bzw. Entmächtigung unterschiedlicher Akteursgruppen in Entscheidungsprozessen mit einem weiteren, eher produktorientierten Grundpfeiler des Leitbildes der Europäischen Stadt in Konflikt geraten kann, nämlich der Schaffung einer gemeinwohlorientierten, sozial gerechten Stadt. Das ökonomische Interessen regulierende, auf soziale Verantwortung und wohlfahrtsstaatlich ausgerichtete Leitbild der Europäischen Stadt wird als ein Grund dafür erachtet, warum europäische Städte tendenziell weniger soziale Polarisierung aufweisen als Städte in anderen Weltregionen (Häußermann und Haila 2005).

Auch dieses Spannungsfeld zwischen prozessualer Ermächtigung nicht staatlicher Akteursgruppen bei gleichzeitiger Orientierung auf die Schaffung sozial gerechter und gemeinwohlorientierter Städte ist dem Leitbild inhärent und wird auch in Zukunft immer wieder aufs Neue diskutiert und demokratisch ausgehandelt werden müssen. Wichtig ist dabei, dass nicht nur der Prozess – also in Hinblick auf Partizipation und die Möglichkeiten der Mitgestaltung –, sondern auch das Resultat von Stadtentwicklungsprozessen – in Hinblick auf die Schaffung sozial gerechter und gemeinwohlorientierter Städte –, am Leitbild orientiert und gemessen werden.

Kompakt, dicht, mischgenutzt

Historisch gesehen wurde die Europäische Stadt in Abgrenzung von ihrem Umland definiert; und zwar räumlich durch Stadtmauern, und gesellschaftlich durch den Gegensatz von städtischer und nicht städtischer Lebensweise (Weber 1969, Siebel 2004). Obwohl Stadt-Land-Gegensätze in Veränderung, oder manche würden argumentieren in Auflösung begriffen sind, findet sich ein Element dieser Debatte auch im heutigen Leitbild der Europäischen Stadt wieder: War die Stadt der Moderne auf die Aufhebung des Stadt-Land-Gegensatzes, die Entdichtung bestehender Stadtstrukturen sowie auf expansive Stadterweiterung ausgerichtet und strebte entsprechend ins Umland, gelten seit den 1980er Jahren kompakte und dichte Stadtstrukturen sowie ein Fokus auf Innenentwicklung als Leitideen europäischer Stadtentwicklung, um einer fortschreitenden Zersiedelung entgegenzuwirken.

Mit diesem Prozess einher gegangen ist eine Re-Evaluierung der Innenstädte, mit ihren häufig dichten und über lange Zeiträume gewachsenen Strukturen. Allerdings haben die Zielvorstellungen von Dichte und Kompaktheit eine Re-Urbanisierung der Innenstädte durch Mittel- und Oberklassen und ein gleichzeitiges Abdrängen einkommensschwächerer Bevölkerungsgruppen an die städtischen Peripherien bewirkt, und damit eine soziokulturelle Spaltung der Gesellschaft befördert (Jessen und Zupan 2017). Aktuelle gesellschaftspolitische Probleme wie die Erfolge populistischer Parteien und die Legitimitätskrise von Politik und Verwaltung sind nicht zuletzt auf eine Politik zurückzuführen, die den sozialen Ausgleich zugunsten eines „elitären Urbanismus“ aus dem Blick verloren zu haben scheint (Zupan 2017). Daran haben auch die zahlreichen EU-Strategien, die darauf abzielen, Segregation, Armut und sozialräumliche Spaltung entgegenzuwirken, bisher kaum etwas ändern können, u.a. da sie kaum die systemischen Ursachen dieser Trends bekämpfen (Novy und Mayer 2009).

Diese Problematik ist alles andere als neu, hat sich aber in der Corona-Krise noch einmal deutlicher als zuvor gezeigt. Während zu Zeiten des Lock-Downs viele Innenstädte aufgrund geschlossener Nutzungen, dem Ausbleiben von Tourismus und dem Mangel an Wohnfunktionen gespenstisch leer waren, wurde in zahlreichen äußeren



Das Aufkommen in den Fußgängerzonen der Innenstädte – hier Stuttgart – ähnelte nach den ersten Lockerungen relativ rasch wieder dem gewohnten Zustand.

Bezirken ein Mangel an wohnungsnaher Infrastruktur z. B. im Bereich Versorgung, öffentlicher Freiräume und Grün besonders deutlich. Allerdings könnte die Krise auch hier Impuls für Veränderung geben, u. a. durch gezielte Maßnahmen einer aktiven Nutzungs- und Bodenpolitik; so könnten beispielsweise entstandene und entstehende Leerstände in Innenstädten aktiv für die Wiederansiedlung von leistungsfähigem Wohnraum genutzt werden.

In anderer Hinsicht könnte das Leitbild der Europäischen Stadt allerdings in Bedrängnis geraten, nämlich wenn die Qualitäten von Kompaktheit, Dichte und Mischung wieder zugunsten gesundheitspolitischer Anliegen zum Kampfbegriff würden. Also wenn, wie in der Stadt der Moderne, Entdichtung und Entflechtung gefordert würden, um dem krankmachenden Stadtkörper entgegenzuwirken. Oder wenn das Auto als „sichere“ Fortbewegungsart propagiert wird, um den öffentlichen Verkehr als wichtigem Element einer ökologisch ausgerichteten Stadtentwicklung zurückzudrängen.

Insgesamt lässt sich argumentieren, dass das Leitbild der Europäischen Stadt auch heute noch Bedeutung für die Entwicklung der Innenstädte hat, und wohl auch in Zukunft haben wird. Allerdings bedarf es einer ständigen Neujustierung, denn die angesprochenen Spannungsfelder lassen sich nicht auflösen, sondern müssen immer wieder aufs Neue verhandelt werden.

Literatur:

1. Cristina Antonelli, Bentlin, Felix, Million, Angela und Rettich, Stefan (Hg.) (2017): Ein Manifest der Generation Y für eine neue Leipzig Charta. Universitätsverlag der TU Berlin. Schriftenreihe Städtebau und Kommunikation von Planung. 1 – Die neo-europäische Stadt.
2. Bagnasco, Arnaldo und Le Galès, Patrick (Hg.) (2000): Cities in Contemporary Europe. Cambridge University Press.

3. Frey, Oliver und Koch, Florian (2010): „Die Europäische Stadt. Dimensionen und Widersprüche eines transdisziplinären Leitbilds.“ In: Raumplanung 153/2010, 261–266.
4. Häussermann, Hartmut und Haila, Anne (2005): The European City: A Conceptual Framework and Normative Project. In: Kazepov, Yuri (Hg.) (2005): Cities of Europe. Changing Contexts, Local Arrangements, and the Challenge to Urban Cohesion. Blackwell, 43–63.
5. Jessen, Johann und Zupan, Daniela (2017): „Leitbildwechsel – Wie kommt Neues in die Stadtplanung?“ In: Forum Stadt 1/2017, 59–77.
6. Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt (2007). Abrufbar unter http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSP/Shared-Docs/Publikationen/DE_NSP/leipzig_charta_zur_nachhaltigen_europaeischen_stadt.html
7. Novy, Johannes und Mayer, Margit. (2009): As 'just' as it gets? The European city in the 'just city' discourse. In: Marcuse, Peter et al (Hg.) (2009): Searching for the Just City: Debates in Urban Theory and Practice. Taylor & Francis, 103–119.
8. Pact of Amsterdam (2016). Pact of Amsterdam. Urban Agenda for the EU. Abrufbar unter: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/urban-development/agenda/pact-of-amsterdam.pdf
9. Siebel, Walter (2004): Einleitung: Die europäische Stadt. In: Siebel, Walter (Hg.) (2004): Die europäische Stadt. Suhrkamp, 11–50.
10. Weber, Max (1969): The nature of the city. In: Sennett, Richard (Hg.) (1969): Classic essays on the culture of cities. Prentice-Hall, 23–46.
11. Zupan, Daniela (2017): „Auf tönernen Füßen.“ Abrufbar unter <https://www.marlowes.de/auf-toenernen-fuessen/>

KONTAKT

Jun.-Prof. Dr.-Ing. Daniela Zupan
Bauhaus-Universität Weimar
Institut für Europäische Urbanistik
daniela.zupan@uni-weimar.de

STADTENTWICKLUNGSPROZESSE IM WANDEL

Wie sich die Coronakrise auf Akteursvielfalt, Prozessgestaltung und Aufgaben der Stadtentwicklung auswirkt.

Eine Momentaufnahme von März bis Juni 2020



Ein Beitrag von Dr.-Ing. Fee Thissen

Dr.-Ing. Fee Thissen arbeitet als Koordinatorin eines Doktorandenkollegs am Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung der RWTH Aachen University. Wissenschaftlich setzt sie sich insbesondere mit urbanen Transformationsprozessen auseinander, die sie auch in ihrer Dissertation zum Wandel in Zürich West untersuchte. Ihren Forschungs- und Lehrschwerpunkt bringt sie als Architektin und Stadtforscherin mit ihrem Büro ‚Urbane Transformation‘ zur Anwendung.

Die Coronakrise beeinflusst die Gestaltung von beteiligungsorientierten Stadtentwicklungsprozessen: Durch Kontaktverbot und Versammlungsbeschränkungen ist die gewohnte öffentliche Meinungsbildung durch Präsenzveranstaltungen nicht möglich. Doch nicht nur an die Öffentlichkeit gerichtete Veranstaltungen mussten und müssen abgesagt oder verschoben werden, auch Ausschuss- und Gremiensitzungen der Politik wurden vertagt oder durch zeitaufwändige Umlaufverfahren ersetzt. Verwaltung ist gerade in Krisenzeiten darum bemüht, Präsenz zu zeigen. Doch vielerorts mangelt es in Kommunen an der technischen Ausstattung, um zügig neue Wege einzuschlagen. Gleichzeitig befinden sich viele Städte in einer ungewissen finanziellen Lage, was zu einem Ausloten von »Pflicht und Kür« führt. Marktakteure, die in Stadtentwicklungsprozesse eingebunden sind, finden sich - ebenso wie die Kommunen - teils in unklaren rechtlichen Situationen bei der Durchführung formeller Verfahren wieder. Intermediäre Akteure, darunter die Wissenschaft, beobachten den Umgang mit und die Folgen der Krise, ohne die unsichere Situation und ihre Dynamik bislang abschätzen zu können. All das: ein Stresstest für Stadtentwicklungsprozesse - insbesondere, wenn Beteiligung und Dialog erwünscht und vorgesehen sind.

Wie also wirkt sich die Krise auf die Vielfalt der beteiligten Akteure aus? Welche Auswirkungen hat die aktuelle Situation auf Dialogangebote und Formate? Wie verändern sich im Augenblick Inhalte und Aufgaben der Stadtentwicklung?

Akteure: Viele Stimmen reden mit!

Es gibt keine Stadtentwicklungsprozesse, in denen ein Akteur eine in Rede stehende Planungsaufgabe alleine bewältigen könnte. Erst im Zusammenwirken mehrerer Akteure werden Handlungsfähigkeit und Gestaltungsmacht hergestellt. Obwohl dem Verständnis von Beteiligung noch immer vielfach die Kommunikation zwischen Verwaltung und Öffentlichkeit zugrunde liegt, hat sich dieses bipolare Bild längst überholt. Vielmehr handelt es sich um vielfältige Bezüge und Kommunikationswege zwischen Marktakteuren, Zivilgesellschaft, Intermediären wie Wissensinstitutionen, Presse, Kirchen, Stiftungen etc., sowie Akteuren aus Verwaltung und Politik. Diese verschiedenen Akteursperspektiven sind zudem vielstimmig: Es gibt nicht »die Verwaltung«, sondern etwa 50 Ämter, die jeweils mit eigenen Anliegen, Interessen und Einflussmöglichkeiten auf Prozesse einwirken. Auch »die Politik« setzt sich zusammen aus der Verwaltungsspitze, gewählten Mandatsträgern von Bezirksebene bis Stadtrat sowie den unterschiedlichen Parteien. Diese Stimmenvielfalt lässt sich für alle Akteursperspektiven aufzeigen - und veranschaulicht letztlich, wie »multilateral« die Kommunikation in Stadtentwicklungsprozessen ist. Ein solcher Rundumblick über die Akteurslandschaft hilft, Planungsprozesse aus den unterschiedlichen Perspektiven der Beteiligten zu verstehen und Prozessarchitekturen mit angemessen differenzierten Dialogangeboten zu gestalten. (1, 2)

Prozesse und Formate:

Ein Zusammenspiel von Online und Offline

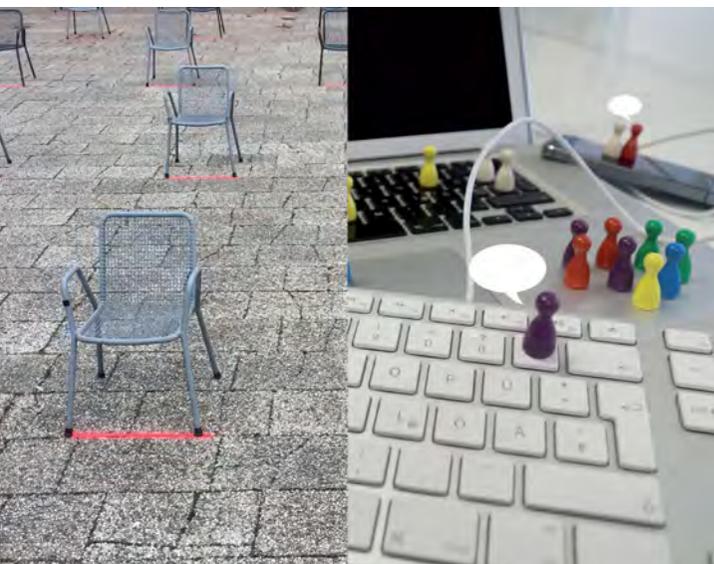
Der Einsatz von Online-Formaten in Stadtentwicklungsprozessen ist nicht neu: Schon vor einigen Jahren wurde bei einer Untersuchung von etwa 50 Prozessen in Deutschland kein einziges Beispiel gefunden, dass ohne digitale Formate gestaltet worden wäre. Videos wurden eingesetzt, um für die Beteiligung an Prozessen zu werben oder Veranstaltungen zu dokumentieren; Newsletter wurden zur regelmäßigen Information verschickt; auf Projektwebsites wurden Chat- und Blogangebote zum Mitdiskutieren eingerichtet. Deutlich zeigte sich bei genauerer Untersuchung: Die eigentliche inhaltliche Erörterung fand überwiegend offline statt. Auch blieb unklar, wie Inhalte aus digitalen Formaten mit Anregungen und Kritik aus dem persönlichen Austausch zusammengebracht wurden. Da die damals genutzten digitale Formate vor allem öffentlichkeitsorientiert waren und es wenig zielgruppenspezifische Angebote gab, entstand der Eindruck, dass die oben beschriebene multilaterale Kommunikation

online verloren geht. Die hohe Anonymität bei Sendenden und Empfangenden warf in den meisten Fällen die Frage auf: Wer kommuniziert hier eigentlich mit wem? (3)

Planungsbüros und Kommunen haben während der Corona-Pandemie Veranstaltungen, die ursprünglich als Präsenzveranstaltungen geplant waren, ins Internet verlegt, um laufende informelle Prozesse nicht zu verzögern oder vorgeschriebene Fristen einzuhalten. Durch das Plansicherstellungsgesetz konnte auch bei formellen Verfahren Rechtssicherheit bei der Nutzung des Internets zur frühzeitigen Beteiligung nach BauGB geschaffen werden. Durch den Digitalisierungsschub, den wir in dieser Krise erfahren, wird die Grenze zwischen Offline- und Online-Kommunikationsangeboten neu ausgelotet und zunehmend aufgeweicht. Der »crossmediale Ansatz« mit einer Mischung aus synchronen und asynchronen Beteiligungsangeboten und die Durchführung »hybrider Veranstaltungen« unterstützen diesen neuen Trend. Kommunen, die sich im Handlungsfeld Digitalisierung

Akteursvielfalt in einem informellen Planungsprozess





Kombination von zwei Welten

schon vor Corona gut aufgestellt haben, können rascher auf die aktuellen Bedürfnisse reagieren und werden in der Krise erfinderisch: Ratssitzungen werden beispielsweise live per Video in einen benachbarten Saal übertragen, um sie weiter unter Beisein der Öffentlichkeit durchzuführen; Bürgermeister treten in sozialen Medien auf und reagieren über youtube und facebook auf Fragen von Menschen, die diese per Chat stellen; Online-Plattformen werden von Kommunen für die lokale Wirtschaft eingerichtet, um sie in Krisenzeiten zu unterstützen.

Die Digitalisierung der Kommunikationsangebote führt, Berichten nach, zu einer Veränderung der Teilnehmenden. Nicht nur internetaffine Menschen, wie Jugendliche, sondern auch Eltern oder Berufstätige, die mangels Zeit nicht gut an Präsenzveranstaltungen teilnehmen können, nutzen die zunehmenden digitalen Dialogangebote. Wie zuvor auch, wird nur selten genau hingeschaut, wer tatsächlich an den Veranstaltungen teilnimmt. Die Zahl der Teilnehmenden wird hingegen für eine »demonstrative Partizipation« genutzt. So berichten auch jetzt Kommunen, dass sie mehr Menschen als sonst erreicht hätten. Ohne die Stimmenvielfalt und Akteursvielfalt verlieren zu wollen und im Wissen, dass die Beteiligung unterschiedlicher Akteure in unserem demokratischen System wichtig ist, geht es aber nicht darum, »immer« »alle« zu beteiligen. Eine Chance in der Digitalisierung liegt auch darin, Beteiligung zu ökonomisieren und Akteure wieder bewusster (auch schmaler) auszuwählen: Wer wird in diesem Prozess zu einer bestimmten Planungsaufgabe wirklich gebraucht?

Inhalte: Die Schale bleibt, der Kern ändert sich!

Eine aktuelle Befragung von knapp 20 kleinen Mittelstädten in Deutschland aus den unterschiedlichsten Bundesländern und thematisch ergänzende Fachgespräche mit Vertreter:innen aus verschiedenen Kommunen in Deutschland, Prozessbegleiter:innen und Planungspraktiker:innen ergeben, dass die Inhalte und Aufgaben der Stadtentwicklung grundsätzlich die gleichen bleiben (4). Die Kommunen beschreiben jedoch, dass die Lösung der Aufgaben dringlicher wird. Innerhalb der großen Handlungsfelder wie Mobilität, Wohnen, Arbeiten, Innenstadt und Energiewende kristallisieren sich zudem veränderte Bedürfnisse heraus. Häufig genannt das Thema: Verflechtung von Wohnen und Arbeiten und die Frage: Was wird aus unseren Innenstädten?

Es ist davon auszugehen, dass Elemente der »neuen Normalität« bestehen bleiben und ein Arbeiten vermehrt von zu Hause und weniger im Büro stattfinden wird. Die engere Verflechtung von Wohnen und Arbeiten fordert keine ganz neuen Lösungen. Angebote wie Coworking-Spaces werden aber nicht nur in Großstädten, sondern auch - und insbesondere - im nahen Wohnumfeld, in Quartieren und in ländlich geprägten Räumen benötigt. Wohnungszuschnitte sollten so konzipiert werden, dass das Arbeiten von zu Hause gesund und leistungsstark ist. Gleichzeitig stellt sich andersherum die Frage, wie Büroflächen umgenutzt werden können – beispielsweise, um darin zu wohnen.

Viele Kommunen treibt die Frage um, was aus ihren Innenstädten wird. Das spiegelt sich durch sinnngemäße Überschriften wie „Corona reißt Innenstädte noch tiefer in die Krise“ oder „Dem Handel droht Pleite. Die Lage hat sich zugespitzt.“ wider. Kommunen berichten, dass heutige Innenstädte den vielfältigen Anforderungen nicht mehr entsprechen. Benötigt werden Flächenausweisungen für die Außengastronomie, um sie in Krisenzeiten zu unterstützen. Mit Blick auf anstehende Kommunalwahlen ist dies aber in verschiedenen Städten ein brisantes Thema. Mehrere Städte haben digitale Plattformen eingerichtet, um dem lokalen Einzelhandel zu ermöglichen, Waren online anzubieten. Ergänzend wird eine Flexibilisierung der Erdgeschossnutzungen gefordert. Da Menschen in der aktuellen Situation zunehmend Naherholung im eigenen Wohnumfeld suchen, gilt es auch innenstadtnah qualitätsvolle Freiräume anzubieten.

Durch das Zusammenspiel von Gastronomie und Einzelhandel, sowie einer attraktiven Freiraumgestaltung mit Aufenthaltsqualitäten, gepaart mit kreativen Nutzungen von Leerständen, können Innenstädte zu neuen Identitäten finden. Auf dem Weg dorthin sind nicht nur Verwaltung und Politik gefordert. Es gilt auch zivilgesellschaftliches Engagement zu stärken, Partnerschaften mit Gewerbetreibenden und anderen Marktakteuren sowie Intermediären einzugehen.



Was wird aus unseren Innenstädten?

Die Krise ist Anstoß und Aufforderung, Veränderung aktiv zu gestalten: Sie ist eine Chance, das Gewohnte zu hinterfragen und Beteiligung durch das Zusammenspiel von Online- und Offline-Formate mit differenzierten Angeboten für die vielen Akteure der Stadtentwicklung neu zu gestalten. Grenzen dürfen und müssen neu ausgelotet werden. Die Krise lädt zum Querdenken und Neudenken bestehender Aufgaben ein. Dabei geht es nicht darum, Altes und Gewohntes wiederherzustellen, sondern Zukunftsaufgaben so zu gestalten, dass kurzfristige Lösungen auch langfristig zu guten Lebensbedingungen führen.

Literatur und Hinweise auf Forschungsprojekte:

- (1) multikom – multilaterale Kommunikation in Stadtentwicklungsprozessen: DFG-Projekt 2015-2018 unter der Leitung von Prof. Dr. Klaus Selle, RWTH Aachen University, Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung
Fugmann, Friederike; Ginski, Sarah; Selle, Klaus; Thissen, Fee (2018): Multilaterale Kommunikation in Prozessen der Stadtentwicklung. Querauswertung von 50 Praxisbeispielen. Teil der Berichterstattung zum Forschungsprojekt multikom. PT-Materialien Band 40|1. Open access www.pt.rwth-aachen.de.
Fugmann, Friederike; Ginski, Sarah; Selle, Klaus; Thissen, Fee (2018): Multilaterale Kommunikation in Prozessen der Stadtentwicklung. Der Beispiel-Katalog. Teil der Berichterstattung zum Forschungsprojekt multikom. PT-Materialien Band 40|2. Open access www.pt.rwth-aachen.de.

- (2) LOB – Lokale Politik und Beteiligung: Forschungsprojekt für den vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung 2018 – 2020 unter der Leitung von Prof. Dr. Agnes Förster, RWTH Aachen University, Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung. <https://www.pt.rwth-aachen.de/go/id/bl1qh>
- (3) Ginski, Sarah; Thissen, Fee (2018): Digital multilateral? Die Rolle des Internets in dialogischen Prozessen der Stadtentwicklung. Informationen zur Raumentwicklung (IzR) 01/2018. Open access <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/izr/2017/6/izr-6-2017.html>
- (4) Grüger, Christine; Thissen, Fee (2020): ...weniger schnell, weniger komplex, gar gestoppt? Wie sich Stadtentwicklung durch Corona verändert! Podcast im Online-Magazin What/Next. Open access www.planung-neu-denken.de
Graduiertenkolleg ‚Mittelstadt als Mitmachstadt: Qualitativer Wandel durch neue Kulturen des Stadtmachens‘, gefördert durch die Robert Bosch Stiftung; Sondierungsgespräche zwischen Mai - Juli 2020; <https://www.pt.rwth-aachen.de/cms/PT/Forschung/~dsgnk/Mittelstadt/>

KONTAKT

Dr. Fee Thissen
Urbane Transformation
Planung. Entwicklung. Kommunikation
mail@fee-thissen.de
www.fee-thissen.de

ZUKUNFT INNENSTADT IN ZAHLEN

CORONA IN ZAHLEN

Durchschnittlich **42** Stopps

macht ein Paketzulieferer pro Tagestour, wobei sein

Fahrzeug **81 %** der Zeit stehend verbringt. Bis 2023 wird die Zahl der Pakete pro Person und pro Jahr auf 29 steigen (2018: 23).

Innenstädte in Deutschland erhalten durchschnittlich die Note **2,6**.

In den letzten zwei Jahrzehnten stieg die Einzelhandelsfläche um knapp

12 % auf mehr als **15 Mio. m²**.

Bis 2035 soll die im Auto im urbanen Raum zurückgelegte Strecke pro Person um

6 Kilometer

steigen.

Im Jahr 2035 sollen **740.000** autonome Taxis und Shuttles dafür sorgen, den Anstieg des Verkehrs von **30 %** zu bewältigen.

59 % der

Verkehrsteilnehmer haben während der Pandemie ihre Verkehrsmittelnutzung geändert. Größte Profiteure sind dabei Rad- und Fußverkehr.

Während der Zeit des Lockdowns wurden Parks in Nordrhein-Westfalen

bis zu **80 %**

mehr frequentiert als im Durchschnitt zu Jahresanfang.

Einzelhandelsstandorte verzeichneten in NRW während der Kontaktbeschränkungen mit

einem Minus von **53 %** die größten Frequenzeinbußen. In 1A-Lagen gingen die Passantenzahlen teilweise

um bis zu **87 %** zurück

Lokale Onlinemarktplätze wurden während der Coronakrise lediglich

von **12 %** der Bürger genutzt.

66 % kauften trotz Krise weiterhin (hauptsächlich) bei lokalen Händlern.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum fielen die CO₂-Emissionen im April 2020 weltweit

rund **17 %** geringer aus.

Quellen: 1) IFH Köln: Vitale Innenstädte (2018); 2) Agora Verkehrswende: Ausgeliefert - wie die Waren zu den Menschen kommen (2019); 3) Statista: Verkaufsfläche im Einzelhandel in Deutschland in den Jahren 1970 bis 2018 (2019); 4) Statista: Dossier zur Urbanen Mobilität (2019); 5) Deloitte: Datenland Deutschland - Urbane Mobilität und autonomes Fahren im Jahr 2035 (2019); 6) TU Dresden: Befragung - Wie verändert Corona unsere Mobilität langfristig? (2020); 7) Google: Mobilitätsberichte zur Coronakrise (April 2020) und Spiegel: So leer sind Deutschlands Innenstädte (25.03.2020); 8) IFH Köln: Corona Consumer Check Vol. 2 - Konsumverhalten in Zeiten der Pandemie (2020); 9) Google: Mobilitätsberichte zur Coronakrise (April 2020); 10) Nature Climate Change: Temporary reduction in daily global CO₂ emissions during the COVID-19 forced confinement (Vol. 10, Juli 2020)

CORONA UND DIE ZUKUNFT DER INNENSTADT



Ein Beitrag von Andreas Reiter

Andreas Reiter ist Gründer und Leiter des ZTB Zukunftsbüros mit Sitz in Wien. Er berät u. a. Kommunen und Unternehmen bei der strategischen Zukunftsausrichtung und -positionierung. Er ist Lehrbeauftragter an der Donau-Universität Krems und am Management Center Innsbruck. Als Mitglied von Fachkommissionen, wie des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen, ist er insbesondere auch mit den Strukturen des Landes NRW vertraut.

Was systemrelevant ist, erkennt man oft erst in der Verknappung. Oder hinterher, wenn es nicht mehr da ist. In den vergangenen Wochen der Quarantäne haben wir die Einsamkeit der Städte drastisch erlebt: Leere, (gespenstische) Stille in der Innenstadt, hin und wieder 1 ½ Menschen, die einander auf dem Bürgersteig ausweichen. Eine surreale Erfahrung, jegliche atmosphärische Qualität war plötzlich hinweg gefegt.

So wie es der Gesellschaft in den letzten Wochen dämmerte, dass Krankenschwestern und Supermarkt-Kassiererinnen das System am Laufen halten, so erkannten wir im Shutdown schmerzlich, was das urbane Leben ausmacht. Was systemrelevant ist. Und wir vermissten den Puls unserer Stadt, ihren Herzschlag: diesen speziellen Mix an Gastronomie, Einzelhandel, Kultur- und Kreativ-Szenen, an lebendigen Nachbarschaften und lauten Hinterhöfen.

Corona, ein Schwarzer Schwan, war mit voller Wucht gegen unsere Kleinhirnrinde geprallt. Wie verändert diese Pandemie die Stadt-Gesellschaft, ihre Rituale, ihre Räume, ihren Konsum usw.?

Corona hat, aus meiner Sicht, drei zentrale Auswirkungen auf das städtische Leben – diese bedingen und verstärken sich gegenseitig und führen zu neuen Entwicklungen:

- ▶ Distancing
- ▶ Virtualisierung
- ▶ Lokale Vernetzung

Distancing

Seit Ausbruch der Pandemie nehmen die Menschen den öffentlichen Raum anders wahr. Man geht mit einer erhöhten Aufmerksamkeit, mit angespannten Sinnen durch die Welt, überall könnten virale Risiken lauern – auf Türklinken, Druckknöpfen, Haltegriffen usw. Soziologen sprechen von einer „Choreographie der Angst“. Man fühlt sich seit Corona in öffentlichen Räumen unsicher, Nähe und Distanz zu anderen Menschen müssen stets neu austariert werden.

Die gesetzlichen Abstands- und Hygieneregeln lenken in nächster Zukunft das Verhalten im öffentlichen Raum, in Lokalen und Geschäften. Touchless Service, berührungslose Exzellenz heißt die Devise. Speisekarten in Lokalen gibt's jetzt nur noch aufs Smartphone, wer Freizeit-Einrichtungen (Bäder, Museen etc.) besuchen will, muss sich online anmelden. First come, first serve. Künstliche Intelligenz sorgt für smarte Gästelung im ÖPNV, in den Einkaufsstraßen und in Museen. Stadtmarketing wird partiell zum Visitor Management. Gesellige Zusammenkünfte sind stark eingeschränkt (von Events vorerst ganz zu schweigen), kuratierte Distanz ist das oberste Gebot. Noch wissen wir nicht, wie sich der mangelnde Körperkontakt, die fehlende Umarmung mit Freunden und Verwandten auf das Wohlbefinden der Menschen auswirken werden. Der Mensch ist schließlich ein soziales Tier.



Virtualisierung

Krisen beschleunigen immer das Neue, erzwingen einen raschen Systemwandel, wie er unter normalen Bedingungen nicht möglich wäre. Der digitale Schub von Wirtschaft und Gesellschaft ist so einer. Mit dem verordneten Shutdown waren plötzlich alle in ihre Home Offices eingesperrt, das wirtschaftliche (und soziale) Leben wurde, wo es nur ging, digitalisiert: Video-Konferenzen, E-Commerce, E-Learning, E-Government u.a... Parties – die ja nicht mehr im analogen Raum stattfinden durften – wurden ins Netz verlagert, Weinverkostungen fanden auf Instagram statt. Die Entwicklung hin zu einer digitalen Gesellschaft hatte sich ja schon seit Jahren (kontinuierlich) ihren Weg gebahnt, Corona zündete hier nun die nächste Rakete. Die zunehmende Virtualisierung verändert das Gewebe unserer Städte, ihre Benutzer-Oberfläche. Schon einmal, im 19. Jahrhundert gab es so eine Zäsur: die Industrialisierung ordnete den öffentlichen Raum neu – hier die Fabriken, dort die Schlafsiedlungen. Digitale Plattformen lassen in vielen Branchen (Handel, Dienstleistung, Gewerbe usw.) stationäre Formate erodieren bzw. zwingen diese zu einer Neuausrichtung.

Der stationäre Handel, der bislang wichtigste Frequenzbringer von Innenstädten, ist mit am stärksten in Disruption. Veraltete Konzepte werden brutal aussortiert, neue Formate entstehen. Die Konzentration nimmt zu, die Verkaufsflächen werden kleiner. Aber: physisches Einkaufen wird es immer geben – der Mensch will begreifen, Dinge haptisch und sinnlich erfahren –, nur künftig stärker mit digitalen Formaten überlappend und häufig an hybriden, multifunktionalen Orten. So wie ja auch das neue Arbeiten multilokale Formate ausrollt: mal arbeitet man im Büro, mal im Home Office, mal von unterwegs aus. Blended Living eben.

Lokale Vernetzung

In einer Krise rücken Menschen stärker zusammen – durch Corona bedingt, zur Zeit eben rein digital. Eine Unzahl an lokalen (digitalen) Netzwerken entstand in den Wochen des Shutdowns (support your locals u.a.), eine Welle der Solidarität mit lokalen Händlern breitete sich aus. Die Bürger erkannten die „Systemrelevanz“ der Geschäfte in ihrer Nachbarschaft: wir alle brauchen einander. Lokale Online-Plattformen entstanden und boten den Händlern im Shutdown neue Möglichkeiten. Die digitale Empathie kennt viele Formen, z.B. Hackathons oder Mackathons, bei denen Start-ups neue Lösungen entwickeln, die uns aus der Krise führen.

Diese virtuellen Netzwerke gilt es Post-Corona in tragfähige nachhaltige Strukturen überzuführen. Diese werden dann sowohl digital wie auch analog sein, so wie sich unser gesamtes Leben mehr und mehr überlappt, digitale und analoge Welten verschmelzen.

Learnings für die Zukunft

Vieles verändert sich, manches mit unglaublicher Wucht. Die Stadt nach Corona wird nicht dieselbe sein wie die vor Corona. Die Transformation verlangt ein neues Betriebssystem, neue Allianzen unter den städtischen Akteuren, neue Kooperations-Formate, aber auch eine Re-Vision der städtischen Organisation (braucht es etwa einen städtischen CTO, einen Chief Transformation Officer?)... Wir werden durch Corona als Stadtgesellschaft stärker herausfiltern, was wir wirklich brauchen und was nicht. Was uns resilient macht, krisenrobust. Und dazu gehören für mich: die Kraft des Sozialen und die Kraft (physischer) sozialer Orte.

Je virtueller die Gesellschaft wird, desto mehr steigt die Bedeutung analoger Orte. Der Wettbewerb um qualitativ hochwertige Dritte Orte – und um die Dritte Natur – hat gerade erst begonnen. Freiheit und Bewegungsdrang wollen ausgelebt, der Dichte-Stress abgeschüttelt werden. Pop-up-Formate entstehen in vielen europäischen Städten – temporäre Radwege, Spielstraßen, Begegnungszonen, Pocket Parks. Ob Handel oder Kultur, ob Freizeiteinrichtungen oder Plätze als Orte der Begegnung – Menschen brauchen diese Dritten Orte mehr denn je. Denn diese stiften Identität, Kommunikation und Gemeinschaft. Place ist wichtiger als Space. Denn das haben wir in der Krise erkannt: nur dort, wo eine Stadt durchmischt, verdichtet ist, wo sie pulsiert, wo sich Menschen begegnen – dort schlägt ihr Herz. Und das ist und bleibt die Innenstadt – sie gehört zur kritischen Infrastruktur unserer Gesellschaft und muss von allen gepflegt und gemeinsam strategisch weiterentwickelt werden.

KONTAKT

Andreas Reiter
ZTB Zukunftsbüro
info@ztb-zukunft.com
www.ztb-zukunft.com

GESCHICHTEN VON MORGEN

Meine Innenstadt der Zukunft

Niemand kann genau wissen oder prognostizieren, wie unsere Innenstädte in 20, 30 oder 40 Jahren aussehen werden. Wie sieht die Stadt der Zukunft aus? Was werden die Bewohner der Stadt, die Besucher und Touristen dort vornehmlich tun? Um die Zukunft zu gestalten, braucht es jedoch eine Vorstellung davon, in welche Richtung wir uns bewegen möchten und so stellt sich die Frage, wie die Vorstellungen der Menschen auf unsere Innenstädte eigentlich aussehen? Das Netzwerk Innenstadt NRW hat sich umgehört:



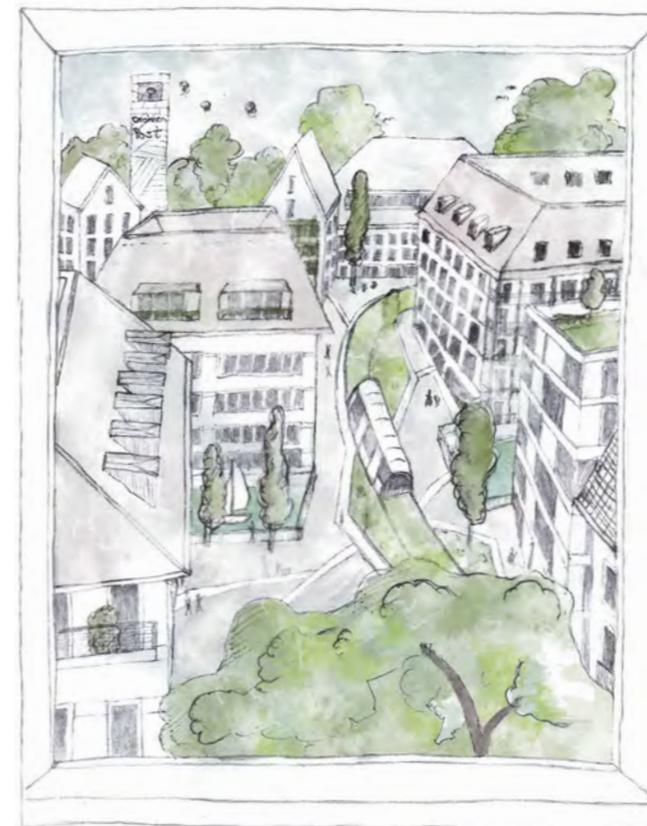
Ich stelle mir eine Einkaufsstraße mit einer grünen Oase zum Verweilen vor.

Florian | 11 Jahre alt | Rheine



Ich stelle mir einen Indoor-Spielplatz in der Stadt vor, wo Kinder spielen dürfen, während die Eltern shoppen gehen.

Celina | 8 Jahre alt | Rheine



Ich wache auf. Ich höre die Vögel zwitschern und der Laubbaum vor meiner Wohnung spendet wunderbaren Schatten an diesem Sommertag. Es ist Wochenende. Nachher werde ich schnell im Erdgeschoss einkaufen gehen. Danach treffe ich mich mit ein paar Freunden in unserem nahegelegenen Stammcafé am Park. Bevor abends die Kneiptour los geht, besuche ich noch meinen Bruder, der mit seinen Kids um die Ecke in einer der Gebäude mit Spielplätzen im Hof lebt. Wahrscheinlich überreden sie mich wieder, eine Tour mit der Straßenbahn und dem Wasserbus zu machen. Ich wohne in der Innenstadt. Ich fühle mich wohl.

Alina St. | Münster



As I sip my coffee, I watch my children play. The chill from the rain dissipates and I imagine myself on a bright spring day, surrounded by laughter as the rain drops around me. Being able to take my kids to the park on a rainy day is a gift. They tell me it's like playing in a glowing tent. For an hour we leave the grey, wet day behind us and swing and slide under the luminous cover.

Erick Villagomez | Designer | Vancouver, Canada

Stehend auf der Dachterrasse des Hochhauses höre ich das Schwirren der Bienen in den Büschen und Blumen. Ich lasse meinen Blick über den Platz des Hochhauses schweifen. Eine kleine Menschentraube steht im Schatten, während andere hastig über den Platz in Richtung der Gartenbrücke laufen. Auch hier genießen einige Besucher die Natur in der Stadt. Neben allerlei dekorativem Grün erkenne ich das knallige Rot und Orange von Tomaten und Chili Früchten. Werden diese für das Restaurant in Erdgeschoss gepflegt? Die Lokale in der Gegend sind bekannt für ihre besonders frischen und schmackhaften Zutaten.

Meruert Zharekesheva | München



DIGITALE UND NACHHALTIGE TRANSFORMATION

Interview mit Dr. Andreas Brill und Prof. Dr. Uwe Schneidewind

Zum Video des Interviews



DR. ANDREAS BRILL

hat Mitte der 90iger Jahre zur Veränderung der Wirtschaft durch das Internet promoviert. Danach hat er als Geschäftsführer Unternehmen der Musik-, Fashion- und Einzelhandelsbranche durch ihre Digitalisierung geführt und 2006 die build4business (b4b) GmbH in Duisburg gegründet, mit der er Unternehmen sowie Städte bei der Entwicklung digitaler Strategien und agiler Transformation unterstützt.



PROF. DR. UWE SCHNEIDEWIND

ist nach wissenschaftlichen Stationen in Köln, St. Gallen und Oldenburg seit 2010 Professor für Innovationsmanagement und Nachhaltigkeit an der Bergischen Universität Wuppertal. Uwe Schneidewind ist u.a. Mitglied des Club of Rome. Sein 2018 erschienenes Buch „Die große Transformation. Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels“ gibt einen Einblick in die Möglichkeit umfassender gesellschaftlicher Veränderungsprozesse.



Herr Brill, Digitalisierung beschäftigt die Städte immer mehr und spielt eine immer größere Rolle in der Stadtentwicklung. Diese Entwicklungen scheinen sich durch die aktuelle Corona-Pandemie noch zu beschleunigen. Ist das ein kurzfristiger Trend oder wird dies ein langfristiger Trend bleiben?

Brill: Klar ist, dass die Digitalisierung ein langfristiger Trend ist, den wir durch die Pandemie nun in einem viel größeren Tempo und auch in einer transparenteren Form erleben. Das, was wir heute unter digitaler Transformation diskutieren als auch die damit einhergehenden Konzepte, werden durch die Pandemie beschleunigt und sichtbarer.

Herr Schneidewind, wie sehen Sie den Zusammenhang zwischen Klima, Digitalisierung und Pandemie? Wie passt das vor den Ausführungen von Herrn Dr. Brill zusammen?

Schneidewind: Wir erleben aktuell, dass vieles von zu Hause aus funktioniert, wie Home-Schooling oder Home-Office und damit der unmittelbare Nahraum an Bedeutung gewinnt, wodurch auch die Relevanz der Aufenthaltsqualität des eigenen Quartiers erhöht wird. Dies eröffnet erhebliche Potenziale für die Stadtqualität, verändertes Verkehrsverhalten oder Anpassungen von Lebens- und Konsumgewohnheiten, die sich auch im Sinne der Nachhaltigkeit entwickeln lassen.

Mittlerweile sind die Menschen wieder mehr unterwegs, die Leute steigen aber auf das Auto um. Ist das nicht eigentlich dann doch wieder ein Widerspruch? Das, was wir auf der einen Seite als ökologische Mitnahmeeffekte beobachtet haben, löst sich nun fast ins Gegenteil auf. Ist das eine zutreffende Beobachtung?

Schneidewind: Im Bereich des Verkehrs ist die Entwicklung tatsächlich zurzeit zweischneidig. Auf der einen Seite gibt es den beschriebenen negativen ökologischen Effekt,

da das Auto für größere Strecken einen Ansteckungs- schutz gewährleistet. Auf der anderen Seite hat aber auch die Zahl der Fahrten insgesamt, besonders in der Hoch- phase des Infektionsgeschehens, erheblich abgenommen. Nun stellt sich die Frage, wie beispielsweise die Unter- nehmen und Universitäten, die nun die Erfahrung gemacht haben, dass der Betrieb auch mit 20 % ihrer Belegschaft vor Ort aufrechterhalten werden kann, weiterhin damit umgehen. So kann es sein, dass sich Pendlerverkehre auch langfristig in ihrer Menge insgesamt reduzieren. Im Bereich des Nahpendelns, gibt es wiederum die Möglich- keit vom ÖPNV auf das Fahrrad umzusteigen, verstärkt auch im Zusammenhang mit E-Bikes.

Brill: Darin liegt auch die eigentliche Chance der Pande- mie, da wir nun in der Situation sind, in der wir Selbstver- ständlichkeiten in Frage stellen. So ist das größte Hemm- nis der digitalen Transformation die Phantasielosigkeit auf das, was gestaltbar ist. Wir erfahren jetzt, dass wir Arbeit, Verkehr, Kultur und die ganze Stadt anders denken können und müssen. Es stellt sich nun die Frage, wie wir die Stadt anders denken können, wenn wir die Entwicklungen aus den Möglichkeiten einer Technologie in 15 oder 20 Jahren heraus denken, aus den Möglichkeiten, die wir uns heute noch nicht vorstellen können.

Die Verantwortlichen in den Städten handeln zurzeit im Wesentlichen über Ad-hoc-Maßnahmen, Ihre beschriebene Herangehensweise stellt hingegen eine sehr strategi- sche Ausrichtung dar, was ebenfalls zum typischen We- sen von Stadtentwicklung gehört. Was würden Sie gerne in der Herangehensweise und der damit verbundenen Diskussion, wie man damit umgeht, verändert wissen?

Brill: Dies ist etwas, das die Städte nun sehr gut von der Wirtschaft lernen können, da hier viele Bereiche eine digitale Transformation bereits hinter sich haben. Es gibt drei Szenarien: Erstens, sie sagen, dass es keine Veränderung gibt und die Dinge bleiben, wie sie sind, bzw. sie verhindern gar eine digitale Entwicklung. Derjenige der so handelt, wird in der Regel an Bedeu- tung verlieren, da die Funktionen durch digitale Tech- nologien in der Gesellschaft stark verschoben werden. Das zweite Szenario beschreibt, dass sie auf aktuelle digitale Trends setzen. Damit nehmen sie jedoch die Gestaltungsperspektive der Gegenwart ein, worin ich das größte Risiko in den aktuellen Entwicklungen sehe. Die dritte Möglichkeit ist es, die Stadt komplett neu zu denken und zwar aus den Möglichkeiten der Zukunft he- raus. Von erfolgreichen Digitalunternehmen können wir diese Fähigkeit lernen, von einem Produkt aus zu den- ken, das es heute noch nicht gibt. Wenn wir uns darüber unterhalten, wie die Innenstadt der Zukunft aussieht, die um ein Vielfaches besser wäre, als sie es heute sein kann, dann reden wir über Smart Cities.

Was wären das denn für Funktionen und Inhalte, die für die Zukunft wichtig wären?

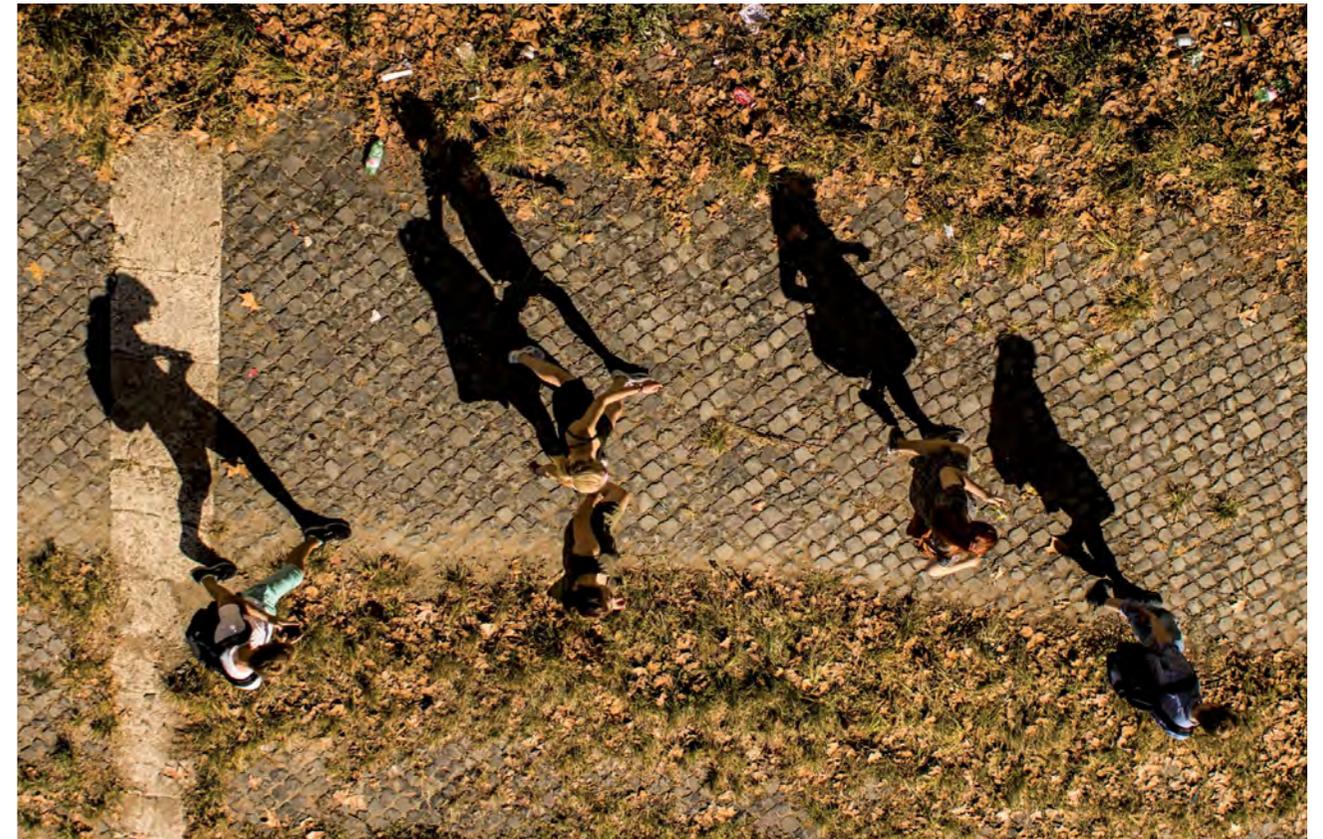
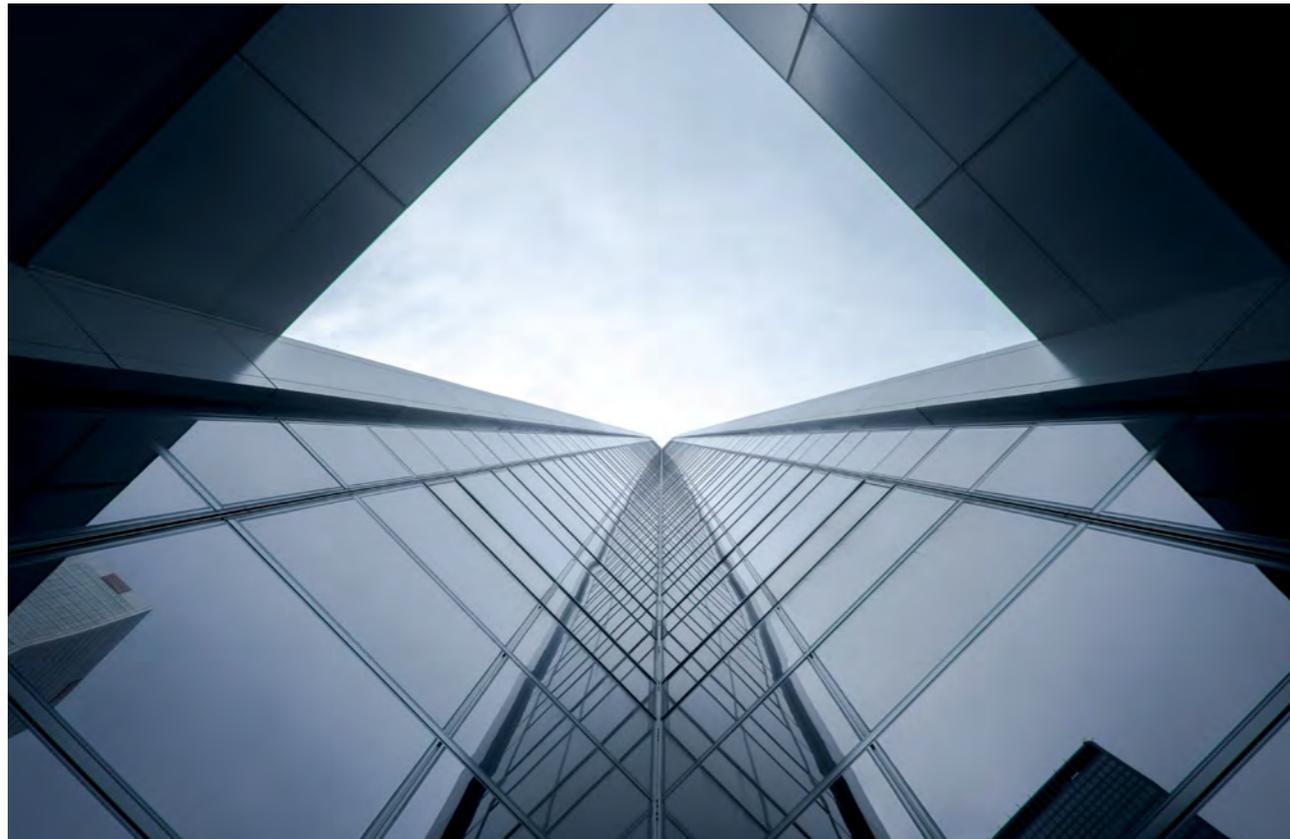
Schneidewind: Um diesen Gedanken aufzugreifen, sollte z. B. zu einer Mobilitätskonferenz eingeladen werden, auf der alle Akteure, wie die großen Unternehmen vor Ort, Logistikdienstleister, Hochschulen etc. an einem Tisch sitzen, um zu sehen, wie man diese Form, Arbeit ganz neu zu organisieren, nutzen kann. Wie können Pendler- und Verkehrsströme neu gedacht werden? Wie organisieren wir die City-Logistik neu vor dem Hintergrund der Ver- schiebung der Warenströme? Jetzt ist die Chance auch für solche größeren Würfe, wie Herr Brill sie skizziert hat. Dafür müssen verschiedene sektorübergreifende Akteu- re, zusammengebracht werden. Dadurch entstehen nicht nur neue Perspektiven für die Organisation der Mobilität, sondern auch neue Möglichkeiten der Stadtgestaltung.

Brill: Genauso, wie Herr Schneidewind es beschrieben hat, kann und sollte man das für jede Funktion der Stadt machen. Ich glaube es geht immer darum, sich zu fragen, wo in den heutigen Gestaltungsmöglichkeiten die Limi- tationen liegen, die in der Zukunft vielleicht keine Rolle mehr spielen, weil Technologien die Möglichkeit geben, das heute nicht gestaltbare gestaltbar zu machen. Von den Digitalunternehmen können wir zudem lernen, dass wir diese Gestaltungsfragen nicht aus der Perspektive des Stadtentwicklers heraus machen, sondern aus der Perspektive des Users. Wer ist eigentlich der User der

Stadt, wie kann dieser anders in die Entwicklung der Stadt eingebunden werden? Wie erzeugt man Partizipation auf eine ganz andere Art und Weise? Ein ganz konkreter Vorschlag von mir wäre: Warum denken wir Smart City nicht so, dass wir den Usern der Stadt, also den Menschen die dort wohnen oder sie besuchen, ganz andere Möglich- keiten geben, Beiträge zu der Gestaltung der Stadt leisten zu können und zwar ohne Aufwand, die Digitalen würden sagen „frikktionlos“. Warum schaffen wir nicht die Voraus- setzungen dafür, dass Stadt zu dem wird, was die, die dort wohnen, aus ihr machen? Durch das Modell der Plattform ist dies mittlerweile möglich.

Dafür müssen wir Rahmenbedingungen schaffen, die das erlauben. Wir haben zzt. ein sehr enges System in den Verfahren des Städtebaus und der Städtebauförde- rung. Hierbei ist eine Beteiligung immer gefordert, aber diese ist auch klar definiert. Was sie vorschlagen, stellt einen sehr offenen Prozess dar, der aber auch unter den kommunalen Rahmenbedingungen steht und in dem die Entscheidungen über die Planungen durch die Politik getroffen werden.

Brill: Darin steckt auch der Gedanke, dass, wenn wir Smart Cities wollen, auch smarte Organisationen brau- chen und das ist übrigens auch wieder etwas, das wir von den Digitalunternehmen lernen können. So können Organisationen ihren Smart Creatives den Freiraum geben, Dinge zu gestalten, die in anderen Organisationen





nicht gestaltet werden können, das kann man als Agilität bezeichnen. Wir sehen daran, dass die Form der Organisation, die für die Lösung von Problemen gewählt wurden, für das digitale Zeitalter an vielen Stellen ungeeignet und zumindest ein limitierender Faktor ist. Ich habe den Eindruck, dass die Verwaltungen an vielen Stellen spüren, dass man sich anders organisieren muss, um das wiederum leisten zu können. Wenn ich Partizipation aus dem Digitalen heraus denke, würde ich diese viel größer Denken als die Beteiligung an Entscheidungen. Ich würde es eher denken als Beiträge, die andere dann auch nutzen können. Warum können wir uns Städte nicht so vorstellen, dass die Menschen die Stadt nicht nur konsumieren, sondern dass sie ihren Beitrag leisten, den wiederum andere nutzen können, weil es der Beitrag für sie selber einen Wert hat. Wenn wir Stadt als einen gestaltbaren Raum denken, in dem man das, was man haben möchte, selbst beiträgt, ich glaube dann entstehen viel lebenswertere Städte.

Herr Schneidewind, wenn Sie diese Zukunftsvision noch mit dem Begriff der Nachhaltigkeit ergänzen, wie sieht dann die Stadt der Zukunft aus?

Schneidewind: Bei diesem sehr visionären Entwurf muss man sich natürlich auch fragen, wie man so etwas in den Städten in Bewegung bringt, da es an so vielen rechtlichen und institutionellen Aspekten ansetzt. Man muss sich fragen, was die Plattform-Komponenten einer Stadt sind, das hat viel mit Infrastrukturen zu tun, die auch eine Langlebigkeit auch in Form ihrer Anpassung haben. Der beschriebene Entwurf passiert wahrscheinlich im ersten Schritt auf der Ebene von Quartieren, dass man einzelne Experimentierräume schafft in denen vielleicht auch institutionelle Experimentiermöglichkeiten leichter eingerichtet werden können. Das lässt sich dann auch mit vielen Fragen der Nachhaltigkeit verknüpfen, die sich aber zum Teil auch automatisch ergeben. Wenn wir heute sehen, welche Form von Stadt von den Menschen gewünscht wird, dann sind das Städte, in denen mehr Raum für Fußgänger und Radverkehr besteht, die Grün sind und das Wasser wieder sichtbar wird. Die Vorstellung einer lebenswerten Stadt und das, was man aus einer ökologischen Sicht als eine gute Form definieren würde, konvergiert hier. Ich glaube, wenn es gelingt, Stadtentwicklung in der beschriebenen Form zu entfesseln, dann läuft dies auch in einer guten Form zusammen. Die Herausforderung ist zunächst einmal eher, wie wir solche Experimentierorte schaffen. In der Regel ist es so, dass den Städten, in denen so etwas ginge, dafür das Geld fehlt, während in den Städten, die das Geld hätten, kaum noch Raum oder Platz zur Verfügung steht. Das hat entsprechend auch Konsequenzen für die Förderstruktur.

Brill: Wir sind gerade im Moment an einer Stelle, wo es so offensichtlich ist, dass im Zweifelsfall, wenn etwas gerettet werden soll, Gelder zur Verfügung gestellt werden können, die man eigentlich für unvorstellbar gehalten hat. Eine meiner größten Sorgen ist gerade, dass diese Gelder dafür eingesetzt werden, um Infrastrukturen zu stabili-



sieren, die in der Zukunft keine Relevanz mehr haben. Alte Strukturen, die nicht mehr überlebensfähig sind, werden mit sehr viel Aufwand stabilisiert und verhindern dadurch, dass die Zukunftsentwicklung stattfindet. Meine Empfehlung wäre es, Raum zu schaffen für kleine Experimente, die aber visionär sein müssen und von einer Zukunft ausgehen, die nicht im Hier und Jetzt und in den Modellen, die es in 10 oder 20 Jahren sowieso nicht mehr gibt, gefangen ist. Mein Eindruck ist, dass wir diese Chance jetzt haben, weil diese Gelder jetzt gerade verwendbar sind und wenn man dieses Geld jetzt für das Zementieren der Vergangenheit nutzt, dann verbaut man sich die Zukunft.

Nennen Sie uns doch zum Abschluss drei Begriffe, die Ihnen einfallen, wenn Sie an die Innenstadt in 30 Jahren denken.

Schneidewind: Ich würde sagen: Aufenthaltsqualität, vielfältiges Miteinander und Stadtgrün und -blau.

Brill: Ich würde sagen: Anders, im Sinne von anders als andere Städte, weil ich an individuelle Städte glaube; ich würde sagen: Entgrenzt, von den Limitationen denen Städte heute unterliegen und das dritte, was ich sagen würde: Kollaborativ, im Sinne einer anderen Partizipation des Bürgers, der in der Stadt wohnt.

Zum Video des Interviews



KONTAKT

Dr. Andreas Brill
b4b GmbH
abrill@b4b.com
www.b4b.com

KONTAKT

Prof. Dr. Uwe Schneidewind
Bergische Universität Wuppertal
Innovationsmanagement und Nachhaltigkeit
Uwe.Schneidewind@uni-wuppertal.de
www.schneidewind.wiwi.uni-wuppertal.de

TRENDS UND ENTWICKLUNGEN

Urbanisierung

Die Anziehungskraft städtischer Räume schlägt sich in der steigenden Einwohnerzahl (vieler) urbaner Gebiete nieder. Prognosen zufolge sollen bis zum Jahr 2050 etwa 70 Prozent der Weltbevölkerung in Städten wohnen, in Europa liegt dieser Wert noch einmal deutlich darüber. Neben dem stetigen Zuzug neuer Bewohner*innen wird unter der **Urbanisierung** die Ausbreitung städtischer Lebensformen verstanden.

Aus der zunehmenden Verdichtung urbaner Räume ergeben sich zahlreiche Herausforderungen. Fläche ist bereits heute ein knappes Gut. Neue Wohnformen, die auf ein Minimum an Platz ausgelegt sind, könnten die Zukunft der Wohnungsmärkte bestimmen. **Tiny Houses** oder **Minimum Impact Houses** fügen sich in die Stadtstruktur ein, füllen Baulücken und tragen zur Nachverdichtung bei.

Effekte der Urbanisierung schlagen sich auch in anderen städtischen Bereichen nieder. Die Versorgung mit Nahrung, Energie und Wasser muss ebenso gewährleistet werden wie deren Abtransport. Ganz besonders wirkt sich die Urbanisierung aber auf das Verkehrsaufkommen aus und wirft Fragen der **sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit** auf.

Als mögliche Lösung der Gesamtheit der städtischen Herausforderungen steht die **Smart City** als ganzheitlicher Ansatz der Stadtentwicklung. Intelligente Lösungen, sowohl analog als auch digital, bieten die Möglichkeit, städtische Prozesse aufeinander abzustimmen, zu vernetzen und somit zu optimieren. Das erweitert die Kapazitäten der Stadt und gestaltet das Leben in der Stadt so effizient wie möglich.

Quellen und weitere Informationen

<https://utopia.de/ratgeber/urbanisierung-ursachen-und-folgen-vom-staedtewachstum/>

Nachhaltigkeit

Zahlreiche Faktoren wie der globale Klimawandel, die zunehmende Urbanisierung und ein damit gepaarter gesellschaftlicher Wandel haben in den vergangenen Jahren die Weiterentwicklung der **nachhaltigen Stadtentwicklung** im Rahmen der Charta von Leipzig gefördert. Ihr Kernbestandteil ist das Prinzip der **Nachhaltigkeit**, das Bestreben die Ressourcennutzung zur Bedürfnisbefriedigung im Rahmen der natürlichen Regenerationsfähigkeit zu gestalten. Ziel ist ein gerechtes Gleichgewicht zwischen aktuellen und zukünftigen Interessen der Bürger*innen in allen **Dimensionen der Nachhaltigkeit**: Wirtschaft, Soziales, Kultur und Umwelt.

Zu den aktuellen ökologischen Herausforderungen der Stadtentwicklung zählen unter anderem die Luftverschmutzung, die Entstehung von Hitzeinseln sowie Flächenversiegelung im Stadtraum. Diesbezüglich bietet städtische Architektur Lösungen zur Verbesserung von Luft-, Umwelt- und letztlich Lebensqualität. Durch großflächige **Gebäudebegrünung** sowohl auf Dächern als auch an Fassaden können Temperaturen im direkten Umfeld gesenkt und Baumaterial geschont werden. Ergänzend dazu bietet **blaue Infrastruktur** durch den Einsatz von Wasserelementen die Chance eines nachhaltigen Gesamtkonzepts bei der Gestaltung von städtischer Architektur.

Neben ökologischen Aspekten braucht es auch soziale und wirtschaftlich nachhaltige Lösungen für die Zukunft der Innenstädte. Die nachfolgenden Entwicklungen in Richtung **Urbaner Produktion und kurzer Wege** sowie **Digitalisierung und Sharing Economy** sind neben dem Sammelbegriff der Smart City allesamt Ansätze, welche die Nachhaltigkeit unserer Städte begünstigen und das urbane Leben gerechter, effizienter und somit nachhaltiger gestalten können.

Quellen und weitere Informationen

https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Stadtentwicklung/StadtentwicklungDeutschland/NachhaltigeStadtentwicklung/Stadtentwicklung_node.html

Digitalisierung

Digitalisierung ist einer der bedeutendsten Megatrends der vergangenen Jahrzehnte. Durch die digitale Erfassung der Welt und der Menschen in allen möglichen Bereichen sowie die großmaßstäbliche Speicherung und Verarbeitung dieser Daten verknüpft sich die reale Welt immer weiter mit der digitalen Welt. Vor dem Hintergrund der aktuellen Corona-Pandemie erfährt die Digitalisierung einen erneuten Anschlag und bewegt viele alltägliche Vorgänge von der analogen in die digitale Welt.

Besonders im Bereich Handel spielt die Digitalisierung in Form von **Multi- bzw. Omni-Channel-Retailing** bereits heute eine große Rolle und bietet die Chance Kaufentscheidungen auf verschiedenen Ebenen zu generieren. Durch die Nutzung **digitaler Applikationen** können die Händler das Einkaufserlebnis in der Innenstadt attraktiver gestalten.

Die Digitalisierung wirkt sowohl im nicht-öffentlichen als auch im öffentlichen Raum. **Echtzeitdaten** des Verkehrs und damit verbundene Leitsysteme optimieren die Mobilität ebenso wie die Verknüpfung dieser Daten mit dem öffentlichen Nahverkehr. In den Bereichen Kultur und Tourismus schaffen digitale Informationen und Anwendungen wie **Augmented** bzw. **Virtual Reality** ein umfangreicheres Erleben der eigenen Umgebung.

Auch die Stadtplanung bedient sich immer stärker digitaler Möglichkeiten. Dabei wird unter anderem auf **Künstliche Intelligenz** zurückgegriffen, um den verfügbaren und teilweise knapp bemessenen Raum möglichst optimal zu nutzen und zu beplanen.

Quellen und weitere Informationen

https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publicationen/verbandszeitschrift/FWS/2017/6_2017/FWS_6_17_Digitalisierung_als_Element_der_Integrierten_Stadtentwicklung_M_zurNedden.pdf

Sharing Economy

Ausgehend von der Begrenztheit der städtischen Ressourcen bildet sich in den letzten Jahren immer stärker ein Trend zum Teilen von Kapazitäten heraus. Unter dem Motto „teilen statt besitzen“ operiert die **Sharing Economy** vorwiegend auf Basis von Onlineplattformen und gilt als Sammelbegriff für verschiedenste Geschäftsmodelle zur geteilten Nutzung von Ressourcen. Im Mittelpunkt des Prinzips steht der **Gemeinschaftskonsum**.

Unter den Ressourcen der Sharing Economy können sowohl Gegenstände als auch Flächen und Räume verstanden werden. Auf diese Weise werden vermehrt Autos, Parkplätze und Übernachtungsmöglichkeiten vermittelt und geteilt, urbane Gärten bewirtschaftet und Büroräume gemeinsam genutzt. Über moderne **Informations- und Kommunikationstechnologien**, elektronische Plattformen und soziale Netzwerke wird die Bereitstellung der Angebote zentralisiert und die Ausleihe koordiniert.

Die Entstehung neuer Arbeitsformen wird besonders im urbanen Raum durch die Wirtschaft des Teilens sichtbar. Gemeinschaftlich genutzte **Coworking Spaces** bieten Dienstleistern die benötigte Infrastruktur ohne Notwendigkeit für eigene Räumlichkeiten, sowie ein innovatives und kreatives Geschäftsumfeld. Aber auch abseits des tertiären Sektors bieten sogenannte **FabLabs** die notwendigen Technologien und Räumlichkeiten für Handwerker oder Künstler.

Durch eine bessere Auslastung privater und gewerblicher Ressourcen trägt die Sharing Economy dazu bei, Verbrauch bewusster sowie sozial und ökologisch nachhaltiger zu gestalten. Sie wirkt der zunehmenden sozialen Distanz städtischer Räume entgegen, indem **Nachbarschaftsnetzwerke** aufgebaut und Kontakte gepflegt werden, sozialer Reichtum geschaffen wird.

Quellen und weitere Informationen

<https://www.bundestag.de/resource/blob/377486/21fc4300787540e3881dbc65797b2cde/sharing-economy-data.pdf>
<https://www.zeit.de/wirtschaft/2016-07/sharing-economy-teilen-tauschen-airbnb-uber-trend>



Urbane Mischung

Urbane Mischung gehört mittlerweile zu einem der zentralen Themen und Leitbilder der Stadtplanung und hat besonders seit den 1990er-Jahren wieder an Bedeutung gewonnen. Dabei steht die Kombination verschiedener **Daseinsgrundfunktionen** im Fokus.

Eine Funktions- bzw. Nutzungsmischung stellt durch eine räumliche Konzentration städtischer Funktionen die Grundlage einer „Stadt der kurzen Wege“ dar, welcher es gelingt, die Infrastruktur besser auszulasten und gleichzeitig Verkehrsemissionen zu reduzieren sowie den Alltag zu erleichtern. Seit 2017 wird die Nutzungsmischung durch die neue Baurechtskategorie „Urbanes Gebiet“ vor dem Hintergrund der Innenentwicklung und Bestandserneuerung stärker gefördert.

Nutzungsmischung schlägt sich nicht nur in den einzelnen Quartieren, sondern auch in der baulichen Substanz nieder. Durch **Multifunktionsgebäude** werden private und gewerbliche Nutzungen mit öffentlichen Einrichtungen zusammengebracht und bieten Investoren sowie Bürger*innen gleichermaßen Kosten- und Lagevorteile.

Auch die Kombination verschiedener Funktionen in einer einzelnen Einrichtung setzt sich zunehmend durch. **Dritte Orte** sind als Konzept besonders für Kunst- und Kultureinrichtungen interessant und stellen Begegnungsorte im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum dar, die einen Ausgleich zu Arbeits- und Wohnorten bieten.

Quellen und weitere Informationen

https://difu.de/sites/difu.de/files/archiv/projekte/2015_09_endbericht-nutzungsmischung-und-soziale-vielfalt.pdf

Partizipation

Stadtentwicklung ist immer mit Emotionalität, unterschiedlichen Vorstellungen und somit auch Zielkonflikten verbunden. Unter dem Begriff der **Partizipation** können sich Menschen dabei aktiv und maßgeblich an Entscheidungen beteiligen, die sie betreffen bzw. bewegen. Interessen und das lokale Wissen der Beteiligten können gebündelt und zielgerichtet eingesetzt werden. Ähnlich wie viele andere Bereiche des täglichen Lebens bedient sich die Partizipation dabei auch zunehmend der Möglichkeiten der Digitalisierung und wandelt viele Formate in elektronische Form um (**E-Partizipation**).

Im Bereich der Stadtentwicklung fällt der Gedanke, dass relevante Entscheidungen nicht ausschließlich von einem Akteur (z. B. durch die Kommune) getroffen werden, unter den Begriff der **Urban Governance**. Als Weiterentwicklung der Verwaltungsmodernisierung stellt dabei eine **trilaterale Kooperation** zwischen Kommune, lokaler Wirtschaft und Bürgerschaft die Bürger*innen in den Mittelpunkt. Innovative Beteiligungsformate im Rahmen des Governance-Ansatzes sind beispielsweise 21st Century Town Meetings, Bürgerhaushalte, Deliberative Mapping oder Open-Space-Konferenzen.

Innerhalb der Bürgerschaft bilden sich dabei verschiedene Akteurskonstellationen heraus, die sich in die Stadtentwicklung einbringen. **Intermediäre „Stadtmacher“** verbinden im Rahmen ihrer Plattformen und Initiativen auch eigene Vorhaben mit Ihrem Engagement und der Vermittlung zwischen Politik und Gesellschaft. Ein weiterer privater Zusammenschluss besteht in Form von **privaten Baugemeinschaften**, die nicht nur unterschiedlichste Arten von privatem Wohnraum schaffen, sondern auch qualitative und gestalterische Ansprüche (z. B. ökologisches Bauen) erfüllen und dazu beitragen, Quartiere heterogen zu gestalten.

Quellen und weitere Informationen

<https://abes-online.com/publikationen/fachbeitrag/partizipative-stadtentwicklung/>

Demografischer Wandel

Veränderungen in der Stadtentwicklung hängen immer auch mit der Entwicklung der städtischen Bevölkerung zusammen, welche sich konstant im Wandel befindet. Unter dem Megatrend des Demografischen Wandels wird die gesamtgesellschaftliche Entwicklung aktuell unter dem Motto „weniger, älter, bunter“ verstanden. Ersteres muss jedoch vor dem Hintergrund der Urbanisierung differenziert betrachtet werden, da vielerorts die Stadtbevölkerung trotz bundesweit sinkenden Einwohnerzahlen wächst.

Neben der interkulturellen Öffnung der Gesellschaft kommt es zunehmend zu einer **Pluralisierung und Individualisierung** der Lebensstile. Für die Stadtentwicklung bedeutet dies zusätzliche Herausforderungen in Form von **Fragmentierung und sozialer Ungleichheit** bei gleichzeitigem Rückgang des sozialen Wohnungsbaus. Während eine steigende Zahl an Singlehaushalten Ansprüche an die Ressource Raum stellt, kommt gemeinschaftliches Wohnen immer mehr in Mode und bietet unterschiedlichen Alters- und Interessengruppen Orte der Begegnung und Vernetzung. Neue, innovative Wohnformen wie Gemeinschaftliches Wohnen, Seniorendörfer und Tiny Houses bieten Bürger*innen die Möglichkeit, entsprechend ihrer Wünsche und Bedürfnisse zu entscheiden.

Der Demografische Wandel erfordert Maßnahmen in sämtlichen Bereichen der Stadt. Nahmobilität muss dabei nicht nur barrierefrei, sondern auch attraktiv gestaltet werden, beispielsweise durch **On-Demand-Lösungen** und Vergünstigungen. Durch Zuwanderung und steigende Bevölkerungszahlen im Seniorenalter verstärkt sich auch die Nachfrage nach **integrativen Angeboten** sowie **Bildung im Alter**.

Quellen und weitere Informationen

http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/gesellschaft_sozi-ales/sozialentwicklung/sozialkonferenzen/sozialraumkonferenz_3_2018/Impuls_Gestring.pdf

Urbane Produktion

Ebenso wie die Kernstadt als Wohnort eine Renaissance erlebt, wächst auch einmal mehr die Attraktivität der Zentren als Produktionsstandort. Veränderte Lebensstile, die verstärkt auf lokale, nachhaltig produzierte Produkte setzen, sowie neue Anforderungen an die Nahversorgung steigern den Bedarf an **wohntnahe, urbaner Produktion** von Gütern und Dienstleistungen.

Faktoren der nachhaltigen Stadtentwicklung, lokale Wertschöpfungsketten sowie die Kreislaufwirtschaft messen der Bedeutung der urbanen Produktion einen steigenden Wert bei. Besonders in Quartieren mit hoher funktionaler Dichte, wie der Innenstadt oder angrenzenden Gebieten, finden sich zunehmend Betriebe der **Industrie 4.0**, deren moderne und digital vernetzte Produktionssysteme die Wertschöpfungsketten optimieren und Emissionen einsparen.

Urbane Produktion gilt als Treiber einer innovativen Standortentwicklung, welche lokale Potenziale nutzt und die regionale Wirtschaft stärkt. Auf diese Weise werden Transportwege verringert, vormals nicht-städtische Produktionswege in die urbane Lebensweise integriert und Güter und Dienstleistungen umweltgerecht und sozial verträglich produziert.

Quellen und weitere Informationen

https://www.nachhaltige-zukunftsstadt.de/downloads/Synthese_Paper_Urbane_Produktion.pdf

WIENER PERSPEKTIVE ZUR ZUKUNFT INNENSTADT

Stadtentwicklungsplan 2025 - Begegnungszonen im öffentlichen Raum



Gewachsen aus der historischen Entwicklung der Stadt Wien entlang unterschiedlicher Leitbilder der Stadtentwicklung, weist die österreichische Hauptstadt heute eine polyzentrale Zentrenstruktur auf. Ausgehend von einer Fußgängerstadt während des 19. Jahrhunderts, in der die funktionale Dichte vor allem innerhalb der Stadtmauern verortet war, wandelte sich das Zentrumsgefüge analog zur fortschreitenden Mobilitätstransformation. Die Suburbanisierung der Wohnbevölkerung und Zentrenfunktionen bedingte Pendlerbewegungen und dynamische Wachstumsraten der Umlandgemeinden, welche in der Folge auch Shopping- und Freizeitzentren anzogen und für eine Abkühlung des innerstädtischen Geschäftsklimas sorgten. Die Mischung der unterschiedlichen Strukturen summiert sich zur heutigen kleinteiligen und spezialisierten Zentrenlandschaft.

Beschleunigt durch das städtische Bevölkerungswachstum und das damit verbundene Ziel der Nachverdichtung, verfolgt die Stadt Wien im Stadtentwicklungsplan 2025

den Ansatz, die Zentrenstruktur anhand des Leitbilds der Stadt der kurzen Wege auszurichten, um die Vielfalt zu stärken, wirtschaftliche Impulse zu setzen und die lokale Lebensqualität zu steigern. Aus dieser Zielsetzung resultieren drei zentrale Themenbereiche für die Innenstadtentwicklung:

- ▶ Mobilitätswende aktiv gestalten
- ▶ Anpassen an den Klimawandel
- ▶ Qualifizierung im öffentlichen Raum (verstärkt Innenstadtlagen/Handelslagen)

Als konkrete Umsetzungsmaßnahmen dieser Perspektiven und Beispiele für ihre Kombination dienen unterschiedliche Projekte mit dem öffentlichen Raum als gemeinsamen Nenner. Die Rückeroberung der Straßen soll dazu beitragen, mehr Lebensqualität in den öffentlichen Raum zu bringen und dient gleichzeitig als Denkanstoß für Umnutzungsstrategien des vormals durch den MIV in Anspruch genommenen Platz. Im Innenstadtbereich sollen

zukünftig nur noch Anrainer und bestimmte Personen- bzw. Berufsgruppen eine Zufahrtserlaubnis erhalten. Im europäischen Vorzeige- und Modellprojekt der Mariahilfer Straße teilen sich Autofahrer*innen und Fußgänger*innen bereits seit letztem Jahr dieselbe Fläche.

Ein Hauptanliegen des geteilten Straßenraums ist dabei die Schaffung sogenannter Begegnungszonen für Bürger*innen, um so die Attraktivität und Frequentierung des innerstädtischen Bereichs zu steigern. „Wir müssen die Straßen zurückerobern. Das nutzt auch der Wirtschaft etwas, (...) mediterrane Wohlfühloasen mit belebten Erdgeschosszonen, wo man verweilt und durchflaniert“, so Standortanwalt Alexander Biach von der Wirtschaftskammer Wien (Quelle: Wiener Zeitung, 18.10.2019). Finanziell sollen sich diese und weitere Begegnungszonen mit Investitionen in Höhe von etwa 35 Millionen Euro bereits zwei Jahre nach ihrer Einführung rentieren.

Zum Verweilen laden auch andere Projekte ein. Unter dem Stichwort Grätzloase (Grätzl = Teile von Wohnbezirken) werden in Wien Bewohner*innen befähigt und gefördert, ihre Ideen zur temporären Umnutzung des (Straßen) Raums umzusetzen und auf diese Weise das Zusammenleben der Anwohner*innen zu verbessern. Die Motive für diese Oasen sind vielfältig – von Kunst und Kultur über Freizeit- und Erholungsorte bis hin zu Natur in Form von Gemeinschaftsgärten ist alles möglich. Gemeinsame Aktivitäten, beispielsweise in Form von langen Tischen mobilisieren die Wohnbevölkerung, schaffen Begegnungsräume und stärken die Gemeinschaft im Quartier.

Als Kombination zwischen Rückeroberung des Straßenraums und Klimaschutz wurde das Projekt „Coole Straßen“ initiiert, bei dem durch Baumpflanzungen, helleren Asphalt sowie Schatten- und Wasserelemente der Hitzestau in den Sommermonaten verringert werden soll und die Straße dadurch als „Wohnzimmer im Freien“ genutzt werden kann. Auch hier wird durch Park- und Halteverbot für den Straßenverkehr ein wichtiger Schritt in Richtung Mobilitätswende gegangen.

Ein noch in der Ausarbeitung befindliches Projekt mit anvisiertem Start im August 2020 ist ein temporärer Swimmingpool als Teil des 1,5 Hektar großen Erholungspunktes „Gürtelfrische West“ in der Nähe des Wiener Westbahnhofs. Zur Entlastung der umliegenden Freibäder während der Corona-Pandemie samt dazugehöriger Kon-



taktbeschränkungen soll der Swimmingpool eine kostenlose Erfrischung an einem der höchstfrequentierten Verkehrsknotenpunkte der Stadt bieten. Zusätzlich sind Ferienangebote für Kinder, Yoga und Tanzkurse auf dem Erholungsgebiet geplant.

Erlebnischarakter, Begegnungen und partizipative Stadtentwicklung prägen diese jüngsten Projekte der Stadt und lassen eine Wiener Perspektive zur Zukunft Innenstadt erkennen, die sich verstärkt durch autobefreite, klimaverträgliche und kreativ umgenutzte Zonen des öffentlichen Raums auszeichnet, welche ein gleichberechtigtes gesellschaftliches Miteinander fördern.

Weitere Informationen und Quellen:

1. Stadt Wien (2014): STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien.
2. <https://www.derstandard.at/story/2000118117924/hebein-und-figl-erzielten-einigung-ueber-autofreie-wiener-innenstadt-autofreie>
3. <https://www.graetzloase.at>
4. <https://www.streetlife.wien/coolestrasse/>
5. <https://www.derstandard.at/story/2000117906269/temporaerer-swimmingpool-soll-am-westbahnhof-entstehen>

GREVESMÜHLEN

Die Digitale Stadt

Grevesmühlen – die digitale Stadt – ist ein Prozess der seit nunmehr drei Jahren aktiv direkt aus dem Rathaus gesteuert wird. Natürlich gab und gibt es den digitalen Wandel in unserer Stadt wie überall auch, aber das Besondere in Grevesmühlen ist, dass wir mit unserer Initiative den Anspruch verfolgen, den Prozess aktiv und ganzheitlich für unsere Kleinstadt zu gestalten.

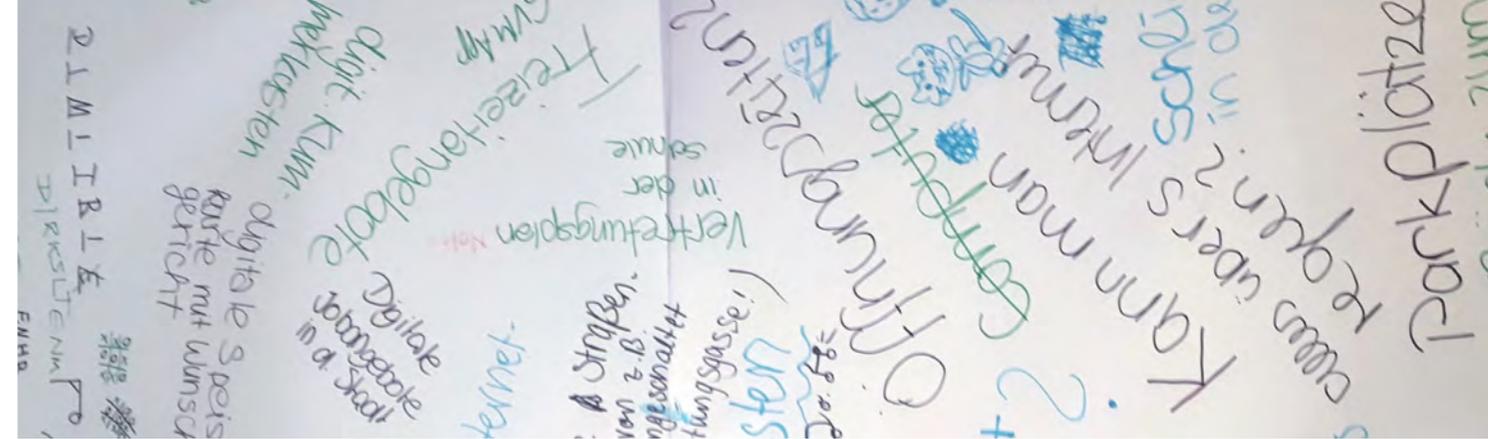
Unser Ziel ist: Die Stadt Grevesmühlen soll digital so schön werden, wie sie es analog schon ist.

Dieser Aufgabe hat sich anfangs eine Gruppe von 10 interessierten Bürgern unserer Stadt freiwillig und ehrenamtlich angenommen. Getragen wurden sie von einer Idee mit dem Rüstzeug, sich aus ganz unterschiedlichen Blickrichtungen dieser Herausforderung zu stellen. Von Anfang an standen der Bürgermeister und die Mitglieder der Stadtvertretung voll hinter diesem Projekt. Aber auch weitere wesentliche Partner: wie z.B. die Stadtwerke, der Zweckverband für Wasser und Abwasser und die Woh-

nungsunternehmen zeigten großes Interesse und Bereitschaft der Mitgestaltung.

Entstanden ist ein Prozess mit breiter öffentlicher Beteiligung. Workshops mit Schülern und Senioren, mit Unternehmen, mit Bürgern wie du und ich brachten einen Masterplan auf den Weg, an dem wir uns nunmehr konkret abarbeiten.

Am Anfang stand vor allem die Frage im Raum, welche Handlungsfelder bestehen und wie diese zu besetzen sind. Es zeigte sich dabei schnell, dass man genauso wie die klugen „Garagenfirmen“, die mittlerweile den digitalen Weltmarkt beherrschen, Grundideen nur dann erfolgreich entwickeln werden können, wenn man seinen Nutzern ganz genau zuhört, sie einbindet und sie mit entwickeln lässt. Digitale Sprechstunden, Lieferservice online, ÖPNV-Apps sind Ideen, die aus der Bürgerbeteiligung stammen und in den Masterplan einfließen.



Die technische Ausrüstung ist wichtig und bestimmt oftmals das Machbare. Technik ist aber nichts ohne den Nutzer und teure Technik wird zur Fehlinvestition, wenn man sie nicht in Netzwerke integriert.

Da zeigt sich, dass eine Kleinstadt wie Grevesmühlen mit ihren ca. 11.000 Einwohnern Vorteile auf dem Weg zur digitalen Stadt hat. Die Netzwerke existieren, verschiedene Partner erreichen mit ihren Ideen die Bürgerinnen und Bürger.

Am Anfang des Jahres 2020 haben Studenten der Hochschule Wismar in einer Umfrage festgestellt, dass ca. 70 % der Grevesmühlener das Projekt „Grevesmühlen – die digitale Stadt“ kennen.

Was läuft schon?

- ▶ Seit 2019 steuert ein Beauftragter die „Digitale Stadt“
- ▶ Die AG Digitale Stadt unterstützt ihn weiterhin, nunmehr auch eingebunden über sog. Patenschaften für Einzelmaßnahmen
- ▶ Seit Frühjahr 2020 wird über die Digitale Stadt Grevesmühlen GmbH die betriebswirtschaftliche Abwicklung vorgenommen
- ▶ Die Hauptgeschäftsstraßen sind mit einem WLAN mit bis zu 300 Mbits/sec. und einer max. Teilnehmerzahl von 2000 Benutzern gleichzeitig ausgestattet
- ▶ Die täglichen Zugriffsraten betragen 800-2000 Sessions
- ▶ Die Online-Plattform grevesmuehlen.erleben ist als Homepage und APP eingerichtet
- ▶ Ca. 90 % unserer Einzelhändler machen beim sog. digitalen Schaufenster mit
- ▶ Sortimentslisten, interaktive Karte und Werbeaktionen sind eingerichtet

- ▶ Studenten der Hochschule Wismar haben sieben Geschäftsmodelle entwickelt, von B2B-Lösungen bis hin zu Veranstaltungs-APPs, die weiter verfolgt werden
- ▶ Ein News Feed ist integriert, u.a. unterstützt durch die Lokalpresse und Lokalfernsehen
- ▶ Features zur Online-Terminvergabe im Gesundheitswesen, Videosprechstunden und Entlassungsmanagement gehen mit Unterstützung des hiesigen Krankenhauses, der Pflegedienste, Apothekern und Ärzten in die Pilotphase
- ▶ Parkplatzmanagement und Bezahl-APPS sind in Vorbereitung
- ▶ Erste Gespräche zur Einführung eines autonomen Shuttles für die Innenstadt laufen
- ▶ Usw..

Was läuft in Zeiten der Corona-Krise?

Am 17.03.2020 mussten die meisten Einzelhandelsgeschäfte unserer Stadt für ihre Kunden schließen. Innerhalb von einer Woche ist über das Portal grevesmuehlen.erleben ein Lieferservice auf die Beine gestellt worden, der von den Einzelhändlern im großen Umfang genutzt wurde.

Die Digitalisierung ist wichtig, sie ist unverzichtbar, sie ist Daseinsvorsorge vor Ort! Daher ist es für mich als Bürgermeister eine Freude, als Modellstadt aufzeigen zu können, wie eine kleine Stadt wie Grevesmühlen diesen Prozess anpacken kann.



KONTAKT

Lars Prahler
Bürgermeister
Stadt Grevesmühlen
www.grevesmuehlen.de

ZUKUNFTSSTADT BOCHOLT ATMENDES BOCHOLT - BEWEGTES BOCHOLT 2030+

Nachhaltige Stadtentwicklung durch Bewegungs- und Gesundheitsförderung



Bocholt ist eine von noch 8 Städten in der dritten Phase des Zukunftswettbewerbs, der durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert wird. Aus den ersten beiden Teilen des seit 2015 laufenden Wettbewerbs ergaben sich die weiteren konkreten Zielsetzungen der Zukunftsstadt Bocholt 2030+ mit den Schwerpunkten „Governance und Partizipation“, „Sichtbarkeit und Wirksamkeit der Umgestaltung [...] eines Quartiers“ und „Individuelle Bedarfe der Bürger*innen: Bewegung, Gesundheit und Integration im Quartier“.

In der jetzigen Phase soll eine innovative und repräsentative Bürgerpartizipation mit der Umsetzung eines Real-labors „Atmendes Bocholt – Bewegtes Bocholt 2030+“ Verstärkung erfahren und im Stadtbild durch die Einrichtung eines „Zukunftsbüros“ und die Begleitung konkreter städtebaulicher und sozial-integrativer Maßnahmen sichtbar werden. Die Verknüpfung sozial-integrativer Themen zur Aktivierung der Bürgerschaft für Partizipationsprojek-

te in der städtebaulichen Entwicklung waren u.a. Grund dafür, dass Bocholt es bis in die 3. Phase des Wettbewerbs geschafft hat. Im Verbund mit der Bergischen Universität Wuppertal und unter Mitwirkung der Deutschen Sporthochschule Köln sowie weiterer lokaler wie auch thematisch verbundener Akteure werden dabei die Maßnahmen der städtebaulichen, bewegungsfördernden und integrativen Schwerpunkte erarbeitet.

Mittels der Veränderung städtebaulicher Strukturen soll zur Bewegung eingeladen und somit die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger gefördert werden. Aktuell werden Programme für die unterschiedlichen Altersgruppen unter den Leitbildern „fit und cool“ sowie „fit im Alter“ erarbeitet, um diesen über die bewegungsfördernde Nutzung in Form von zielgruppenorientierten aktiven „Zukunftsspaziergängen“ die städtebaulichen Strukturen neu zu erschließen und sie so zu mehr Partizipation in der Entwicklung dieser Strukturen zu animieren. Kurz gefasst

bedeutet dies: „Mehr Bewegungsräume und mehr Grün in der Stadt sowie mehr Beteiligung für und durch mehr Identifikation mit der Stadt“.

Neue Formen der Partizipation sind dabei ein Schwerpunkt des gesamten Wettbewerbs. Über die Einbindung repräsentativer Beteiligungsmöglichkeiten wird eine Neugewichtung und -bewertung von offenen Bürgerforen erfolgen. Diese werden vielfach als „Interessenten-Beteiligungen“ von Lobbyisten oder politischen Gruppen zu ihren Zwecken genutzt und die eigentliche „Bürger“-Meinung findet wenig Gehör. Über konkrete Reallabore wird die direkte Einbindung und die Aktivierung der Bürger*innen durch die wissenschaftlichen Partner erforscht. Räumlich konzentrieren sich die Maßnahmen dabei auf die Innenstadt und inhaltlich auf den Themenkomplex „Gesundheit, Bewegung und Integration“. In diesem ausgewählten räumlichen Bezugsrahmen bündeln sich in zugespitzter Weise Probleme der Stadtentwicklung in Form von Nutzungskonkurrenzen sowie wachsenden Problemen der Attraktivität von Innenstädten verbunden mit den zu verändernden Strukturen der autoorientierten Stadt. Konkrete Maßnahmen des aktuellen Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes werden mit unterschiedlichen Partizipationsmaßnahmen über die wissenschaftliche Begleitung des Zukunftsstadtprojektes gegenübergestellt und evaluiert.

Das gesellschaftliche Miteinander konnte durch die bisherigen Projektaktivitäten bereits tiefgreifend gestärkt werden. In einem Bürgergutachten sind die Ergebnisse der ersten beiden Phasen festgehalten und die Beteiligungskultur ist spürbar intensiviert worden. Bürgerschaft, Politik und Verwaltung arbeiten im Sinne einer „good governance“ mit dem Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung für eine gesunde Bevölkerung verstärkt miteinander. So finden sich in aktuell laufenden Entwicklungsprozessen der städtischen Planung (z.B. in der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes) auch wesentliche Aussagen der ersten beiden Partizipationsphasen des Zukunftsstadtprozesses wieder, so dass den Bürgern ersichtlich wird, dass ihre Beteiligung nicht „für die Schublade“ war. Dies gilt es nun in den „Reallaboren“ weiter konkret auszugestalten, zu vertiefen und nachhaltige Partizipationsstrukturen aufzubauen.

KONTAKT

Stadt Bocholt

Zukunfts- und Strategiebüro
Sascha Terörde
sascha.teroerde@mail.bocholt.de
02871 953-324
www.bocholt.de

Zukunftsbüro

Projektbüro der Zukunftsstadt Bocholt
zukunftsstadt@mail.bocholt.de
www.zukunftsstadt-bocholt.de



DIE NEUERFINDUNG DES STATIONÄREN EINZELHANDELS

(Heinemann, 2017)



„RESILIENTE STADT - ZUKUNFTSSTADT“

Forschungsgutachten
(Wuppertal Institut,
plan+risk, 2018)



ZUKUNFT KLEINSTADT

Potenziale von Kleinstädten
in peripherer Lage
(BBSR, 2019)



ZUKUNFTSFÄHIGE STÄDTE UND REGIONEN

(Fraunhofer, 2020)



DIE STADT DER ZUKUNFT

Wie wir leben wollen
(Kaltenbrunner, Jakubowski,
2018)



NACHHALTIGE STÄDTISCHE MOBILITÄT FÜR ALLE

Agenda für eine Verkehrswende
aus kommunaler Sicht
(Deutscher Städtetag, 2018)



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Imorde, Projekt- & Kulturberatung GmbH
Geschäftsstelle Netzwerk Innenstadt NRW
Schorlemerstraße 4
48143 Münster

V.i.S.d.P.

Christiane Marks, Jens Imorde

REDAKTION UND GESTALTUNG

Florian Sandscheiper, Marisela Soto Salas, Marius Gaßmann

DRUCK

Druck & Verlag Kettler GmbH, Bönen/Westfalen

BILDNACHWEIS

Netzwerk Innenstadt NRW, soweit nicht anders angegeben

Meruert Zharekesheva, Titel; Stadt Münster, S. 2; pixabay.com/
StockSnap, S. 3; Jun.-Prof. Daniela Zupan, S. 4-7; Dr.-Ing. Fee
Thissen, S. 8-9, S. 10 links, S. 11; Thissen/Ginski, S. 10 rechts; ZTB
Zukunftsbüro, S. 14; pexels.com/Oliver King, S. 15; Erick Villago-
mez, S. 16; Alina St., S.17; Meruert Zharekesheva, S. 17; b4b GmbH,
S. 18; Wolf Sondermann, S. 19; qimby.com/Martin Randelhoff, S.
18-19; pixabay.com/Free-Photos, S. 20-21; pixabay.com/Bárbara
Cascão, S. 22; pixabay.com/Knobben, S. 23; pixabay.com/Michael
Schwarzenberger, S. 24-25; pixabay.com/A Different Perspective, S.
26-27; qimby.com/Philip Böhme, S. 28-29; Stadt Grevesmühlen, S.
30-31; Stadt Bocholt, S. 32-33

Münster, Juli 2020



www.innenstadt-nrw.de

Nicht erst seit heute erleben Innenstädte grundlegende Veränderungsprozesse und benötigen innovative, neue Ideen und Nutzungskonzepte. Für die Innenstadt der Zukunft braucht es Antworten auf verschiedenste Fragen: Wie soll die Innenstadt in Zukunft aussehen? Mithilfe welcher Leitbilder und Instrumente kann die Innenstadt der Zukunft gestaltet werden? Und welche Personen(gruppen) sind an diesem Prozess beteiligt? Zu all diesen Fragen gesellt sich die Tatsache, dass der Begriff Zukunft immer auch mit einer Portion Ungewissheit verbunden ist. Ungeachtet dessen belegt die Auseinandersetzung mit der Thematik Zukunft vor allem eins: Zukunft ist spannend, faszinierend und vielfältig!



Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen



Landesinitiative Zukunft in:innenstadt. Nordrhein-Westfalen.



Städtetag Nordrhein-Westfalen

