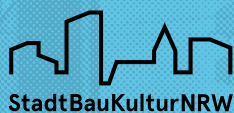

Einkaufsstraßen neu denken

Bausteine für neue
Perspektiven



Rolf Junker,
Holger Pump-Uhlmann



Einkaufsstraßen neu denken

Bausteine für neue
Perspektiven

Inhalt

	Vorwort – Hartwig Schultheiß, Hanna Hinrichs	07
1	Einführung – Ausgangslage, Problemstellung, Adressat	08
2	Entwicklung und Situation des Einzelhandels in Innenstädten	13
3.	Risiko- und Potenzialfaktoren für die Entwicklung von Geschäftsstraßen	18
3.1	Risikofaktoren für Geschäftsstraßen	20
3.2	Perspektivfaktoren für Geschäftsstraßen	22
4.	Szenarien für eine funktionale Umnutzung	28
5.	Praxisanleitungen für den Umbau bei einer funktionalen Neuausrichtung	41
5.1.	Dienstleistungen	42
5.1.1.	Handlungsebene: öffentlicher Freiraum	42
5.1.2.	Handlungsebene: Gebäude (Objekt)	42
5.2.	Innerstädtisches Wohnen in gemischt genutzten Quartieren	43
5.2.1.	Handlungsebene: öffentlicher Freiraum	43
5.2.2.	Handlungsebene: halbprivater bzw. privater Freiraum	47
5.2.3.	Handlungsebene: Gebäude (Objekt)	48
5.3.	Urbane Produktion – Handwerk und Gewerbe im innerstädtischen Kontext	64
5.3.1.	Handlungsebene: Erschließung	66
5.3.2.	Handlungsebene: privater Freiraum	67
5.2.3.	Handlungsebene: Gebäude (Objekt)	68
6.	Steuerungs-/Förderungsinstrumente und Akteursmotivation	69
7.	Ausblick: Handlungsrahmen für Kommunen	74
8.	Literatur	76
	Autoren	79
	Impressum	80

Vorwort

DR. HANNA HINRICHS,
GF STADTBAUKULTUR NRW E. V.

HARTWIG SCHULTHEISS,
VORSTANDSVORSITZENDER
STADTBAUKULTUR NRW E. V.

Aktuelle Studien zeigen, dass in den kommenden Jahren eine erhebliche Zunahme von Leerständen in unseren Innenstädten zu erwarten ist. Demnach sind unsere Klein- und Mittelstädte ganz besonders im Fokus. Was ist zu tun, wenn die Leerstände auch die Hauptgeschäftsstraßen einer Stadt betreffen? Wenn im Zentrum der Stadt, in der Fußgängerzone leere Schaufenster gähnen? Das Wort des „Gesundshrumpfens“ geht um.

Der Einzelhandel bildet seit jeher die wirtschaftliche Grundlage für die Entstehung und Fortentwicklung unserer Städte, er hat stadtbildprägende Architekturen und Stadträume über Jahrhunderte geformt. Der öffentliche Raum unserer Innenstädte wurde und wird signifikant durch den angrenzenden Handel geprägt: Er sorgte für Leben auf den Straßen, für eine abwechslungsreiche Gestaltung, für soziale Interaktionen, Aufenthaltsqualität und wirtschaftliches Wohlergehen. Trotz einschneidender Veränderungsprozesse hat sich an dem symbiotischen Verhältnis zwischen Stadt und Handel nichts geändert: Er bestimmt noch immer zu einem erheblichen Teil die Qualität unserer Städte. Im Umkehrschluss beschleunigen leere Schaufenster die Abwärtsspirale zusätzlich, zahlreiche Standorte werden den Markt verlassen.

Deshalb verwundert es nicht, wenn Rufe nach einer Wiederbelebung laut werden. Die Hoffnungen richten sich auf ein kompetentes Steuern durch Politik und Kommunen, auf eine Verdichtung, auf ein verbessertes Innenstadtmanagement, auf eine Kooperation der innerstädtischen Akteure und

auf eine gestalterische Aufwertung, die dafür sorgen sollen, die Wunden in der Stadt zu heilen.

Insbesondere kleinen und mittleren Städten fällt es schwer, diese Hoffnung einzulösen. Hier eine Schuld bei den verantwortlichen Akteuren zu suchen, greift zu kurz: Alle Zahlen zur Entwicklung des Einzelhandels, zum Wachstum des Onlinehandels und zu den Konzentrationsprozessen im Einzelhandel deuten darauf hin, dass man in vielen Lagen, anstelle der früheren prägenden Präsenz des Einzelhandels, alternative Konzepte entwickeln und koordinieren muss.


Diese Erkenntnis ist vor allem auch deshalb so schmerzlich, weil es an positiven Zukunftsbildern und Alternativen fehlt, denn unser Bild einer attraktiven, florierenden „Einkaufsstraße“ ist eben vom Einzelhandel geprägt. Umwidmung in Wohnraum und eine stärkere Nutzungsmischung liegen als Antwort auf der Hand, Planungs- und Baurecht sind diesbezüglich zu modifizieren.

Gleichzeitig ist klar: Vorhandene Gebäude und Strukturen können nicht alle abgerissen und neu gebaut werden – der Umbau und die Anpassung der vorhandenen Strukturen werden neben den strategischen Überlegungen zu einer Hauptaufgabe.

Hier liefert die vorliegende Publikation Beispiele und Hinweise zu Handlungsoptionen. Neben konkreten Ansätzen für den Umbau vorhandener Baustrukturen bietet sie auch einen Leitfaden, der bei der Einschätzung von Zukunftsperspektiven der eigenen Geschäftsstraße hilft. Die Autoren liefern ganz konkrete Hinweise darauf, wie sich bestehende Gebäudestrukturen nutzen lassen, um eine stärker nutzungsgemischte Innenstadt zu verwirklichen.

Damit rückt ein wesentlicher Schlüsselaspekt in den Blickpunkt: die Willensbildung in der Stadtgesellschaft. Bürgerinnen und Bürger, Immobilieneigentümer, Lokalpolitiker und die Mitarbeitenden in der Verwaltung müssen ihre Aktivitäten neu ausrichten und gemeinsam an einem Strang ziehen. Dazu gehört auch, Veränderungen als realisierbar und erfolgversprechend zu denken.

Die Landesinitiative StadtBauKultur NRW 2020 richtet sich mit dieser Publikation an die Akteure in unseren Städten und möchte dazu beitragen, sich der anspruchsvollen Aufgabe zu stellen.



1. Einführung

AUSGANGSLAGE, PROBLEMSTELLUNG, ADRESSAT

Die Funktion von Geschäftsstraßen und Fußgängerzonen neu zu denken, ist überfällig. Entstanden sind beide auf den Handel ausgerichtete Straßentypen vor allem, um einen störungsfreien Einkauf zu ermöglichen und so den Einzelhandel zu stärken. Gerade das Prinzip der Fußgängerzonen erwies sich als Erfolgsmodell und wurde fast in jeder Stadt Deutschlands umgesetzt. Seit gut einem Jahrzehnt wandelt sich jedoch das einstige Erfolgsmodell vielerorts in ein Auslaufmodell: Leer stehende Ladenlokale und wenig attraktive Umnutzungen in Geschäftsstraßen nehmen zu, beeinträchtigen die Ausstrahlungskraft von Geschäftszentren und letztlich die Aufenthaltsqualität der gesamten Innenstadt. Das Vordringen des Internethandels hat die Situation in den letzten Jahren weiter verschärft. Trotzdem halten die meisten Immobilieneigentümer am scheinbar bewährten Funktionsmuster fest. Und auch die Aktivitäten der Städte weisen oft in dieselbe Richtung: Häufig wurde und wird versucht, dem zunehmenden Leerstand entgegenzusteuern und beispielsweise über ein Laden- oder Leerstandsmanagement Einfluss zu nehmen. Dabei blieb es meist bei überschaubaren, eher punktuellen Erfolgen, die den Markttrend nicht stoppen konnten. In vielen Innenstädten und Stadtteilzentren ist die ehemalige „Leitfunktion“ Einzelhandel zur „Leidfunktion“ geworden. Daraus erwächst die Notwendigkeit, den Funktionsmix der Innenstadt neu zu denken.

Ein Blick in die Innenstädte zeigt, dass in vielen Geschäftsstraßen nicht mehr alle Läden durch attraktive Einzelhandelsnutzungen gefüllt werden können. Oft werden der rasant wachsende Onlinehandel der vergangenen Jahre und die damit einhergehende Verlagerung der Umsatz-

anteile als wichtige Ursachen benannt. Eine weitere naheliegende Ursache liegt aber auch im Flächenangebot: Nach vielen Jahrzehnten der Flächenexpansion ist vielerorts die Sättigungsgrenze an Einzelhandelsflächen bereits deutlich überschritten. Innenstadtentwicklung bedeutete nach dem Zweiten Weltkrieg vor allem Einzelhandelsentwicklung. Zunächst sorgten insbesondere die Warenhäuser und dann seit den 1990er Jahren innerstädtische Einkaufszentren für einen regelrechten Flächenboom¹.

Die Ausweitung von Flächen im Einzelhandel hatte vor allem folgende Triebfedern:

- Wachsender Wohlstand, eine steigende Konsumfreudigkeit und der Wunsch nach Einkaufserlebnissen führten zu einer stetigen Ausweitung der Verkaufsflächen in Innenstädten.
- Diese guten Geschäftsperspektiven sorgten auf der Betreiberseite für immer neue Betriebseröffnungen, -formen und -konzepte, die zum einen den vorhandenen Angeboten wirtschaftlich überlegen waren und die zum anderen – schon angesichts des interkommunalen Wettbewerbs – von den Verantwortlichen in den Städten gerne aufgenommen wurden.

Diese Entwicklung zu mehr und neuen Flächen war vielen von Nutzen, produzierte aber auch Verlierer in der Stadt: Dies betraf und betrifft vor allem Geschäftskonzepte, die dem Wettbewerb nicht standhalten konnten, aber auch Lagen (etwas) abseits. Die Flächenproduktivität und die Einzelhandelsumsätze vieler Geschäfte gingen zurück, etliche Geschäfte mussten schließen, der Berufsstand des klassischen (Fach-)Einzelhändlers ist fast verschwunden. Die oft verfolgte Strategie „Mehr Einzelhandel hilft dem Einzelhandel“ hat ausgedient.

Diese Entwicklung zu mehr und neuen Flächen war vielen von Nutzen, produzierte aber auch Verlierer in der Stadt: Dies betraf und betrifft vor allem Geschäftskonzepte, die dem Wettbewerb nicht standhalten konnten, aber

PUBLIKATION



Von Leerstand im Einzelhandel sind fast alle Städte betroffen.

auch Lagen (etwas) abseits. Die Flächenproduktivität und die Einzelhandelsumsätze vieler Geschäfte gingen zurück, etliche Geschäfte mussten schließen, der Berufsstand des klassischen (Fach-) Einzelhändlers ist fast verschwunden. Die oft verfolgte Strategie „Mehr Einzelhandel hilft dem Einzelhandel“ hat ausgedient.

Erscheinungsformen und Auswirkungen von leer stehenden Einzelhandelsflächen können sehr unterschiedlich sein. So ist beispielsweise zwischen Leerstand in einzelnen Lagen oder ganzen Zentren zu unterscheiden. Geschäftsstraßen und Fußgängerzonen können gleichermaßen betroffen sein – die Handlungsoptionen unterscheiden sich jedoch. Auch die Geschwindigkeit, in der Leerstände entstehen, kann unterschiedlich sein: Bei kleineren Geschäften gibt es als Vorstufe des Leerstands üblicherweise oft lang anhaltende Trading-down-Prozesse, die die jeweilige Straße oder das Quartier negativ beeinflussen. Demgegenüber schließen große bauliche Einheiten, wie zum Beispiel Kauf- oder Warenhäuser, von heute auf morgen. Auch dies löst meistens negative Effekte im Umfeld aus, und die Installation einer neuen Nutzung dauert in der Regel einige Jahre.

Die Leerstandsquote ist in den Städten sehr unterschiedlich. Sie steigt im Extremfall auf bis zu 100 Prozent, aber bereits Quoten von mehr als 10 Prozent werden als störend wahrgenommen, auch weil in diesen Straßen für Einzelhandelskunden wenig attraktive Umnutzungen und Trading-down-Effekte hinzukommen. Die schwächeren, weniger attraktiven Zentren geraten oft in einen Abwärtsstrudel. Besonders betroffen sind

- Städte in ausgeprägter Wettbewerbssituation (häufig Klein- und Mittelstädte),
- Innenstädte und Stadtteilzentren mit ausgedehnten Geschäftsbereichen,
- Randlagen von Innenstädten und Stadtteilzentren sowie
- Stadtteilzentren mit einer schwachen Angebotsbreite und -tiefe.

Dieser funktionale Niedergang hat naturgemäß auch räumliche Auswirkungen. Die Situation sticht vor allem deshalb so dramatisch ins Auge, weil die städtebauliche Anmutung und Ausstattung

einer niedergehenden Hauptgeschäftsstraße Zentrumseigenschaften suggerieren, real jedoch das Aufgegebene beherrschend wird. Zudem behindert „das Abarbeiten“ an der Wiederbelebung des Einzelhandels neue Aktivitäten. Die Leere wird unerträglich und verhindert, dass neue positive Impulse entstehen können.

In dieser Situation stellt sich die Frage: Wie gehen Städte mit Handelslagen um, die nur noch begrenzt nachgefragt sind, sodass häufig Trading-down-Tendenzen und in deren Gefolge Leerstände auftreten? Ein übliches Handlungsmuster ist, die Angelegenheit dem Markt zu überlassen, nicht zuletzt, weil es sich ja zum überwiegenden Teil um Privatgebäude bzw. -betriebe handelt. In anderen Fällen wird über verschiedene Ansätze versucht, den Einzelhandel zu stützen. Hierzu gehören zum Beispiel ein aktives Ladenmanagement, die Einrichtung von Zwischennutzungen, die Installation von Ausstellungen, die Errichtung von sogenannten Pop-up-Stores oder Ähnliches. Dabei handelt es sich um wichtige Ansätze, doch haben die Erfahrungen der letzten Jahre gezeigt, dass mit deren Hilfe nur äußerst selten eine Trendwende eingeleitet werden kann. Es bleibt bei Ausnahmereischeinungen, die, bei äußerst begrenztem Erfolg, viel Zeit benötigen und Kosten verursachen. Eine Flächenwirkung, die zu einem Wiederaufblühen des Einzelhandels oder anderer innenstadtrelevanter Nutzungen beitragen könnte, ist für Straßen, die keine günstigen Rahmenbedingungen für eine Wiederbelebung des Einzelhandels (s. hierzu ausführlich Kapitel 3) aufweisen, durch solche Strategien nur selten zu erreichen. Daher ist im überwiegenden Teil der Fälle ein Neudenken zur Ausdehnung, Funktion und Gestaltung von Geschäftsstraßen unerlässlich! Ein Festhalten an problematischen Einzelhandelslagen schadet der gesamten Innenstadt.

Diese Situation verlangt von den handelnden Personen in den Städten eine nüchterne Problemanalyse, die in vielen Fällen eine Neuausrichtung der ehemaligen Geschäftsstraße erforderlich machen wird. Diese Studie will hierzu einige Denkanstöße geben: Sie stellt die Rahmenbedingungen vor, geht auf die städtebauliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte ein und zeigt konkrete

KOMMUNE	LEERSTANDSQUOTE INNENSTADT BETRIEBE (IN %)	JAHR	LEERSTANDSQUOTE INNENSTADT BETRIEBE (IN %)	JAHR
bis < 25.000				
UEDEM	6	2005	22	2016
TELGTE	13	2007	15	2015
NORDKIRCHEN	13	2009	13	2015
WETTRINGEN	15	2010	9	2015
HÖVELHOF	8	2005	9	2015
NORDWALDE	7	2005	9	2015
SENDEN	6	2008	8	2016
25.000 - < 50.000				
Rheinberg	8	2005	20	2017
Lübbecke	12	2008	16	2014
Schwerte	7	2004	12	2013
Ahaus	7	2005	10	2015
Emsdetten	11	2005	9	2014

Auch in Klein- und Mittelstädten lässt sich eine Zunahme des Leerstandes beobachten. Quelle: eigene Darstellung

Handlungsperspektiven für notleidende Straßen auf, sowohl bezogen auf die Funktion als auch die städtebauliche und bauliche Situation. Ergebnis ist unter anderem – das darf an dieser Stelle schon vorweggenommen werden –, dass zum einen der Rückzug des Einzelhandels ganz neue Chancen für die ehemaligen Geschäftsstraßen und die Stadt eröffnet und dass zum anderen dieser Wandel vonseiten der Stadt aktiv gesteuert werden muss. Denn: Die Krise vor allem beim kleinteiligen,

stationären Einzelhandel wird sich weiter verschärfen; sie verlangt einen entschlossenen Stadtumbau.

¹ Gleiches ereignete sich auch an nicht integrierten Standorten.



EINKAUFSTRASSEN NEU DENKEN

2. Entwicklung und Situation des Einzelhandels in Innenstädten

Der Einzelhandel gilt seit Langem als die bestimmende, als Leitfunktion der Innenstadt; Marktplätze trugen maßgeblich zur Gründung von Städten bei. Markthallen und Passagen waren die ersten größeren, erfolgreichen baulichen Betriebsformen. Seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts entstanden zunächst in den Großstädten Waren- bzw. Kaufhäuser¹ meist an prominenten Standorten in der Innenstadt errichtet.²

Diese großflächigen Anbieter stellten auch in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg³ den zentralen Anker zum Einkaufen in der Innenstadt dar. „Im Schatten“ dieser großen Häuser konnten sich längs der Straßen weitere Ladenlokale ansiedeln. Dabei entstanden je nach Stadtgrundriss häufig Bandstrukturen, teilweise auch Kreuz- oder Netzstrukturen von Geschäftslagen. Straßen mit Geschäften können sowohl für den Kraftfahrzeugverkehr geöffnet als auch geschlossen sein (Fußgängerzonen⁴). Heute findet sich der Einzelhandel in Zentren vor allem in

- Fußgängerzonen,
- verkehrsberuhigten Straßen sowie in
- Hauptgeschäftsstraßen, in denen auch motorisierter Verkehr einen größeren Raum einnimmt.

In diesen Straßentypen prägt der Einzelhandel das Bild der gesamten Straße und verteilt

sich meist auf das Erd- bzw. 1. Obergeschoss. Weitere Nutzungen wie Dienstleistungen (im weitesten Sinne) oder Wohnungen (seltener, und wenn vorhanden, dann meist in den höher gelegenen Obergeschossen) ergänzen die prägende Leitfunktion des Einzelhandels. Diese Nutzungsverteilungen haben durchaus unterschiedliche Facetten. So sorgt ein vollständiger Besatz mit Einzelhandel im Erdgeschoss einerseits für hohe Mieten, andererseits aber auch für eine gewisse Monotonie; zudem stehen zumindest in Großstädten die Obergeschosse oft leer bzw. sind untergenutzt. Die die Innenstädte einst prägende Funktionsmischung ist verloren gegangen.

Demgegenüber fehlt es in gemischt genutzten Straßenzügen häufig an einer vom Einzelhandel erwünschten geschlossenen Einzelhandelsanlage, und es hängt von der Qualität der ergänzenden Nutzungen ab, inwieweit sich ein attraktives Funktionsgemisch ergibt. Die Entwicklung des Branchen- bzw. Nutzungsmix ist jedoch fast immer den Marktkräften vorbehalten.

In Deutschland ist der überwiegende Teil der Haupteinkaufsstraßen als Fußgängerstraßen ausgewiesen oder in verkehrsberuhigten Straßen lokalisiert. Sie sollen ein störungsfreies Einkaufen mit hoher Aufenthaltsqualität ermöglichen. Daneben finden sich häufig Ladenlokale an klassischen Ausfallstraßen. Nur in großen Großstädten liegen in Deutschland auch an Hauptverkehrsstraßen

bedeutende Einzelhandelslagen, wie zum Beispiel an der Achse Kurfürstendamm–Tauentzien in Berlin.

Das Phänomen Fußgängerzone, das sich nach dem Zweiten Weltkrieg als Erschließungsmodell für die Haupteinkaufsstraßen durchsetzt, ist unmittelbar mit dem Leitbild der autogerechten Stadt und den Jahren des „Wirtschaftswunders“ verbunden. Die Zunahme der Kfz-Zulassungen und der Anstieg des allgemeinen Konsums legten in den Geschäftsbereichen der Innenstädte relativ bald die funktionalistische Trennung von Fuß- und Fahrverkehr nahe: Die Fußgängerzone war geboren.

Monheim stellt in einer umfassenden Arbeit aus dem Jahr 1975 rückblickend und vorausschauend dar, wie sich in dieser Zeit die Fußgängerzonen entwickelt haben⁵. Bestimmend für ihre Einrichtung war in der Regel der unmittelbare Bezug zum Einzelhandel. Sie sollten einen angenehmen und störungsfreien Einkauf garantieren. Nachdem die Bedenken des Einzelhandels nach und nach verfliegen und in Wohlwollen umgeschlagen waren (solange die Erreichbarkeit und die Parkmöglichkeiten gesichert waren), entstand ab den 1960er Jahren bis in die 1990er Jahre eine Vielzahl von verkehrssarmen Straßen und Zonen (vgl. Abb. 1). Die Zahl der ausgewiesenen Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigten Bereiche stieg stetig. Inzwischen gibt es kaum eine Mittel- oder Großstadt, die nicht über eine Fußgängerzone verfügt (vgl. Abb. 5). Dabei sind bisher – obwohl oft diskutiert – relativ wenige Fußgängerzonen wieder aufgegeben und in für den Kfz-Verkehr ganztägig nutzbare Straßen umgewandelt worden⁶.

Neuweisungen sind in den letzten Jahren dagegen selten geworden; sie werden offensichtlich nur noch in Großstädten diskutiert. So soll der Boulevard Anspach in Brüssel umgestaltet werden, um den motorisierten Individualverkehr bewusst zurückzudrängen und so mehr Aufenthaltsqualität für Fußgänger in der Innenstadt zu schaffen. Ähnliches wird auch in Düsseldorf für die Königsallee, in Berlin für die Allee Unter den Linden oder in Madrid für die Gran Vía diskutiert.

Allerdings gibt es natürlich eine ganze Reihe von Geschäftsstraßen, die nicht als Fußgängerzone ausgewiesen sind, teils weil sich

einige Klein- und Mittelstädte bewusst gegen die Einrichtung einer Fußgängerzone entschieden (vor allem, um mit diesem Alleinstellungsmerkmal bei den Kunden zu punkten – vgl. oben), teils weil die Verkehrsfunktion nicht aufgegeben werden konnte (zum Beispiel bei Bundes- oder Landstraßen).

Die Geschäftsstraßen haben sich im Laufe der Jahrzehnte, in Abhängigkeit von verschiedenen ökonomischen und städtebaulichen Bedingungen (vgl. unten), sehr unterschiedlich entwickelt. Die Extreme lassen sich wie folgt kennzeichnen:

- In den attraktiven Zentren dominieren starke Einzelhandelsbetriebe das Bild, weil sie in der Lage sind – und teilweise auch waren –, hohe Mieten zu zahlen. In diesen Hauptlagen, die sich durch eine starke Passantenfrequenz auszeichnen, entwickelt sich dann regelmäßig ein eher uniformes, stark durch Filialisten geprägtes Einzelhandelsangebot. Die ehemals hier ansässigen Geschäfte sind nach und nach verdrängt worden.
- Demgegenüber müssen in den Städten mit schwacher Anziehungskraft des Einzelhandels und in Randlagen von Zentren mehr und mehr Geschäfte aufgeben. Dadurch geraten allmählich ehemals funktionierende Geschäftsstraßen in Schwierigkeiten. Die Einzelhandelsnutzung hat sich in diesen Städten bezogen auf die heutige Nachfrage zu exzessiv entwickelt.

Angesichts der zunehmenden Probleme, die die Geschäftsstraßen säumenden Ladenlokale ihrem ursprünglich zgedachten Zweck entsprechend nutzen zu können, ist die planerische Auseinandersetzung mit dieser Situation zu einer vordringlichen Aufgabe geworden. Hierzu gehört sicherlich (wieder einmal) die Beschäftigung mit dem öffentlichen Raum hinsichtlich seiner Gestaltung und seiner verkehrlichen Nutzung. Deutlich wichtiger ist es jedoch, wie in den folgenden Kapiteln gezeigt wird, die an die Straße angrenzenden Gebäude stärker in den Blick zu nehmen und hier Veränderungsoptionen aufzuzeigen. Dabei geht es vor allem um die Nutzungen in den einzelnen

EINZELNER PLATZ ODER STRASSENABSCHNITT



MEHRERE KURZE STRASSENABSCHNITTE



FUSSGÄNGERBEREICH AUS MEHREREN ISOLIERTEN TEILSTÜCKEN



STRASSENBAND



STRASSENBAND MIT QUERERWEITERUNGEN SIND LÄNGER ALS HAUPTACHSE



STRASSENKREUZ



ACHSIAL AUSGERICHTETES NETZ AUS PARALLELEN FUSSGÄNGERSTRASSEN



STRASSENNETZ (GRUNDACHSEN DOMINIEREN)



FLÄCHENDECKENDES STRASSENNETZ (VON FAHRSTRASSEN ZERSCHNITTEN)



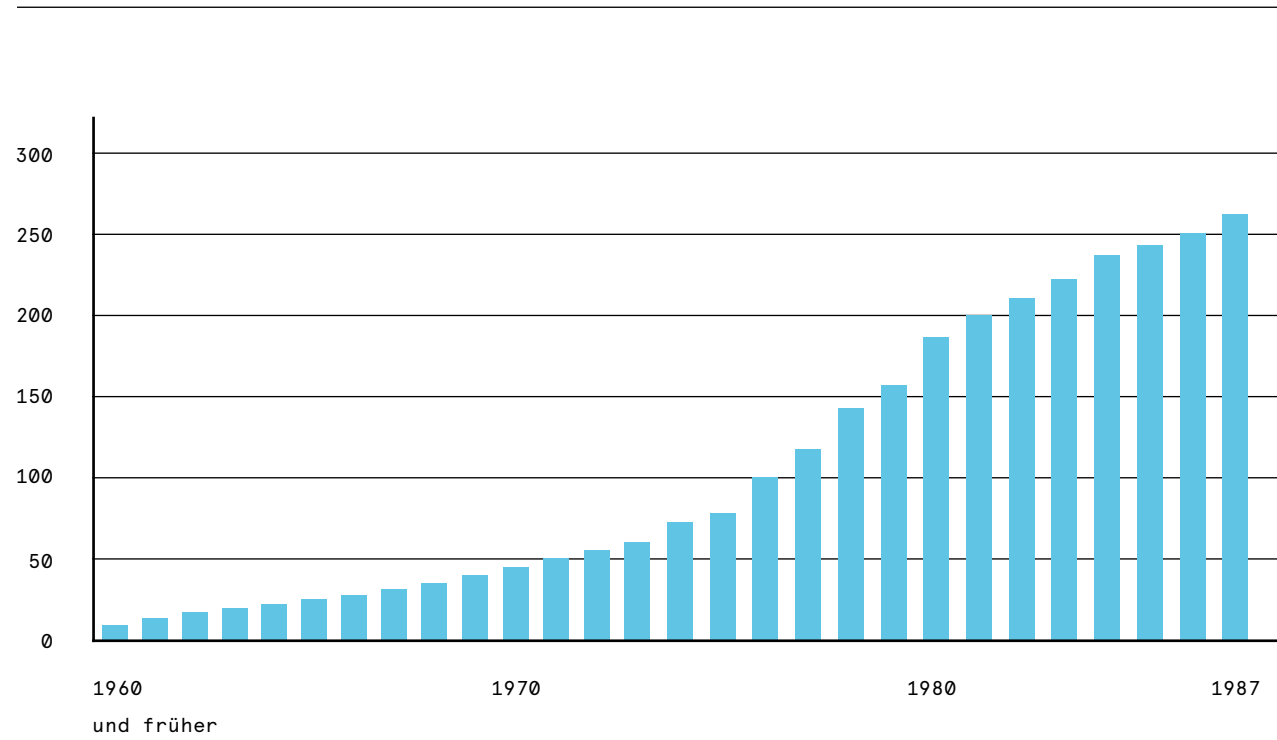
FLÄCHENDECKENDES STRASSENNETZ (NICHT VON FAHRSTRASSEN ZERSCHNITTEN)



FLÄCHENDECKENDES STRASSENNETZ MIT FUSSGÄNGERACHSEN IN INNENSTADTRANDGEBIETEN



Abb. 1: Fußgängerzonen lassen sich nach ihrer räumlichen Ausprägung in unterschiedliche Typen einordnen. Quelle: Monheim, Rolf: Fußgängerbereiche. Bestand und Entwicklung. Köln 1975, S.55



Quelle: Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels e.V.
 neu erstellt nach: Bernhard Neuhoff: Die Fußgängerzone. Ihre Entstehung und ihr Einfluß auf die Stadtentwicklung.
 Dissertation. Gesamthochschule Kassel, 1991

Geschossen (insbesondere im Erdgeschoss), um den gestalterischen Zusammenhang zwischen Erd- und Obergeschoss bzw. den räumlichen Zusammenhang zwischen Erdgeschoss und Außenraum sowie um die Gestaltung der Innenhöfe. Hier ist ein offenes Neudenken verschiedener (passender) Optionen notwendig. In den Kapiteln 4 und 5 dieser Studie werden hierzu Überlegungen angestellt und konkrete bauliche Antworten aufgezeigt. Dabei wird deutlich, dass dadurch mehr Chancen als Gefahren für die Innenstädte entstehen.

- ¹ Ein Warenhaus ist ein Einzelhandelsgroßbetrieb in zentraler Lage mit breitem Sortiment, vor allem der Bereiche Bekleidung, Textilien, Haushaltswaren und Lebensmittel einschließlich Gastronomie. Der Begriff Kaufhaus betont die Orientierung auf die Branche (EHI Retail Institute o. J.: S. 382).
- ² Vertiefende Informationen in: Junker/Pöppelmann/Pump-Uhlmann 2015
- ³ Neben den Stammhäusern, meist Anfang des 20. Jahrhunderts entstanden, errichteten vor allem die Konzerne Hertie, Horten, Karstadt und Kaufhof gerade in den 1950er und 1960er Jahren viele Warenhäuser.
- ⁴ Eine Fußgängerzone ist eine Verkehrsfläche, auf der Fußgänger Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmern haben. Meist haben andere Verkehrsteilnehmer nur zu bestimmten Zeiten (zum Beispiel zur Anlieferung von Waren oder als Anwohner) ein Zuwegerecht. Die Fußgängerzone kann aus mehreren Fußgängerstraßen bestehen und liegt meistens im Innenbereich einer Stadt oder Siedlung. (Quelle: Wikipedia)
- ⁵ Monheim, Rolf: Fußgängerbereiche. Bestand und Entwicklung. Köln 1975, S. 88 ff. (Reihe E. DST-Beiträge zur Stadtentwicklung, Heft 4)
- ⁶ Wie die Studie zeigen wird, greift ein alleiniger Eingriff in die verkehrliche Funktion auch zu kurz, um die Situation in notleidenden Straßen tatsächlich zu verbessern.

PUBLIKATION



3. Risiko- und Potenzialfaktoren für die Entwicklung von Geschäftsstraßen in Innenstädten

Die Entwicklung von Zukunftsperspektiven für unter Druck geratene Geschäftsstraßen hat zwei bestimmende Dimensionen: Zum einen geht es darum, auf der Basis einer genauen Analyse den Ist-Zustand, aber auch Risiken und Potenziale einer bestimmten Lage zu beschreiben und zu bewerten. Zum anderen geht es aber auch um einen Prozess der Willensbildung: Sowohl für die Eigentümer der betroffenen Immobilien als auch für die Entscheidungsträger in Lokalpolitik und Verwaltung ist das Überdenken der gewohnten Nutzungserwartung oft nicht positiv besetzt. Diese Einordnung hat vor allem folgende Gründe:

- Die Einzelhandelsnutzung ist seit Jahren eingeführt und verspricht – so zumindest die Hoffnung – möglicherweise auch in Zukunft eine gute Einnahmesituation. Eine zukünftig in vielen Fällen immer weniger zutreffende Annahme.
- Eine Umnutzung ist mit baulichem und finanziellem Aufwand verbunden und verlangt idealerweise ein „Mitziehen“ der Nachbarn, um eine solide Basis für eine Neuaufstellung zu schaffen.
- Für viele ist schwer vorstellbar, dass eine bisher als Geschäftsstraße genutzte Straße bzw. ein Gebäude durchaus auch für andere Funktionen geeignet ist. In dieser Situation, in der oft schnell nach

plakativen Lösungen gerufen wird, ist es hilfreich, sich ein möglichst objektives Bild von der Zukunftsperspektive einer Straße zu machen – auch, um eine solide Gesprächsgrundlage zu haben.

Im Folgenden wird herausgearbeitet, wie die individuelle Situation einer solchen Straße hinreichend genau erfasst und charakterisiert werden kann. Hierzu werden zunächst die maßgeblichen Einflussfaktoren herangezogen und beschrieben. Diese werden zu einem Prüfschema zusammengefasst, das die Risiko- und Potenzialfaktoren für die Entwicklung einer Straße übersichtlich darstellt. Aus diesen lässt sich dann ableiten, welche Entwicklungsrichtung für die Straße angezeigt ist, um sie wirtschaftlich, städtebaulich und soziologisch in eine zukunftsfähige Position zu bringen.

Das zweistufige Prüfschema besteht zum einen aus einer Risikoanalyse, die aufzeigt, in welchem Maß eine Geschäftsstraße gefährdet ist, ihre ursprüngliche Funktion nicht mehr oder nur unzureichend erfüllen zu können. Hier werden die Negativfaktoren ggf. auch in Relation zu anderen Straßen herausgearbeitet. Dabei versteht sich von selbst, dass eine solche wichtige Einordnung vonseiten der Stadt zwar vorzunehmen ist, aber nicht einfach und „mal eben“ verordnet und umgesetzt werden kann. Das Grundeigentum und (potenzielle) Nutzer sind in die Überlegungen miteinzubeziehen. Die Analyse stellt für alle Beteiligten eine



In vielen Städten stecken die Wirtschaftsförderung, das Innenstadtmanagement oder eine Interessen- und Standortgemeinschaft viel Energie in die Wiederbelebung des Einzelhandels.

Diagnose dar, die in der Stadtgesellschaft, Politik und Verwaltung zu diskutieren ist, da die jeweilige Situation nicht absolut, sondern jeweils neu in den gesamtstädtischen Kontext zu stellen ist. Im zweiten Schritt geht es dann darum, mögliche Perspektiven für die einzelnen Straßen sauber herauszuarbeiten; also zu prüfen, welche Punkte für einen Erhalt der Geschäftsstraßenfunktion oder für eine Neuorientierung sprechen. Auch die Ausrichtung der funktionalen Neuaufstellung kann hieraus abgeleitet werden.

3.1. Risikofaktoren für Geschäftsstraßen

Punkt, der auf die Wahrnehmung des Erscheinungsbilds der Straße zielt. Festzuhalten sind Verwahrlosungstendenzen, Sauberkeitsprobleme und/oder eine mangelnde Pflege der Bausubstanz.

Insgesamt kann durch eine solche, relativ einfache Analyse der Grad der Gefährdung einer Straße mit Blick auf eine adäquate Einzelhandelszukunft herausgearbeitet werden. Wie oben bereits betont, ist es wichtig, eine Zeitreihe oder zumindest zwei Zeitpunkte und den Vergleich zu anderen Geschäftsstraßen in der Innenstadt einzubeziehen.

Neben dieser Beschreibung von Ist-Zustand, Entwicklungstendenzen und möglichen Konkurrenz sind auch potenzielle Ursachen der aktuellen Situation ein wichtiger Baustein für die Erarbeitung neuer Perspektiven in einem weiteren Schritt (vgl. nächstes Kapitel). Bei manchen Lagen lassen sich Ursachen sehr leicht ausmachen (zum Beispiel Standortkonkurrenzen), in anderen Straßen können die Gründe kleinteiliger sein.

Wenn sich nach fachlicher Meinung die vermutete Gefährdung belegen lässt, sollten die Ursachen- bzw. besser die Perspektivfaktoren ermittelt werden (s. Kapitel 3.2).

Um die Situation einer Geschäftsstraße einordnen zu können, sind die Nutzungssituation und die daraus resultierende Passantenfrequenz wichtige Kriterien. Dabei stellen die zu ermittelnden Mess-Ergebnisse keinen absoluten Wert dar, sondern werden erst in ihrer zeitlichen Entwicklung und in Relation zu den anderen Geschäftsbereichen in der Innenstadt wirklich aussagekräftig. Folgende Fragen bzw. Kriterien sind bei einer Betrachtung zu stellen und heranzuziehen:

Wie sieht das Angebot aus?

Aufzunehmen sind die Anzahl und der flächenmäßige Umfang von leer stehenden Geschäftslokalen in absoluten und prozentualen Werten.

Wie hat sich die Straße in den vergangenen Jahren entwickelt?

Darstellung von Trading-down-Erscheinungen (Qualität und Struktur des Einzelhandelsangebots).

Wie viele potenzielle Kunden sind unterwegs?

Zu erheben ist die Passantenfrequenz¹. Sie ist eine harte, gut nachvollziehbare Messgröße, die unmittelbar darstellt, wie stark eine Straße von möglichen Kunden genutzt wird. Sie ist zu verschiedenen Tages- und Wochenzeiten zu messen und in der Relation zu anderen Einkaufslagen zu sehen.

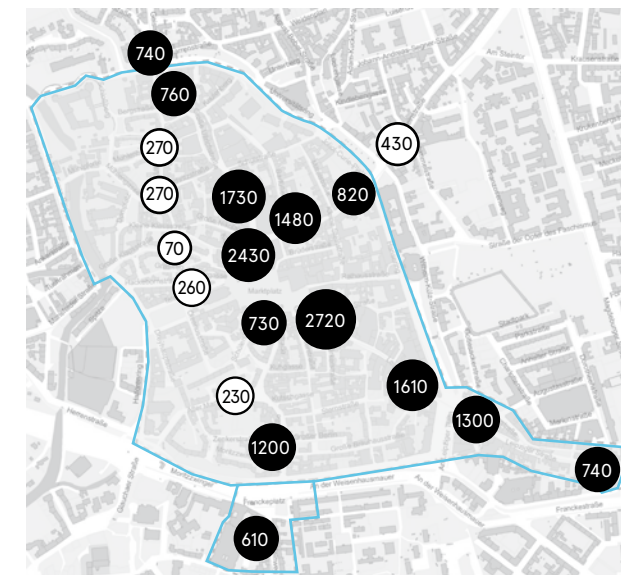
Ist es ein Vergnügen, sich auf der Straße aufzuhalten?

Eine subjektiver, aber doch elementar wichtiger

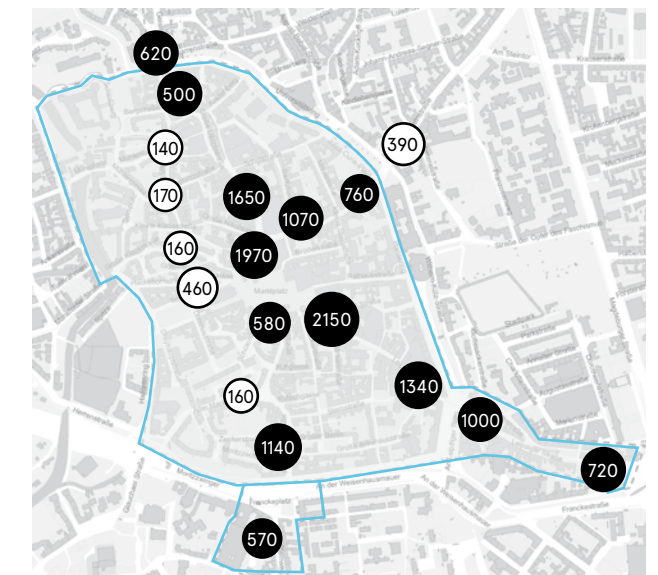
¹ Geschäftsbetreiber erheben zudem häufig auch noch die Besucher- und Kundenfrequenz im Geschäft, um die Zahl der tatsächlichen Interessenten nachweisen zu können, doch ist dies für die öffentliche Hand nicht leistbar und zudem nicht von vordringlichem Interesse.

EINKAUFSTRASSEN NEU DENKEN

November 2010



März 2016



Die Veränderung der Passantenfrequenz gibt Hinweise auf die Zukunftsperspektive einer Einzelhandelslage. Quelle: Stadt Halle/Saale, Passantenfrequenz, Erhebung Junker + Kruse

PUBLIKATION

SBK #16 - 04.04.2019

KRITERIUM	DARSTELLUNG DER FAKTEN (VOR 5 JAHREN/HEUTE) (IN INTERNER RELATION)	BEWERTUNG (ORDINAL)
ANZAHL LEER STEHENDER GESCHÄFTSLOKALE	absolut/%	
FLÄCHE LEER STEHENDER GESCHÄFTSLOKALE	absolut/%	
TRADING-DOWN-ERSCHEINUNG	deskriptiv	
VERWAHRLOSUNGSTENDENZEN	deskriptiv	
RESÜMEE	deskriptiv	

Quantitative und qualitative Eigenschaften einer Lage können mit positiv, neutral oder negativ bewertet werden und geben so einen Hinweis auf das Potential der Lage.

3.2. Perspektivfaktoren für Geschäftsstraßen

Um prüfen zu können, welche Perspektiven eine „in Not geratene“ Geschäftsstraße hat, werden im zweiten Schritt die maßgeblichen Entwicklungsparameter nüchtern analysiert. Dabei geht es zum einen um die ökonomische Situation in Stadt und Region und zum anderen um städtebauliche und verkehrliche Bedingungsfaktoren. Die maßgeblichen Parameter werden im Folgenden vorgestellt:

→ WIRTSCHAFTLICHE UND DEMOGRAFISCHE SITUATION DER STADT

In diesem Kriterienfeld sind die für die Entwicklung eines Einzelhandelsstandorts wichtigen Rahmenbedingungen zu untersuchen. Sie sind durch die Stadt kaum oder nur langfristig zu beeinflussen, haben aber gleichwohl eine maßgebliche Bedeutung.

Einwohnerzahl

Die Einwohnerzahl ist ein besonders wichtiger Faktor für das Funktionieren eines Geschäftsbereichs. Sie bestimmt das grundsätzlich „ansprechbare“ Bevölkerungspotenzial. Zu unterscheiden ist zwischen der Einwohnerzahl der Stadt und der des Umlandes. Mit zunehmender Einwohnerzahl erhöhen sich tendenziell die Erfolgchancen des Einkaufsbereichs.

Natürlicher Einzugsbereich

Das natürliche Einzugsgebiet bildet den Raum ab, den der Geschäftsbereich der Stadt unter normalen Bedingungen erreicht. Wichtig sind in diesem Zusammenhang nicht nur die Wettbewerbsbeziehungen in der Region, sondern auch die innerhalb der Stadt.

Zentralität (in zentrenrelevanten Sortimenten)

Die Zentralität stellt das Verhältnis von Umsatz zur Kaufkraft dar. Der Wert zeigt an, inwieweit es dem Einzelhandel der Stadt heute gelingt, das Umland anzusprechen.

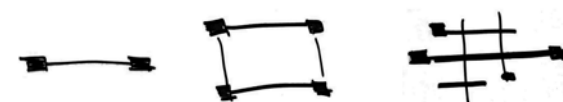
Sondereinflüsse

Erfahrungen zeigen, dass Sondereinflüsse, wie zum Beispiel Touristen, häufig stattfindende anziehungskräftige Feste oder ein starker Käuferstrom aus dem Ausland, das „natürliche“ Käuferpotenzial deutlich erhöhen und so die Situation eines Geschäftszentrums wesentlich verbessern können. Dabei ist allerdings anzumerken, dass sich diese Faktoren bereits in der Zentralität der Stadt widerspiegeln.

→ RÄUMLICHE SITUATION DES GESCHÄFTSBEREICHS

Struktur des Geschäftsbereichs

Wie oben dargestellt (vgl. Kapitel 2), bestehen bei Geschäftsbereichen oder -straßen unterschiedliche Grundmuster. Grundsätzlich können drei Typen unterschieden werden: die Band-, die Kreuz- und die Netzstruktur.



Knochenstruktur Rundlauf Vielfältig vernetzte Struktur

Quelle: eigene Darstellung

Zwischen diesen gibt es natürliche Modifikationen. Für die anstehende Fragestellung gilt grundsätzlich, dass klare Wegebeziehungen mit starken Endpunkten positiv wirken und gleichmäßig starke Frequenzen fördern. Die aus „einem Guss“ gebauten innerstädtischen Einkaufszentren liefern – zumindest hierfür – gute Beispiele. Demgegenüber sind Geschäftsstraßen

ohne attraktive Endpunkte und unübersichtliche Strukturen als problematisch einzuordnen.

Dimensionierung des Geschäftsbereichs

Die Dimensionierung des Geschäftsbereichs kann zum einen an der Länge der Wege und zum anderen an der Verkaufsflächenzahl festgemacht werden. Sie ist Ergebnis der Entwicklungsprozesse in der Vergangenheit. Grundsätzlich wünschen die Passanten in Geschäftsstraßen weitgehend attraktive Randnutzungen, damit der Weg durch die Straße sowohl der Versorgung dienen als auch zum Erlebnis werden kann. Die Passantenfrequenz zeigt, in welcher Stärke die Straße genutzt wird und ob es potenziell zu Kundenkontakten kommen kann; sie stellt also eine zentrale Maßeinheit dar, um die Bedeutung der Einkaufsstraße abzubilden. Die Frequenz in unterschiedlichen Straßenabschnitten gibt Hinweise auf deren Bedeutung. Die gezahlten Mieten für Geschäftslokale, die oft bekannt sind oder recherchiert werden können, liefern in der Regel ein Abbild dieser Situation. Zur Einordnung all dieser Zahlen sind Vergleichswerte aus Städten ähnlicher Größe sinnvoll.

Struktur der Gebäude

Für die Vermietung von Ladenlokalen ist eine passende Verkaufsflächengröße ein wichtiges Kriterium. Generell gilt, dass die Verkaufsfläche je Ladeneinheit in der Vergangenheit stetig größer geworden ist. Gründe dafür sind, dass ein immer größeres Warensortiment angeboten werden muss, aber auch eine räumlich großzügige Präsentation eine zunehmende Rolle spielt². Baulich-räumlich wird zudem ein barrierefreier Zugang in den Laden immer wichtiger. Die Filialbetriebe haben diese Ansprüche besonders vorangetrieben.

Diese Anforderungen sind mit den oftmals gegebenen kleinstrukturierten Bedingungen nicht kompatibel und nicht erfüllbar. Manchmal sind umfangreiche Baumaßnahmen bzw. Zusammenlegungen von Ladenlokalen erforderlich – Eingriffe, vor denen der private Grundbesitz häufig zurückschreckt.

→ VERKEHRLICHE SITUATION

Erreichbarkeit

Die gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten ist eine Grundvoraussetzung für den Erfolg eines

Geschäftsbereichs. Dabei muss der aktuelle bzw. der angestrebte Modal Split berücksichtigt werden. Viele Städte streben an, den Radverkehr stärker in den Fokus zu rücken; hier ist die notwendige Infrastruktur bereitzustellen.

Stellplatzangebot

Mit Blick auf den Kfz-Verkehr ist ein ausreichendes und gut lokalisiertes Stellplatzangebot nach wie vor wichtig für den Erfolg eines Geschäftsbereichs. Dabei zeigt sich, dass Kunden in größeren und attraktiveren Städten eher bereit sind, weitere Wege zurückzulegen und höhere Gebühren zu entrichten, als bei schwächeren Geschäftszentren. Bezogen auf einen angemessenen Versorgungsgrad sind die Anziehungskraft des Geschäftsbereichs sowie der heutige und der angestrebte Modal Split die maßgeblichen Stellgrößen.

→ VERKEHRLICHE SITUATION BEI HAUPTSTRASSEN

Neben den oben genannten Aspekten sind in Straßen, die nicht nur Fußgängern vorbehalten sind, folgende weitere Punkte relevant:

Breite der Fußwege

Sie erleichtern ein angenehmes, gefahrloses Bummeln und schaffen so eine entspannte Stimmung.

Überquerbarkeit der Straße

Sie entscheidet maßgeblich darüber, ob beide Straßenseiten gleichermaßen zum Einkaufen genutzt werden. Die zu bewältigende Verkehrsmenge einer Straße und die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger sind hier die entscheidenden Parameter.

→ GESTALTUNG DER STRASSE/ZONE

Die Gestaltung der Geschäftsstraße oder -zone schafft maßgeblich Aufenthaltsqualität und sorgt in Zeiten, in denen der Erlebniseinkauf immer wichtiger wird, für eine angenehme Atmosphäre. Im Folgenden die maßgeblichen Kriterien zur qualitativen Einordnung:

- § Straßenquerschnitt (Raumwirkung),
- § Gestaltqualität des öffentlichen Raums,
- § Gestaltqualität der Gebäude.



Soziale und kulturelle Einrichtungen, aber auch Verkehrsknotenpunkte bedeuten Chancen für die Neuausrichtung einer Innenstadtlage.

EINKAUFSTRASSEN NEU DENKEN



Verschiedene Gebäudetypen bieten die Chance für unterschiedliche Nutzungen.

Bei diesem Parameter ist herauszuarbeiten, wie sich die Gestaltqualität aktuell darstellt und ob Nachholbedarf besteht. Schließlich muss aber auch abgeschätzt werden, ob gestalterische Maßnahmen eine Trendwende einleiten können.

→ ANGEBOTSSTRUKTUR

Die Angebotsstruktur eines Geschäftsbereichs entscheidet maßgeblich darüber, wie er nachgefragt ist. Sie ist angesichts der Dynamik im Einzelhandel schnellen Veränderungen unterworfen. Zudem bestehen zwischen den oben dargestellten wirtschaftlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Bedingungen natürlich enge Wechselbeziehungen. Zur Einordnung der jeweiligen Situation sind auch bei diesem Aspekt Vergleichswerte aus anderen Städten hilfreich. Folgende Kriterien sollten betrachtet werden:

Verkaufsflächenangebot

Das Verkaufsflächenangebot stellt das zentrale Angebotsmerkmal eines Geschäftsbereichs dar. Es wird üblicherweise in Quadratmetern Verkaufs-

fläche dargestellt. Wichtig ist zudem die Dichte des Angebots, die in Frontlänge mit Betriebsbesatz bzw. dem Anteil der Einzelhandelsnutzungen im Erdgeschoss angegeben wird.

Magnetbetriebe

Die Anzahl und die Lokalisation vorhandener Magnetbetriebe vertiefen die Aussagen zum Verkaufsflächenangebot. Hierzu zählen in Innenstädten vor allem Kauf- und Warenhäuser, Elektronik- und Lebensmittelmärkte sowie Einkaufszentren.

Branchenstruktur

Ein ausgewogener, innenstadtrelevanter Einzelhandelsmix stärkt die Anziehungskraft des Geschäftsbereichs. Der in den Einkaufszentren angesiedelte Branchenmix kann als Anhaltspunkt für eine innenstadttypische Mischung dienen, da bei ihnen gezielt einen Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage geschaffen werden kann.

Qualität des Einzelhandelsangebots

Die Qualität des Einzelhandelsangebots gibt Hinweise auf die Zielgruppen, die Anziehungskraft

SBBK #16 - 04.04.2019

bzw. den Einzugsbereich des Standorts. Üblicherweise passt sich langfristig die Angebotsstruktur der Nachfragestruktur an.

In einer Gesamtschau ist einzuordnen, wie das Potenzial einer Geschäftsstraße für eine Zukunft als Einkaufslage einzuschätzen ist. Im Kern geht es um die Klärung der Frage, ob unter den gegebenen Marktbedingungen die Chance auf eine Weiterführung der Einzelhandelsfunktion besteht und was dafür zu tun ist oder ob eine funktionale Neuausrichtung angeraten erscheint. An dieser Stelle Grenzwerte zu erhoffen, die eine eindeutige Vorhersage für die Entwicklungen der Zukunft ermöglichen, ist verständlich. Die vielen qualitativen Faktoren und die große Abhängigkeit der Aussagekraft der erhobenen Werte von lokalen und regionalen Vergleichszahlen machen eine eindeutige Antwort jedoch unmöglich. Ihr besonderes Potenzial entfaltet die Analyse aber dann, wenn sie als Instrument zur Meinungsbildung genutzt wird. Indem sich die Akteure selbst auch mit unangenehmen Wahrheiten konfrontieren, eröffnet sich die Chance, den eigenen Standort neu zu sehen.

Fällt die Bewertung der Analyseergebnisse gegen eine Chance auf Wiederbelebung der Geschäftsstraße aus, gilt es weiterzudenken. Dann ist zu prüfen, für welche Nutzungen bezogen auf die örtliche Situation und die allgemeine Nachfrage Marktchancen bestehen. Dabei geht es nicht in erster Linie um eine Entscheidung für eine andere Nutzung, die eine ebenso prägende Dominanz wie vorher der Einzelhandel hat. Genauso gut kann über intelligente Mischkonzepte nachgedacht werden. Hier sollten weitere Fragen in die Überlegungen einbezogen werden:

Wohnungsmarkt

Wird bereits in der Geschäftsstraße gewohnt oder nicht? Wer wohnt dort? Wie sind die Mietpreise? Wie ist der gesamtstädtische Wohnungsmarkt aufgestellt? An welchen Wohnformen gibt es Bedarf vor Ort/in der Gesamtstadt? Welche weiteren Nutzungen fehlen, um den Standort zum attraktiven Wohnstandort zu machen?

Raumbedarf anderer Nutzungsarten

Ob Dienstleister, urbane Produktion, soziale oder kulturelle Anbieter: Wenn es Raumbedarf in einer

bestimmten Sparte gibt, kann er für die Zukunft einer ehemaligen reinen Geschäftsstraße mitgedacht werden.

Öffentliche Einrichtungen

Öffentliche Einrichtungen werden – je nach Sparte – von vielen Menschen genutzt. Sofern sie in städtischem Betrieb sind, hat die Stadtverwaltung eine verhältnismäßig große Steuerungsmöglichkeit. Welche Institutionen gibt es bereits vor Ort? Welche Institutionen müssen/sollen sich in Zukunft räumlich verändern? Welche Einrichtungen profitieren von einer zentralen Lage?

Thematische Cluster anderer Nutzungen (Medizin, Bildung, Kultur usw.)

Bestimmte Nutzungen auch jenseits des Einzelhandels profitieren von einer räumlichen Nähe zueinander. Gibt es bestimmte thematische Schwerpunkte, die sich mit einem gezielten Besatz weiterentwickeln lassen? Wie ergänzen sich unterschiedliche Nutzungen? Lassen sich Adressen schaffen, die durch ein klares Profil überzeugen?

¹ Die dargestellten Kriterien stimmen im Wesentlichen mit den Einschätzungen zweier (älterer) Studien zur Situation von Fußgängerzonen für Bayern und den Raum Hannover überein; vgl. hierzu folgende Quellen: Landesverband des Bayerischen Einzelhandels 2004; Industrie- und Handelskammer Hannover 2009

² Seit jüngerer Zeit ist in manchen Branchen auch wieder ein leicht gegenläufiger Trend zu beobachten – meist allerdings auf hohem Niveau.

PUBLIKATION

EINKAUFSTRASSEN NEU DENKEN

SBK #16 - 04.04.2019

HAUPTGRUPPE	KRITERIUM	DARSTELLUNG/EINORDNUNG	BEWERTUNG (ORDINAL)
WIRTSCHAFTLICHE UND DEMOGRAFISCHE SITUATION	EINWOHNERZAHL		
	NATÜRLICHER EINZUGSBEREICH		
	ZENTRALITÄT		
RÄUMLICHE SITUATION	SONDEREINFLÜSSE		
	STRUKTUR		
	DIMENSIONIERUNG		
VERKEHRLICHE SITUATION BEI FUSSGÄNGERZONEN	GEBÄUDESTRUKTUR		
	ERREICHBARKEIT		
	STELLPLATZANGEBOT		
VERKEHRLICHE SITUATION BEI HAUPTSTRASSEN	BREITE DER FUSSWEGE		
	ÜBERQUERBARKEIT		
GESTALTUNG DER STRASSE/ZONE	STRASSENQUERSCHNITT		
	QUALITÄT ÖFFENTLICHER RAUM		
	QUALITÄT GEBÄUDE		
ANGEBOTSSTRUKTUR	VERKAUFSFLÄCHE		
	MAGNETBETRIEBE		
	BRANCHENSTRUKTUR		
RESÜMEE	QUALITÄT EINZELHANDELSANGEBOT		

Die Gesamtschau macht deutlich, wo die besonderen Zukunftspotenziale, aber auch die Herausforderungen einer Straße liegen.

4. Szenarien für eine funktionale Umnutzung

Eine funktionale Neuausrichtung einer bislang von Einzelhandel dominierten, aber mittlerweile notleidenden Geschäftsstraße ist keine Kapitulation oder gar ein Schuldeingeständnis für die bisherige Stadtentwicklung, sondern eine realistische Anerkennung der realen Gegebenheiten. Eine funktionale Neuausrichtung eröffnet neue Chancen, stärkt die Funktionsmischung und kann dann eine positive Stärkung für Stadtzentren zur Folge haben, wenn bei der Neuausrichtung bestimmte Aspekte beachtet werden. Die potenziellen Chancen, die sich aus solch einer Umstrukturierung ergeben, sollten dem Charakter und dem Bedarf bzw. der Nachfrage der jeweiligen Innenstädte Rechnung tragen. Dann werden sie positive Veränderungen bewirken und die oft zu beobachtende Stagnation und Resignation aufheben. Mit Blick auf die geschichtliche Entwicklung der (Innen-)Städte ist es wahrscheinlich auch nur eine Rückkehr zur Normalität: Historisch gesehen waren Städte zunächst meist Wohnstädte mit Handelsplätzen, in denen sich erst im späten 19. und 20. Jahrhundert monofunktionale Citybereiche entwickelten. Daher haben wir möglicherweise in den vergangenen 50 Jahren einen Ausnahmefall der innerstädtischen Entwicklung erlebt.

Zentrale Fragen zu Beginn einer jeden funktionalen Umnutzung:

- Was ist bei einer funktionalen Umnutzung funktional und stadträumlich angemessen?
- Was geben die Baustrukturen, Erschließungen und Gebäude her?

Im Folgenden werden die grundsätzlich geeigneten Umnutzungsoptionen vorgestellt. Diese treten in der Praxis natürlich nicht in Reinform auf. Dabei ist stets zu beachten, was der Nachfrage entspricht, was baulich machbar und was wirtschaftlich darstellbar ist. Auch wenn der Fokus der Betrachtung auf ehemaligen, heute nicht mehr funktionierenden Geschäftsstraßen liegt, berühren die nachfolgenden Aussagen und Empfehlungen nicht nur die Straße, sondern das die Geschäftsstraße umgebende Quartier als Ganzes. Dabei wird unterschieden zwischen einer großmaßstäblichen Umdefinition – also dem Ersatz der Leitfunktion „Einzelhandel“ durch eine andere Leitfunktion – und der partiellen Umnutzung kleinerer Bereiche und Gebäude.

Ein genereller Aspekt gilt für alle Formen einer funktionalen Umnutzung: Gut gestaltete öffentliche Räume bilden das Lebenselixier der Innenstädte

Um eine Stadt lebensfähig zu gestalten, ist es notwendig, in das öffentliche Leben zu investieren, das heißt, die Rahmenbedingungen müssen geschaffen werden, damit es die Menschen in die Stadt zieht, sie am öffentlichen Leben teilnehmen und die öffentlichen Räume als Treffpunkte nutzen. Die Essenz des städtischen Lebens sind Menschen, die sich im Raum bewegen und interagieren, Geschichten und Ideen teilen, Handel oder Handwerk treiben, kreativ und innovativ sein können. Kurz gesagt, geht es darum, ein soziales und wirtschaftliches Netzwerk zu schaffen, das sich auf Straßen und öffentlichen Plätzen abspielt. Die multifunktionale Neuausrichtung der Stadtzentren kann diese Vorstellungen urbanen Lebens unterstützen und verbessern. Der Kontext des öffentlichen Raums hat sich im Laufe der Jahrhunderte erheblich verändert. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war der öffentliche Raum noch weitgehend zum vielfältigen Nutzen der Öffentlichkeit definiert. Entsprechende Aktivitäten füllten ihn notwendigerweise. In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts wurde er immer mehr zu einem Verkehrsraum. Waren und Verkehrsträger bewegten sich in diesen Räumen oder über diese Räume. In den letzten Jahrzehnten entwickelte sich der öffentliche Raum zunehmend zu einem Ort für Freizeitaktivitäten.

Es gibt Räume, die erkennbar so gestaltet sind, um Orte sozialer Interaktion zu sein, wie zum Beispiel Stadtplätze. Viel zu häufig aber gibt es fragmentierte Bereiche des öffentlichen Raums, die gestalterisch als zurückgeblieben oder verwahrlost einzuordnen sind. Ihnen ist ebenfalls Beachtung zu schenken. Um das Potenzial aller öffentlichen Räume zu maximieren, sollten sie sozial ausgerichtete Bereiche unserer demokratischen Gesellschaftsform sein. Und sie sollten Teil eines breiteren Fußgänger- und Radwegenetzes sein, weniger die Resträume einer auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegten Mobilität.



Dienstleistungen fügen sich oft sehr unkompliziert in ehemalige Einzelhandelsimmobilien ein.

Option 1: Dienstleistungen

→ Hauptansätze:

- Einfacher Nutzungsaustausch mit minimalem Kostenaufwand: Einzelhandel wird durch Dienstleister ersetzt.
- Meist: Schaffung von Parkplätzen vor der Tür erforderlich.

Die einfachste Lösung einer funktionalen Umnutzung ist die Konzentration von Dienstleistern in ehemals vom Einzelhandel dominierten Straßen. Dieser Nutzungsaustausch – von Handel zu Dienstleistung – innerhalb bestehender Ladenlokale funktioniert in aller Regel dann gut, wenn sich der Einzelhandel dort bislang ausschließlich auf die Erdgeschosszone erstreckt hat und Parkraum vor der Tür oder in der Nähe vorhanden ist. Ein solches Szenario bietet sich tendenziell weniger für Fußgängerzonen an als für vom motorisierten Verkehr befahrene Hauptgeschäftsstraßen.

Bei dieser Option werden die Obergeschosse der Häuser bereits häufig durch Wohnungen oder andere Dienstleister (Büros) genutzt; dies würde auch weiterhin der Fall sein. Damit handelt es sich quasi schon um ein mischgenutztes Quartier, das lediglich seine Nutzungskomponente im Erdgeschoss neu ausrichtet.

Ein innovatives Modell für diese einfache Nutzungstransformation könnte auch die Mischung von Dienstleistern, auch aus dem Gesundheitsbereich, mit gastronomischen Einrichtungen darstellen.

Diese Umnutzungsvariante ist bereits gängige Praxis und vielerorts auch ohne öffentlichen Eingriff marktgängig. Verbunden ist mit ihr jedoch die Gefahr, dass Trading-down-Prozesse ausgelöst werden und wenig aktive Erdgeschosszonen entstehen.



Die Kombination aus innerstädtischem Wohnen und kleinteiligem Einzelhandel ist ein historisch gewachsenes Modell.

EINKAUFSTRASSEN NEU DENKEN

SBK #16 - 04.04.2019

Option 2: Innerstädtisches Wohnen

Diese Form der Umnutzung bedeutet einen großen Beitrag zur Stärkung des Wohnens in den zentralen Lagen der Stadt. Nachhaltig angelegte Wohnquartiere bedürfen einer angenehmen Umgebung mit guter Qualität innerhalb einer aktiven und sich untereinander unterstützenden lokalen Gemeinschaft. So konzipierte Nachbarschaften sollten das Wohnen aller Altersgruppen und unterschiedlicher Lebensformen ermöglichen. Dabei spielt die Dichte eine große Rolle. Eine lebenswerte Dichte ist eine solche, die den unterschiedlichen Altersgruppen und Wohnformen eine dauerhafte (lebenslange) Perspektive in diesen Nachbarschaften bietet.

Die Umfunktionierung von Stadtzentren zu gemischt genutzten Wohnquartieren kann den Anforderungen an ausreichend dichte Wohngebiete gerecht werden, weil gerade dort vielfältige Lebens- und Nachbarschaftsräume sowie Ressourcen und Infrastruktur bereitgestellt werden können, die wiederum durch die potenzielle Erhöhung der Nachfrage in ihrem Bestand gestärkt würden.

Die Optimierung der baulichen Dichte (Maß der baulichen Nutzung) ist ein vorrangiges Ziel bei der funktionalen Umnutzung zu gemischt genutzten Wohnquartieren in der Innenstadt. Die Frage der Umnutzung wird sich hierbei meist auf die ehemals vorhandenen Ladenlokale im Erdgeschoss und in Teilen des 1. Obergeschosses beziehen. Da die darüber liegenden Obergeschosse häufig schon zu Wohnzwecken benutzt

werden, werden sich hier die Überlegungen eher darauf konzentrieren, deren Wohnwert zu erhöhen. Insbesondere die Frage der Umnutzung und Umgestaltung der Blockinnenbereiche und etwaiger Brachflächen spielt bei der Verbesserung der Akzeptanz innerstädtischen Wohnens eine zentrale Rolle.

In diesem Zusammenhang kann sich auch die Frage nach einer möglichen Nachverdichtung stellen. Die Optimierung der Dichte darf sich jedoch nicht nur an ökonomischen Faktoren wie der Nachfrage und dem Mangel an verfügbarem Wohnraum orientieren. Dies könnte im schlimmsten Fall zu einem Cluster von Wohntürmen oder zu Gemeinschaften führen, die so dicht sind, dass sie zu einer Überlastung der Transportinfrastruktur oder technischen Infrastruktur führen. Die wichtigsten Merkmale einer lebenswerten Dichte sind eine Mischung aus verschiedenen Wohngebäudetypologien sowie die Bereitstellung geeigneter Ressourcen und Infrastrukturen, die eine lebenslange Nachbarschaft unterstützen. Die Möglichkeit, in jeder Phase des Lebens in eine geeignetere Unterkunft zu ziehen, während immer noch dieselben Ressourcen zur Verfügung stehen, sollte innerhalb einer Gemeinschaft gegeben sein. Die Menschen müssen innerhalb ihrer physischen und sozialen Infrastruktur eine Wahl haben.

→ Hauptansätze:

- Umnutzung von ehemaligen Ladengeschäften zu Wohnungen bzw. wohnungsnahen Nutzungen.
- Verbesserung des Wohnumfelds durch begrünte Innenhöfe und quartiersbezogene Lösungen für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs.
- Nutzung der Erdgeschosse zur Einrichtung von gemeinschaftlichen Bereichen wie zum Beispiel Lobbys, Paketstationen etc.

Option 3: Urbane Produktion – Handwerk und Gewerbe im innerstädtischen Kontext

Eine andere Möglichkeit der funktionalen Neuausrichtung bietet die Schaffung von Bereichen für Handwerk, Gewerbe und Dienstleistungen. Zahlreiche Beispiele in verschiedenen Städten zeigen, dass die Schaffung solcher Räume einen Gewinn für den Charakter und die Vielfalt eines Stadtzentrums darstellt und einen großen Teil seiner besonderen Attraktivität ausmachen kann (zum Beispiel die Hackeschen Höfe, Berlin).

Die Schaffung neuer Produktionsstätten in unmittelbarer Nähe zu bestehenden Handels- und Dienstleistungsbereichen kann eine gewisse Vitalität im städtischen Umfeld aufrechterhalten. Bei der funktionalen Umnutzung ehemaliger Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiche dagegen entsteht im Laufe der Zeit ein neuer Charakter. Hierfür bietet eine Reihe von Geschäftsstraßen gute Möglichkeiten.

Grundsätzlich treten unterschiedliche Flächendimensionen auf. Die Spanne reicht dabei von ehemaligen kleinteiligen Geschäftsstraßen bis hin zu größeren Blockinnenbereichen.

Hauptprobleme bei einer derartigen funktionalen Neuausrichtung sind zum einen, die verkehrliche Anbindung zu gewährleisten, und zum anderen, die Lärmemissionen gering zu halten. Die Erschließung für derartige urbane Produktionsstätten kann gut über Nebenstraßen bzw. „kleine schwierige“ Ecken funktionieren, die für andere Nutzungen möglicherweise nicht attraktiv sind und gleichzeitig eine Möglichkeit bieten,

die städtische Umgebung zu definieren und zu verbessern.

Je kleinteiliger die Flächenbedürfnisse der gewerblichen Unternehmen und je weniger lärm- bzw. verkehrsintensiv sie ausgelegt sind, desto einfacher sind sie in bestehende Strukturen zu integrieren und desto verträglicher können andere Nutzungen mit ihnen gemischt werden.

→ Hauptansätze:

- Nutzung des Potenzials bestehender, funktional gestörter Geschäftsstraßen sowie etwaig vorhandener Brachflächen, um die Lebendigkeit des Stadtzentrums zu erhalten und zu verbessern.
- Integration von Flächen für Handwerk, Gewerbe und Dienstleister in umzunutzende oder neu zu errichtende Einzelhandels- und Wohnimmobilien.

PUBLIKATION



Neue Formen des Arbeitens und der Produktion in der Stadt können Leerstände wiederbeleben.

Option 4: Partielle Umnutzungsoptionen

Umnutzungseinzelbaustein: Gastronomie

Eine andere Möglichkeit der Revitalisierung niedergehender Hauptgeschäftsstraßen ist es, dort punktuell Gastronomiebetriebe anzusiedeln. Die Angebots- und Nachfragesituation ist allerdings planerisch kaum zu fassen und wird im Wesentlichen über den Markt geregelt. Dabei weist dieser eine große Spreizung hinsichtlich der Qualität und damit des Preisniveaus sowie des Genres auf. Generell ist auf der Angebotsseite zu beobachten, dass die Systemgastronomie immer größere Marktanteile gewinnt, gleichzeitig aber durchaus auch individuelle, besondere Konzepte Marktchancen haben. Auf der Nachfrageseite wächst in vielen Bevölkerungsgruppen die Bereitschaft, gastronomische Betriebe aufzusuchen, wobei generell die Außengastronomie immer wichtiger wird. Insgesamt bietet sich dadurch durchaus die Chance, ehemalige innerstädtische Geschäftsareale neu zu beleben. Dafür müssen das Betreiberkonzept und die Nachfragestruktur zusammenpassen. Das bedeutet für die Betreiberseite, die Entwicklung eines klaren Profils mit einer entsprechenden Zielgruppenausrichtung sowie ein gutes Zusammenspiel zwischen handelnden Personen, Umfeld, Gebäude und Angebot zu konzipieren.

Bei der Auswahl solcher Bereiche ist aus städtebaulicher Sicht darauf zu achten, dass insbesondere der Freiraum genügend – und ausreichend attraktive – Flächen für Außengastro-

nomie bietet und das Störpotenzial beherrschbar ist. Die funktionale Ballung von Gastronomie führt in aller Regel weniger zu Konkurrenz untereinander als vielmehr zu gegenseitiger Befruchtung. Die Konzentration und Ausrichtung des Wohnens sollte entsprechend so ausgelegt sein, dass möglichst keine oder nur eine geringe abendliche Ruhestörung durch die Gastronomie stattfindet, gleichzeitig aber urbanes Leben in den öffentlichen Räumen möglich ist.

→ Hauptansätze:

- Konzentration gastronomischer Lokale an geeigneten Straßen oder Plätzen mit besonders hoher Aufenthaltsqualität.
- Ansiedlung unterschiedlicher, nachfragebezogener Konzepte.

Umnutzungseinzelbaustein: Integration von sozialer Infrastruktur

Im Zusammenhang mit einer funktionalen Umnutzung ehemals vom Einzelhandel dominierter Bereiche zu neuen innerstädtischen Wohngebieten ist die soziale Infrastruktur neu zu überdenken. Ist sie ausreichend? Bedarf sie der Ergänzung? Müssen bestehende Einrichtungen ergänzt werden? Können sie erweitert werden oder sind Einrichtungen umzusiedeln?

Bei der Integration sozialer Infrastruktureinrichtungen kann es um kleinere, in der Regel in den Erdgeschossen und partiell auch in den unteren Obergeschossen gemischt genutzter Gebäude gelegene Flächen sowie um größere, neu zu bespielende Flächenpotenziale (Frei- und Hofflächen) gehen.

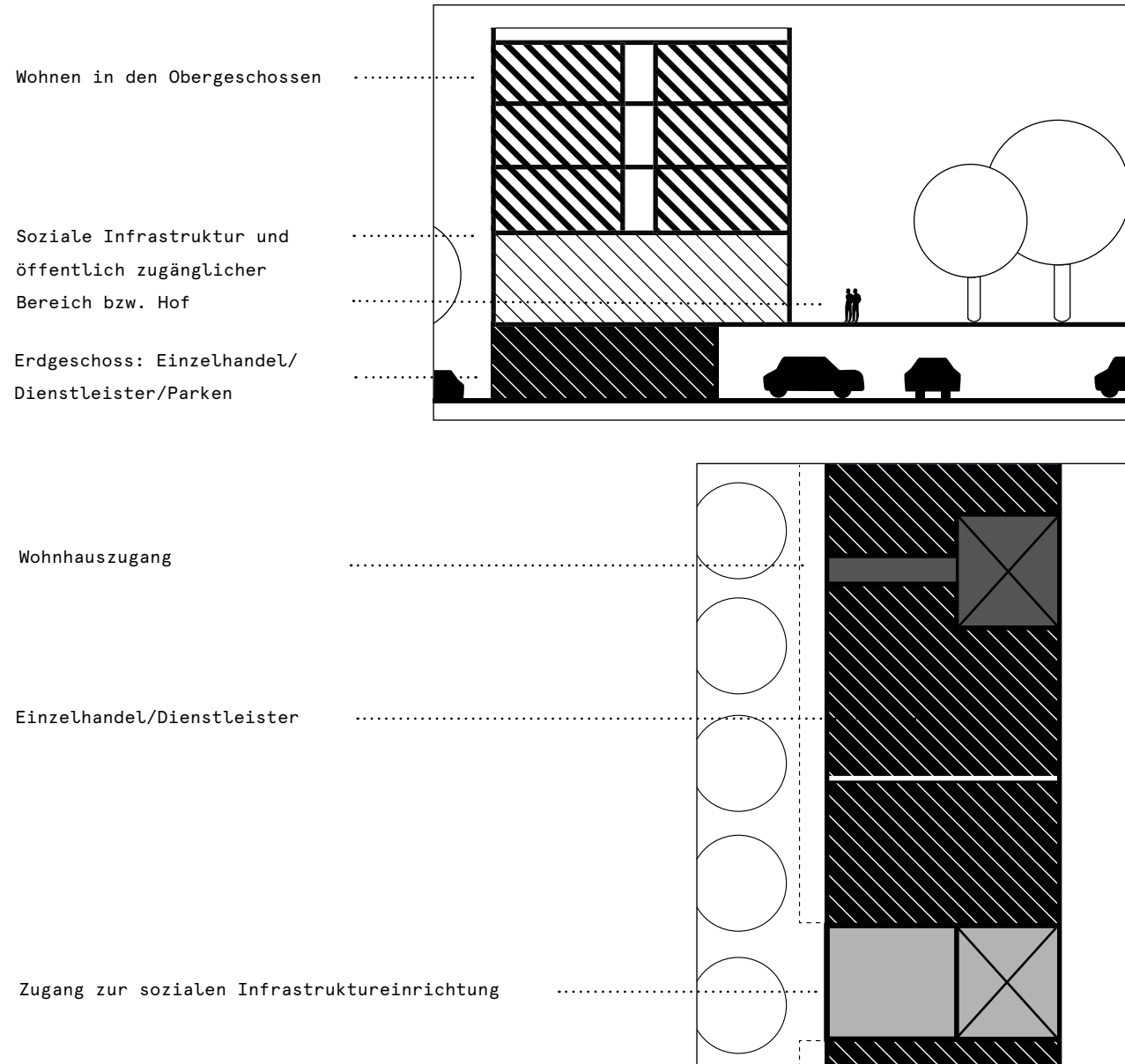
Die soziale Infrastruktur umfasst Schulen, Bibliotheken, Gesundheits- und Sozialeinrichtungen, Freizeitzentren und Nachbarschaftstreffs, Kinderspielplätze und öffentliche Freiflächen etc. All dies sind Zentren öffentlichen Lebens im Stadtkern, die einen wichtigen Grund darstellen, das Stadtzentrum zu besuchen. Sie unterstützen die Vitalität und Lebensfähigkeit einer Stadt erheblich.

Während öffentliche Freiflächen, Kinderspielplätze und Schulen meist eine große „Landnahme“ erfordern, lassen sich andere, nicht

PUBLIKATION



Gastronomie spielt eine wichtige Rolle bei der Belebung der Innenstadt – kann aber auch für Konflikte sorgen.



Die richtige Organisation macht ein störungsarmes Miteinander unterschiedlicher Nutzungen möglich.

besonders flächenextensive Elemente sehr gut in bestehenden Einrichtungen unterbringen, zum Beispiel oberhalb von Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschäften oder unterhalb der Wohngeschosse.

Die Bereitstellung von sozialer Infrastruktur ist ein wichtiger Aspekt der öffentlichen Daseinsvorsorge und für die Schaffung von lebendigen innerstädtischen Wohnquartieren. Da derartige Einrichtungen in der Regel von Kommunen oder anderen öffentlichen Trägern betrieben werden, stellt ihre strategische Neuausrichtung

zum einen eine gute Gelegenheit für die Kommunen dar, ihre Eigentumsrechte zu nutzen bzw. neues Eigentum zu erwerben, um so die Stadtzentren zu stärken, zum anderen eröffnet sich auch die Möglichkeit für privates Engagement. Die soziale Infrastruktur kann ein Katalysator für den Wandel sein. Ggf. macht eine größere funktionale Neuausrichtung innerstädtischer Hauptgeschäftsstraßen auch ein Neuordnungskonzept der sozialen Infrastruktur erforderlich. Schulen beispielsweise vermögen das städtische Gefüge in Stadtzentren zu bereichern. Sie können



Gestaltete Oasen bieten Aufenthaltsqualität in der Innenstadt.



Die Ganztagsschule St. Pauli in Hamburg fügt sich nahtlos in die Straßenbebauung ein.

leer stehende Gebäude funktional zu neuem Leben erwecken. Sie können vertikal auf mehreren Ebenen gegliedert angelegt und so in eigenen Gebäuden innerhalb innerstädtischer Baublöcke untergebracht sein.

Viele Einrichtungen sozialer Infrastruktur lassen sich sehr gut in Wohnblöcke integrieren. Eine ganze Reihe von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, insbesondere Bildungseinrichtungen wie Schulen, öffentliche Bibliotheken, Akademien, sind sogar mit darüber liegenden Wohnungen kombinierbar. Sie können relativ einfach in den unteren Geschossen von Gebäuden untergebracht werden bzw. lassen sich sogar übereinanderstapeln.

Neu erforderliche soziale Infrastruktur kann finanziell auch durch die Schaffung neuen, zusätzlichen Wohnraums quersubventioniert werden. Nicht mehr benötigte oder untergenutzte soziale Infrastruktur dagegen kann wieder für andere Zwecke freigegeben werden, oder um neu bebaubare Flächen für eine sinnvolle Umstrukturierung zu schaffen.

Eine sorgfältige Neuordnung der sozialen Infrastruktur kann zu einem positiveren städtischen Umfeld führen und die Besucherfrequenz erhöhen.

→ Hauptansätze:

- Nutzung des Potenzials sozialer Infrastruktur zur Stärkung des Stadtzentrums, wie zum Beispiel in Herten, wo Bildung künftig eine wichtige Funktion für eine Wiederbelebung der City haben und in Verbindung mit Wohnen und Dienstleistung den Nutzungsmix für die südliche Innenstadt bestimmen wird.
- Soziale Infrastruktur in andere Einzelhandels- und Wohnimmobilien integrieren.

Umnutzungseinzelbaustein öffentlicher Freiraum – Innerstädtische Frei- und Grünflächen

Wie schon im Zusammenhang mit der Umnutzungsoption „Wohnen“ erwähnt, sollte das Wohnumfeld ein positives, freundliches Erscheinungsbild erhalten. Eine hochwertige Gestaltung kann den Charakter einer ehemaligen Hauptgeschäftsstraße verbessern, die Ansiedelung wünschenswerter Nutzungsergänzungen unter-

stützen sowie die Attraktivität des öffentlichen Raums und das Wohnumfeld verbessern. Ein wichtiger Baustein für das Gelingen ist auch die räumliche Ausbildung von Plätzen und Parks. Gerade in funktional gestörten Bereichen, in denen Leerstand gehäuft auftritt und Immobilien verwaarlost, ist durch partiellen Rückbau die Schaffung neuer Stadtplätze oder kleiner Grünanlagen möglich.

Stadtplatz

Für alle zugänglich, bietet ein Stadtplatz einen formalisierten Freiraum, der zu vielfältigen Nutzungen einlädt und Identität stiftet. Er sollte vollständig autofrei sein, auch frei von ruhendem Pkw-Verkehr.

Öffentlicher Taschenpark

Ebenfalls allen öffentlich zugänglich, schließen Taschenparks Raumkanten innerhalb städtischer Blöcke und bieten darin abwechslungsreiche Zwischenräume. Eine Kombination aus harten Pflastern und weicher Landschaftsgestaltung ermöglicht eine flexible Nutzung.

→ Hauptansätze:

- Nutzen Sie Baulücken, Brachflächen oder abgängige Bausubstanz zur Anlage von kleinen Plätzen und Parks aus.

5. Praxisanleitungen für den Umbau bei einer funktionalen Neuausrichtung

Jedes Stadtzentrum weist im Bereich der Hauptgeschäftsstraßen unterschiedliche Situationen auf, in denen man mit Umnutzungen und bauliche Ergänzungen oder Ersatzbebauungen eine funktionale Neuausrichtung auf andere Nutzungen wie Dienstleistung, Wohnen oder Gewerbe erreichen kann.

Wie das im Einzelfall umgesetzt werden kann, zeigen konkrete Handlungsansätze. Sie sollen das Umdenken von der reinen Wiederbelebung des Einzelhandels hin zu größerer Nutzungsmischung in leer gelaufenen Citybereichen erleichtern. Deshalb werden auf den folgenden Seiten Praxisanleitungen zu den baulichen Erfordernissen für die in Kapitel 4 benannten Nutzungsoptionen gegeben. Sie sind jeweils gegliedert nach verschiedenen Handlungsebenen. Hierbei handelt es sich um unterschiedliche räumliche Ebenen bzw. die Objektebene. Ihnen sind am Ende jeweils mögliche Handlungsansätze zugeordnet, ergänzt um Hinweise auf potenzielle Problematiken. Generell ist bei allen Handlungsebenen auf eine gute architektonische und städtebauliche Gestaltung Wert zu legen. Nur so können die vorgeschlagenen Handlungsansätze und -empfehlungen ihr volles Potenzial innerhalb des Stadtzentrums entfalten. Alle Elemente sollten in einer kohärenten und attraktiven Weise so angeordnet werden, dass sie die Straßen positiv definieren sowie die Straßenhierarchie und die Notwendigkeiten öffentlicher Räume berücksichtigen.

5.1. Dienstleistungen

Hinsichtlich der klassischen innerstädtischen Funktionen „Kultur, Freizeit, Gastronomie“, „Dienstleistung und Verwaltung“, „Arbeit und Produktion“ sowie „Wohnen“ ist die Umnutzung der einstigen Ladenlokale in einer nicht mehr funktionierenden Hauptgeschäftsstraße zu Dienstleistungsbetrieben bzw. -bereichen sicher die einfachste Form der Umnutzung. Dies ist auch bereits tägliche Praxis.

Private einzelhandelsnahe Dienstleister wie Reisebüros, Banken und Sparkassen sowie gesundheits- und wellnessbezogene Dienstleister wie Ärzte, Krankengymnasten, Apotheker, Optiker, Kosmetikstudios und Ähnliches bereichern schon lange innerstädtische Geschäftsstraßen und sind für eine lebendige Innenstadt von hoher Bedeutung. Diese Dienstleister lassen sich in Innenstädten gut lokalisieren, da für sie in der Regel die räumliche Lage und die baulichen Gegebenheiten passen. Eine Spezialisierung auf Dienstleistungsgeschäfte kann zur Beseitigung von Leerständen und zu einer Attraktivitätssteigerung führen.

In aller Regel lässt sich die Umnutzung relativ einfach bewerkstelligen, weil sie sich primär auf die Erdgeschosszone und teilweise auch auf das 1. Obergeschoss konzentriert und die benötigten Betriebsflächen relativ größenähnlich zu den Ladenlokalen von Einzelhandelsgeschäften sind. In mischgenutzten Bereichen, in denen schon heute, neben dem Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnnutzungen vertreten sind, lässt sich dieses Umnutzungskonzept am einfachsten realisieren. Häufig ist mit dieser Form der Umnutzung jedoch kein großer Entwicklungsimpuls für das Quartier verbunden.

5.1.1. Handlungsebene: öffentlicher Freiraum

Während bei diesem Umnutzungskonzept auf der Objektebene kaum Handlungsbedarf besteht, sollte im öffentlichen Freiraum, der ja zumeist identisch mit dem Straßenraum ist, neben dessen Gestaltung besonderes Augenmerk auf die verkehrliche Erschließung gelenkt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass Parkplätze in der Nachbarschaft zur Verfügung stehen, vor allem auch Parkmöglichkeiten für Kurzzeitparker und Haltebuchten für Taxen sowie eine adäquate Anbindung an das ÖPNV-Netz. Eine Mischung mit gastronomischen Lokalitäten verbessert in aller Regel die Akzeptanz derartiger „Dienstleistungsmeilen“ erheblich (vgl. auch Kapitel 4).

→ Handlungsansätze:

- Schaffung von Parkraum für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Nachbarschaft.
- Mischung mit Gastronomie erhöht die Attraktivität von Dienstleistungsmeilen.
- Im Falle einer bisher als Fußgängerzone genutzten Hauptgeschäftsstraße ist eine verkehrliche Öffnung zu prüfen.

5.1.2. Handlungsebene: Gebäude

Hier besteht bei der Nutzungsänderung von Einzelhandel in Richtung Dienstleistung in aller Regel geringer Umbaubedarf. Dieser beschränkt sich lediglich auf die Einrichtung der Ladenlokale. Die Erschließung kann meist erhalten bleiben. Je nach Art der Dienstleistungen können Änderungen der Erdgeschossfassaden notwendig sein, um zum Beispiel Dienstleistungen, die eine stärkere Privatsphäre benötigen, besser abzuschirmen. Bei derartigen Umbauten sollte darauf geachtet werden, die Fassade weiterhin „aktiv“ zu gestalten, das heißt, eine visuelle Wechselbeziehung zwischen Ladenlokal und Straße zu erhalten, sodass weiterhin eine soziale Kontrolle des Außenraums stattfindet. Dies ist oftmals nicht einfach herzustellen, weil einige Dienstleister dazu neigen, ehemals offene Fassaden stärker zu schließen.

5.2. Innerstädtisches Wohnen in gemischt genutzten Quartieren

Naturgemäß sind innerstädtisch gelegene Wohnstandorte keine reinen Wohngebiete, sondern gemischt genutzte Wohnquartiere. Nur diese Art der (Misch-)Nutzung bietet die Möglichkeit, eine lebendige Innenstadt mit urbaner Atmosphäre zu schaffen. Einer bisher eher monostrukturell auf Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung setzenden Innenstadt bietet sich durch eine Intensivierung der Wohnnutzung die Chance, sowohl die innerstädtische Frequenz durch zahlreiche Neubürger wiederzubeleben als auch dem verbliebenen Einzelhandel, der ansässigen Gastronomie und den vorhandenen Dienstleistern eine Existenz als innerstädtische Versorger zu ermöglichen. Gegebenenfalls ist eine Stärkung, Ausweitung oder Neuanlage der sozialen Infrastruktur notwendig.

Wenn sich die nicht mehr funktionierenden Einzelhandelsnutzungen, wie es die Regel ist, innerhalb einer bestehenden Blockrandbebauung befinden, wird sich die Umnutzung zu Wohnzwecken zumeist darauf konzentrieren, das Erdgeschoss bzw. 1. Obergeschoss entsprechend den neuen Nutzungen umzugestalten, den privaten Freiraum gestalterisch aufzuwerten sowie den öffentlichen Raum neu zu definieren. Die Schwierigkeiten der Umsetzung liegen dabei meist in den komplizierten Eigentumsverhältnissen, in der adäquaten Umnutzung des Erdgeschosses und in der Gestaltung eines attraktiven Wohnumfelds sowohl im privaten als auch im öffentlichen Bereich. Großflächige Einzelhandelsimmobilien wie Waren-

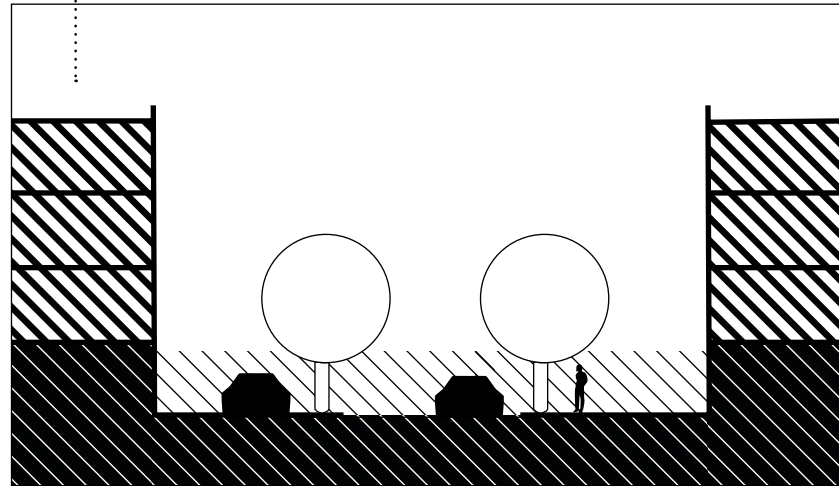
häuser, aber auch kleinere Einkaufszentren bieten eine gute Möglichkeit, auf ihren oberen Geschossen Wohngebäude zu errichten, während im Erdgeschoss der Einzelhandel erhalten bleiben kann. Naturgemäß sind derartige Umbauten bautechnisch nicht ganz einfach und relativ kostenintensiv. Dennoch gibt es inzwischen zahlreiche Beispiele, wie eine solche Chance genutzt werden kann (zum Beispiel Umbau des ehemaligen Hertie-Warenhauses in Lünen und des ehemaligen Karstadt-Warenhauses in Gelsenkirchen-Buer¹⁾).

Zur Integration von neuen Wohngebäuden bzw. zur Schaffung von neuem Wohnraum bieten sich je nach räumlicher Situation verschiedene Standorte an. Generell ist dabei darauf zu achten, dass die Differenzierung zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Räumen der Komplexität eines mischgenutzten Wohnquartiers entspricht.

5.2.1. Handlungsebene: öffentlicher Freiraum

Um innerstädtisches Wohnen attraktiv zu machen, ist es notwendig, die für das Wohnen notwendige Privatsphäre herzustellen, verkehrliche Lösungen anzubieten und ebenso adäquate Lösungen für die Ver- und Entsorgung zu schaffen. Alle Lösungen müssen der Verbesserung des Wohnumfelds dienen. Eine differenzierte Abstufung zwischen öffentlichen und privaten Freiräumen kann das innerstädtische Wohnen deutlich attraktiver machen. Gleichzeitig können durch die Anlage kleinerer innerstädtischer Freiflächen gestalterisch ansprechende Reserveflächen für die künftige Entwicklung geschaffen werden. Auf die im Folgenden dargestellten Handlungsbereiche ist besonders zu achten.

Wohnen in den Obergeschossen:
Große aktive Fassaden haben durch attraktive Schaufenster und durch Aussichtsmöglichkeiten eine zivilisierende Wirkung auf die Öffentlichkeit. Die Höhe eines Hauseingangs (Lobby) kann erhöht sein, um dadurch den positiven Einfluss auf die Öffentlichkeit zu verstärken. Nebenräume im hinteren Bereich können in der Höhe minimiert werden



1. Negativcharakter von Hauptverkehrsstraßen mildern

Wenn es sich bei der funktional neu auszurichtenden Hauptgeschäftsstraße zugleich um eine Hauptverkehrsstraße handelt, müssen deren üblicherweise zu beobachtenden Negativeigenschaften (Lärmbelästigung, schlechte Luftqualität, hohes Verkehrsaufkommen und schlechte Querbarkeit) zurückgedrängt werden. Die Straße sollte ein positives Erscheinungsbild bekommen und aktive Fassaden entlang ihrer gesamten Länge erhalten. Eine hochwertige Gestaltung kann den Charakter einer ehemaligen Hauptgeschäftsstraße aufwerten, die Ansiedlung wünschenswerter Nutzungsergänzungen unterstützen, die Attraktivität des öffentlichen Raums und das Wohnumfeld verbessern und höhere private Investitionen auslösen.

→ Handlungsansätze:

- Maximierung der Attraktivität des öffentlichen Raums durch Verringerung des Lärmpegels und Schaffung einer geschützten Umgebung für Fußgänger.
- Schaffung ansprechender Fassaden, die einen zivilisierenden Effekt haben.
- Schaffung einer ansprechenden Gestaltung des öffentlichen Bereichs mit ausreichend breiten Bürgersteigen, proportionalen Stadtmöbeln und Bepflanzung.
- Sicheres Queren für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen.

- Überdenken der bisherigen Verkehrsführung, um einen problematischen Verkehrskorridor zu vermeiden.
- Strategischer Einsatz von Grünflächen (Bäume, grüne Fassaden, begrünte Dächer).
- Nutzung des Erdgeschosses, um den öffentlichen Bereich zu aktivieren.
- Verbesserung der Luftqualität durch Pflanzen und architektonische Elemente (filternde Fassadenschichten).
- Entfernung unnötiger Straßenschilder.

→ Problematik:

- Erheblicher Abstimmungsbedarf ist vonnöten, zum Teil hohe Investitionskosten für die Kommunen,
- ggf. Abstimmungsbedarf mit überörtlichen Verkehrsträgern.

2. Bauliche Elemente einer Fußgängerzonengestaltung anpassen

Die Gestaltung einer Fußgängerzone dient im Kern dem angenehmen Bummeln und Flanieren beim Einkaufen. Hierfür haben sich in den letzten Jahrzehnten verschiedene Gestaltungsmuster herausgebildet. Eine hochwertige Pflasterung, passendes Mobiliar und Grünelemente sind dabei die zentralen Elemente. Wenn sich jedoch der Nutzungscharakter einer Straße in Richtung Wohnen verändert, wird der öffentlichen Raum Angebote machen müssen, die sich

EINKAUFSTRASSEN NEU DENKEN



Nach dem Umbau hat die Harlemmerstraat in Leiden den Wechsel von der Einkaufsstraße auch gestalterisch vollzogen.

PUBLIKATION

SBK #16 - 04.04.2019

weniger an die gesamte Stadtgesellschaft richten, sondern den Ansprüchen der Bewohner des Quartiers bzw. der Straße angemessen sind. Der Treffpunktcharakter und Spielbereiche müssen stärker in den Mittelpunkt gerückt werden, aber auch halböffentliche Gebäudevorbereiche innerhalb der Erdgeschosszone sind zu schaffen (s. dazu den nachfolgenden Punkt 4).

→ Handlungsansätze:

- Aufbau von Quartiersstraßen mit Spielstraßencharakter.
- Integration kleinerer Spielelemente.
- Erstellung von Treffpunkten.
- Schaffung halböffentlicher Gebäudevorbereiche innerhalb der Erdgeschosszone.

3. Nutzung von Baulücken oder ähnlichen Flächen zur Schaffung von öffentlichen, begrünten Plätzen für unterschiedliche Aktivitäten

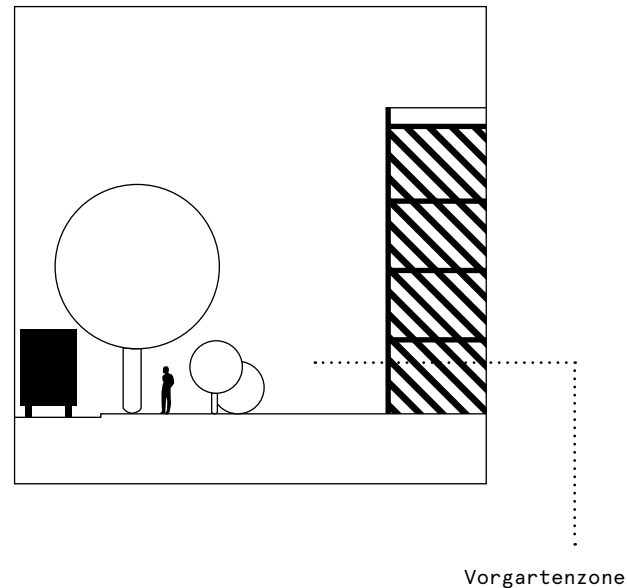
Um die Akzeptanz von innerstädtischem Wohnen zu erhöhen, ist eine Verbesserung des Wohnumfelds unerlässlich. Hierbei kommt insbesondere den öffentlichen Plätzen und Grünanlagen eine besondere Bedeutung zu. Wenn es derartige Flächen nicht innerhalb einer neu auf das Wohnen auszurichtenden Hauptgeschäftsstraße oder in deren Nachbarschaft gibt, können beispielsweise Baulücken oder andere mindergenutzte Freiflächen zur Schaffung von öffentlichen, begrünten Plätzen für unterschiedliche Aktivitäten genutzt werden.

→ Handlungsansätze:

- Schaffung von gemeinschaftlich nutzbaren (begrünten) Flächen oder Spielplätzen.
- Erzeugung eines Quartierscharakters.
- Stärkung der Identität.

→ Problematik:

- Evtl. muss die Kommune Eigentum erwerben



Innerstädtisches Wohnen entlang einer Hauptstraße kann durch die Verwendung von großzügigen Gehsteigen, Vorgärten und geeigneter Bepflanzung attraktiv gestaltet werden.

4. Vorgärten an Straßenvorderseite (halböffentlicher Freiraum)

Um das innerstädtische Wohnen einer breiteren Masse von Nachfragern zugänglicher zu machen und deren Akzeptanz zu erhöhen, bedarf es einer stärkeren Abstufung zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Räumen. Insbesondere den halböffentlichen Räumen kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, weil vor allem durch sie eine Distanz entsteht, die den Menschen Geborgenheit im Privaten ermöglicht. Denn die Schaffung derartiger Bereiche erzeugt eine räumliche Distanz privater Wohnflächen zum öffentlichen Raum. Gleichzeitig ermöglichen sie eine bessere soziale Kontrolle und eine Verbesserung des Wohnumfeldes. Ein Beispiel für eine derartige „Zonierung“ sind die sogenannten „Bremer Häuser“. Ihre Vorgärten grenzen unmittelbar an den öffentlichen Straßenraum, schaffen aber gleichzeitig eine räumliche Distanz. Eine derartige Maßnahme kann sogar erdgeschossiges Wohnen ermöglichen.

EINKAUFSTRASSEN NEU DENKEN

PUBLIKATION

SBK #16 - 04.04.2019



Auch kleine Maßnahmen wie Hofbegrünungen tragen zur Qualität bei.

→ Handlungsansätze:

- Schaffung von Vorbereichen in Form von begrünten Vorgärten oder zumindest begrünten Randstreifen.
- Baumpflanz- oder Heckenzonen im Gehsteig geben einen guten akustischen Puffer zwischen Straße und Gebäuden und schaffen gleichzeitig einen intimeren Fußgängerbereich.

→ Problematik:

- Eigentumsverhältnisse der Vorbereiche sind zu klären,
- evtl. sind neue Gestaltungsprinzipien für den öffentlichen Raum und für den privaten Freiraum erforderlich,
- ggf. wird der Umbau bisheriger Gehweg- und Straßenflächen nötig,
- die Auswirkungen auf Zufahrten sowie auf bisher als öffentliche oder private Parkplatzflächen genutzte Bereiche sind zu prüfen.

5.2.2. Handlungsebene: halbprivater bzw. privater Freiraum

Die Attraktivierung des Wohnumfelds durch Begrünung ist geradezu zwingend für die Akzeptanz innerstädtischen Wohnens. Der Ausblick aus der Wohnung auf versiegelte oder ausschließlich für den ruhenden Verkehr bzw. als gewerbliche Abstell- oder Müllflächen genutzte Innenhöfe wirkt abschreckend. Für eine räumliche Verbindung zwischen Wohnraum und Außenraum mittels Balkonen ist eine Aufwertung des Freiraums nicht nur auf der Straßenseite, sondern auch auf der von der Straße abgewandten Seite unerlässlich.

Derartige Wohnumfeldverbesserungen in zentralen Lagen können auch zu einer Verringerung der Verkehrsfrequenz führen, wenn nämlich die höhere Aufenthaltsqualität dafür sorgt, dass die Menschen ortsfester werden und somit weniger Verkehr erzeugen. Die Verknappung von Stellplatzflächen für den motorisierten Individualverkehr kann zudem einen Beitrag zu einer klimaschonenderen Mobilität leisten, zumal die Nutzung eines Pkw in der Innenstadt wenig Sinn macht, die Nutzung des ÖPNV bzw. Fahrrads oder von Carsharing-Angeboten hingegen eine kostengünstige und bequeme Alternative ist.

Gemeinschaftlich von den Bewohnern nutzbarer Freiraum im Wohnungsbau kann halbprivat oder privat sein. Er sollte attraktiv gestaltet sein, Aufenthaltsqualität besitzen und von den Wohnungen aus zu übersehen sein, um die Nutzung zu fördern und Sicherheit zu bieten. Private Bereiche wie Balkone und Gärten orientieren sich zu ihm und gehen zum Teil fließend in diesen über. Der Grad ihrer Zugänglichkeit und Verwaltung unterscheidet halbprivate und private Freiflächen.

→ Handlungsansätze:

- Entsiegelung und Begrünung von Innenhofbereichen.
- Weitestgehende Reduzierung oberirdischer Stellplatzflächen.



Die Vorzonen historischer Bremer Häuser gestalten den Übergang vom Öffentlichen ins Private.

5.2.3. Handlungsebene: Gebäude (Objekt)

Um einen Funktionswandel in einer Geschäftsstraße einleiten zu können, sind Veränderungen am Gebäude natürlich der maßgebliche Handlungsbe-
reich. Was dabei zu beachten ist, wird im Folgen-
den vorgestellt. Dabei wird zwischen räumlichen
Bereichen (A) und einzelnen, für die Wohnfunktion
wichtigen Elementen (B) unterschieden.

A1. Umnutzungen zu Wohnungen, Allgemeines

Die Privatsphäre ist einer der wichtigsten Faktoren,
die bei der funktionalen Umwandlung von bislang
durch Einzelhandels- oder Dienstleistungsfunkti-
onen geprägten Bereichen in ein innerstädtisches
Wohnquartier berücksichtigt werden müssen. In
Siedlungen, in denen Menschen nah beieinander
wohnen, müssen deren individuelle Wohnungen
visuell und akustisch voneinander getrennt sein.
Eine Möglichkeit der privaten Abschirmung nach
außen besteht in der Schaffung ausreichender
räumlicher Distanz zur Nachbarbebauung. Im Falle
starker Verdichtung reduziert sich naturgemäß
diese Distanz. Jedoch gibt es Mittel, diese fehlen-
de räumliche Distanz zu reduzieren – durch
bestimmte Elemente wie Bepflanzungen oder
geschickte Fassadenschichtungen mithilfe von
Balkonen und Loggien.

Neben der visuellen Abschirmung ist die
akustische Privatsphäre für die Bewohner von
grundlegender Bedeutung. Schallübertragung
zwischen angrenzenden Wohneinheiten ist der
häufigste Anlass nachbarschaftlichen Streites
innerhalb eines Hauses. Zwischen den akustisch
empfindlichen Räumen ist deshalb dem Schall-
schutz ausreichend Beachtung zu schenken

Eine Umnutzung eines im Erdgeschoss
liegenden Ladenlokals zu einer künftigen Wohnung
ist in aller Regel schwierig zu bewerkstelligen,
da dieser Bereich sowohl visuell als auch akustisch
noch höhere Anforderungen an die Schaffung
einer ausreichenden Privatsphäre stellt. In aller
Regel eignen sich diese Bereiche eher für die
Unterbringung von gemeinschaftlichen Räumen,
zum Beispiel als größere Lobby mit ausreichen-
dem Platz für Kinderwagen, Rollatoren, Fahrräder,

- Verzicht auf Einfriedungen oder zumindest Schaffung von begrünten Grundstückseinfriedungen.
- Schaffen eines guten Einblicks auf die Freiflächen.
- Herstellen von leicht zugänglichen und attraktiven Räumen mit einem angemessenen Grad an Privatsphäre.

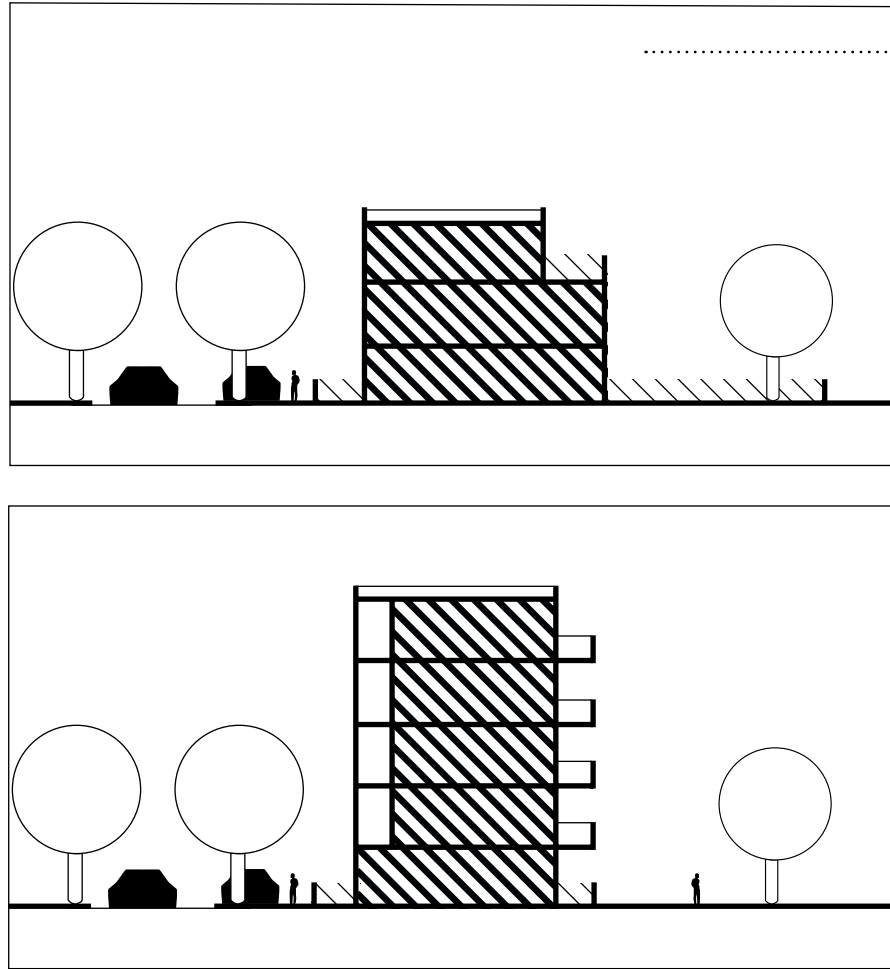
→ Problematik:

- Blockkonzepte bedürfen der Einigkeit der Grundstückseigentümer.
- Neuordnung von Entsorgungseinrichtungen und Parkplätzen ist notwendig (ggf. Sammelgaragen in Nachbarschaft (Nachbarschaftsparkhaus)).

PUBLIKATION



Auch ehemalige Verwaltungsgebäude können zu Wohnungen umgebaut werden, wie hier das Projekt Hohe Pforte in Köln.
Architektur: Bauwerkstadt Bonn mit 5b Bau- und Projektmanagement, Bonn



Wohnen im EG: Vorgärten bzw. ebenerdiger Freiraum Erdgeschosswohnungen benötigen ausreichenden Freiraum vor sich, um ausreichende Privatsphäre zu gewährleisten. Dies muss bei der Einrichtung von Erdgeschosszonen in den jeweiligen Straßenrandbebauungen berücksichtigt werden. Die Vorbereiche nehmen geraden im Straßenraum Platz ein, der dort entweder nicht vorhanden ist oder für andere Zwecke benötigt wird.

PUBLIKATION

Paketstationen, aber auch für die Einrichtung gemeinschaftlich nutzbarer Räume wie Partyraum, Spiel- und Gästezimmer. Natürlich können sich weiterhin auch partiell Nahversorgungsgeschäfte in einzelnen Bereichen ansiedeln, wenn aufgrund der funktionalen Umwandlung in ein innerstädtisches Wohnquartier die Anzahl der dort lebenden Menschen und damit der Bedarf wieder angestiegen ist und das Nachfrageverhalten sich erhöht hat

→ Handlungsansätze:

- Schaffung einer sowohl visuellen als auch akustischen Privatsphäre.
- Die Trennung von privatem und öffentlichem Raum muss deutlich lesbar sein.
- Erdgeschossbereich primär für halbprivate, gemeinschaftlich Nutzungen geeignet.

Die zum Teil sehr unterschiedlichen Lebensformen bedürfen unterschiedlicher Wohnkonzepte.

Für die wichtigsten Gruppen sind nachfolgend verschiedene Handlungsansätze dargestellt.

Familienwohnungen

Ein Angebot von Familienwohnungen im Stadtzentrum ist attraktiv wegen deren Nähe zu öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen Dienstleistungen. Die Bereitstellung von Familienwohnungen in Stadtzentren mit höheren Dichten sorgt für eine bessere soziale Durchmischung und eine interessantere Mischung von Wohnungstypologien. Insofern gibt es in allen Innenstädten eine Nachfrage nach Wohnungen für Familien, auch wenn das Reihenhäuser, das Einfamilienhaus oder das Doppelhaus in den durchgrüneten Wohnquartieren der Vorstädte dem Idealtypus der meisten Familien immer noch eher entspricht. Familienwohnungen im Geschosswohnungsbau mit hoher Dichte werden jedoch nur dann nachgefragt, wenn sie lebenswert und attraktiv sind.

EINKAUFSTRASSEN NEU DENKEN



Das Lofthofhaus 1 nutzt die Potentiale eines alten Werkstattgebäudes in der Düsseldorfer Innenstadt.
Architektur: ANDERSWOHNENINDERSTADT.DE

Familienwohnungen benötigen eine größere Wohnfläche und zum Teil auch größere Räume als andere Wohnungen und sind daher in innerstädtischen Lagen mit höherer Dichte eingeschränkter realisierbar. Auch sind Balkone bei der Umnutzung von Bestandsbauten häufig nur schwieriger zu verwirklichen, da sie bei Wohnungen für mehrköpfige Familien einen größeren Platzbedarf aufweisen als Balkone für Kleinwohnungen. Maisonetten bieten eine räumlich interessante und möglicherweise leichter realisierbare Lösung für die Schaffung von Familienwohnungen in innerstädtisch gelegenen Bestandsbauten.

→ Handlungsansätze:

- Schaffen von Familienwohnungen zur Differenzierung des Wohnungsangebots und zur Bedienung der Nachfrage urbaner Lebensstiltypen.

- Entwicklung räumlich interessanter und realisierbarer Lösungen.

Wohnen für Singles, Studierende und Senioren
Wohnungen für Singles, Studenten und ältere Menschen sollten nicht zuletzt deshalb geschaffen werden, um zu allen Tageszeiten eine erhöhte Frequenz innerhalb des innerstädtischen Wohnquartiers zu garantieren.

Wohnungen für unterschiedliche Zielgruppen wie Singles, Studierende, Senioren, Familien und andere Bewohner können ein gewisses Konfliktpotenzial zur Folge haben, bieten zum Teil aber Vorteile, etwa die Möglichkeit für soziale Kontakte, die das gegenseitige Verständnis fördern. Entsprechend sind die soziale Mischung der angestrebten Umnutzung als Wohngebäude und das damit verbundene Wohnungsangebot zu konzipieren. Naturgemäß ist die Unterbringung gleicher oder ähnlich großer Wohneinheiten einfacher. Je nach

SBK #16 - 04.04.2019

Konzeption ergeben sich auch spezifische Anforderungen an den Eingangsbereich des Wohngebäudes.

Da viele Menschen bis ins hohe Alter in ihren Wohnungen bleiben möchten, sollte nicht nur bei der Schaffung von Seniorenwohnungen auf Barrierefreiheit geachtet werden. Der Wunsch, mit und in der Nähe von anderen zu sein, und das Bedürfnis nach Hilfe zu Hause unter Beibehaltung der Unabhängigkeit sind ebenso zu beachten. Hinsichtlich dieser Aspekte bietet gerade das schwer für das Wohnen nutzbare Erdgeschoss gute räumliche Gestaltungsansätze. Bürgerwohnheime für ältere Menschen und Seniorenwohngemeinschaften können eine interessante Wohnform für diejenigen sein, die sich verkleinern und weiterhin einen guten Zugang zu Dienstleistungen und anderen Annehmlichkeiten städtischen Lebens erhalten möchten, während sie gleichzeitig Unterstützung durch Haushaltshilfen nutzen.

→ Handlungsansätze:

- Bereitstellung von Wohnungsangeboten im Stadtzentrum für verschiedene Bevölkerungsgruppen wie zum Beispiel ältere Menschen und Studierende.
- Schaffung von unterschiedlichen Angeboten für ältere Menschen, um ihnen ein weitgehend selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen.
- Grundsatzfrage der Trennung oder des Zusammenschlusses von Wohnformen für unterschiedliche Altersgruppen unter einem Dach nach den räumlichen Gegebenheiten und der sozialen Gesamtkonzeption klären.

A2. Umnutzung für gemeinschaftlich nutzbare Bereiche (in den Erdgeschossen)

Die Umnutzung einer ehemaligen Hauptgeschäftsstraße als innerstädtisches Wohnquartier kann zu einer steigenden Rentabilität für einige verbliebene Einzelhändler und Dienstleister führen, im günstigsten Fall sogar zu Neuansiedlungen für Versorger. In den meisten Fällen werden jedoch die Erdgeschosse neue, einzelhandelsfremde Nutzungen erhalten. Dies können Frei-

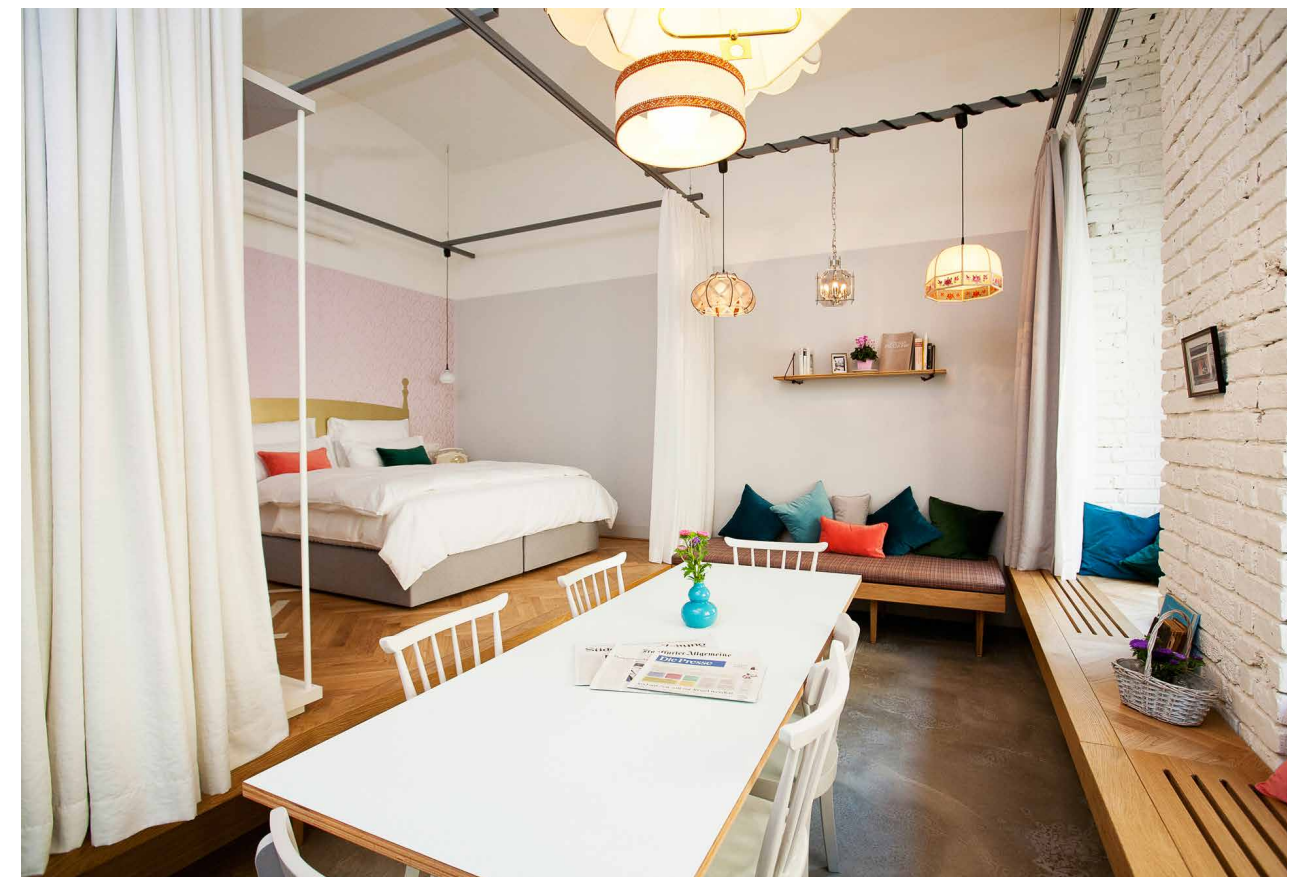
zeitangebote, Einrichtungen sozialer Infrastruktur und in einigen Fällen Wohnungen sein. Zum größten Teil bildet die Erdgeschosszone einen Teil des kollektiven Bestands eines Straßenabschnitts, mit einem darüber liegenden persönlichen Raum. Wie diese kollektive Zone zu behandeln ist, definiert die Art der Straße. Je besser die Gestaltung, desto attraktiver und benutzerfreundlicher ist sie – und desto höher ist die Lebensqualität, die sie für die Nachbarschaft bietet.

Wie zuvor zum Thema „Wohnen“ geschildert, kann die Erdgeschosszone nur bedingt Privatsphäre bieten, weshalb sie sich häufig besser für Nebennutzungen des Wohnens anbietet wie für Wohneingänge/Lobbys mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Rollatoren, Kinderwagen etc. (s. hierzu A3.) oder für die Einrichtung von Gemeinschaftsräumen (Partyräume, Spielräume oder Gästezimmer).

Andere Möglichkeiten bieten quartiersbezogene Funktionsbereiche wie Paketstationen, Radstationen oder innovative Beherbergungskonzepte wie es zum Beispiel das Grätzlhotel (Quartiershotel) in Wien erfolgreich vorexerziert.

→ Handlungsansätze:

- Auswahl der Nutzungen in Abhängigkeit von der jeweiligen funktionalen Neuausrichtung und räumlichen Situation – Stichwort: adäquate Umnutzung.
- Sinnvolle Einbettung der Nutzung in ein umfassendes Quartierskonzept.
- Wohnnebennutzungen bieten generell gute Nutzungsmöglichkeiten.



Die frühere Einzelhandelsnutzung spiegelt sich in der Gestaltung der Suiten des dezentralen Grätzlhotels in Wien.

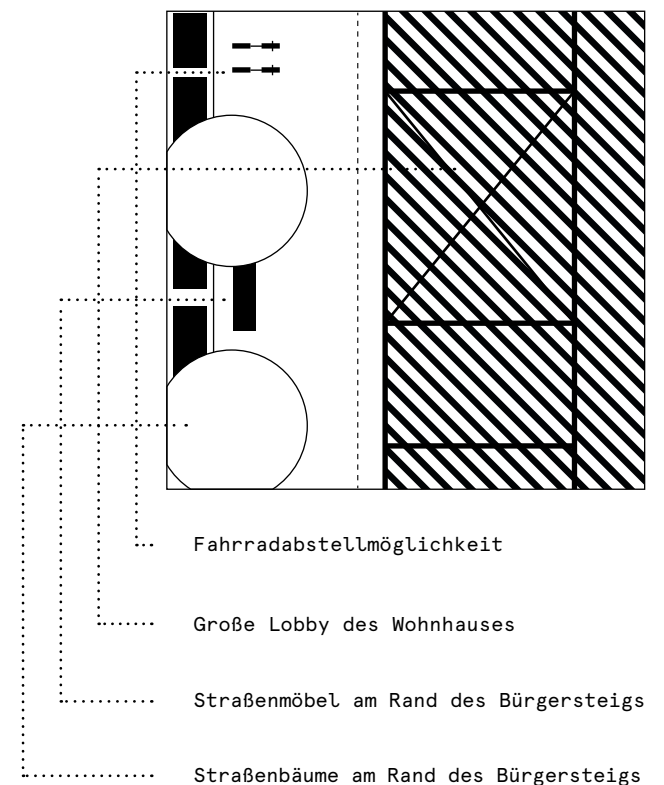


Ehemalige Ladenlokale lassen sich auch für Dienstleistungen umnutzen. Architektur: baumann.dürr, Karlsruhe

EINKAUFSTRASSEN NEU DENKEN



Ehemalige Ladenlokale im Erdgeschoss eignen sich sehr gut für eine gemeinschaftlich genutzte Lobby.



A3. Hauseingänge/Lobbys

Straßenseitig liegende Eingänge zu Wohngebäuden: Ein offen gestalteter Eingangsbereich (Lobby) zu einem Wohngebäude steigert dessen Wertigkeit und bildet auch einen geringeren Kontrast zu etwaig benachbarten Geschäften. Derartige offene Eingangsbereiche verbessern zudem die positive Ausstrahlung auf den öffentlichen Raum.

Für die Integration des Eingangs zu den Wohnhäusern gibt es je nach Nutzung der Erdgeschosse der Nachbarschaft mehrere Gestaltungsoptionen:

- Der Zugang zum Wohnhaus wird in Anlehnung an eine Schaufenstergestaltung in die Straßenfront integriert (Nachbarschaft: Geschäftsnutzung).
- Das Wohnhaus erhält straßenseitig einen halböffentlichen Vorbereich, von dem aus der Zugang erfolgt (Nachbarschaft: Wohnnutzung).
- Das Wohnhaus kann auch hofseitig von einem erhöhten Bereich aus betreten werden (zum Beispiel oberhalb einer Tiefgarage im Innenhof mit darüber liegender Grünfläche).

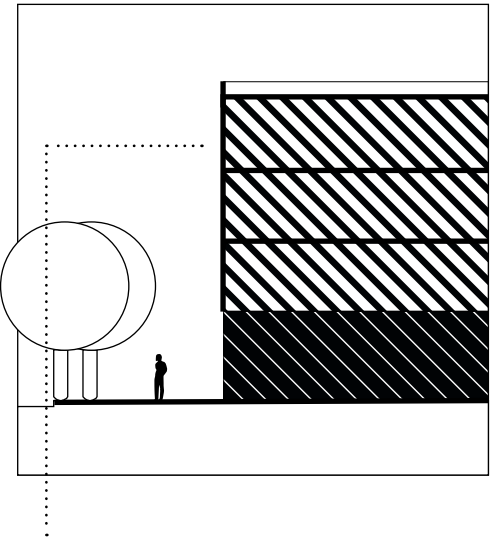
Die Auswirkungen der Wohnbebauung auf den darunter liegenden Nichtwohnraum und umgekehrt sollten minimiert werden. Der Nichtwohnraum bzw. der gesamte gemeinschaftlich nutzbare Raum sollte so gestaltet sein, dass klar definierte Strukturen und Eigentums Grenzen sowie angemessene Wohnmöglichkeiten gegeben sind.

Bei der Abfolge der Räume von der Einkaufsstraße bis zur Haustür sollte Sorgfalt walten. Private Bereiche und Eingänge sollten als solche klar erkennbar sein.

SBK #16 - 04.04.2019

Eingänge zu kleineren Wohnhäusern

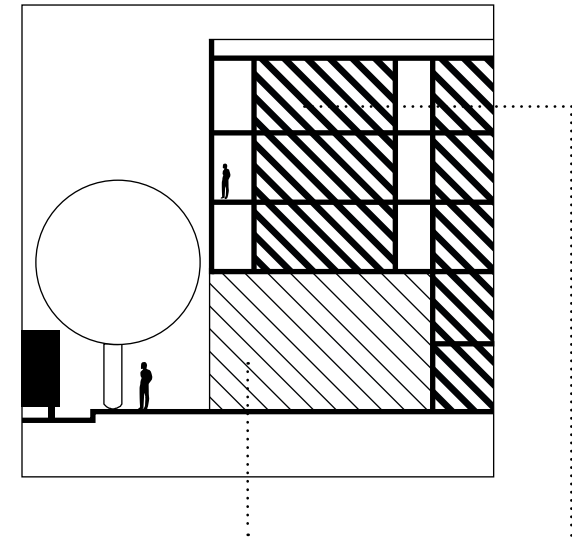
Kleinere Hauseingänge lassen sich gut in Ladenfrontfassaden integrieren und diskret zwischen den Ladenfronten positionieren, um so deren Privatsphäre zu erhöhen.



Wohnen in den Obergeschossen

Gemeinschaftslobby

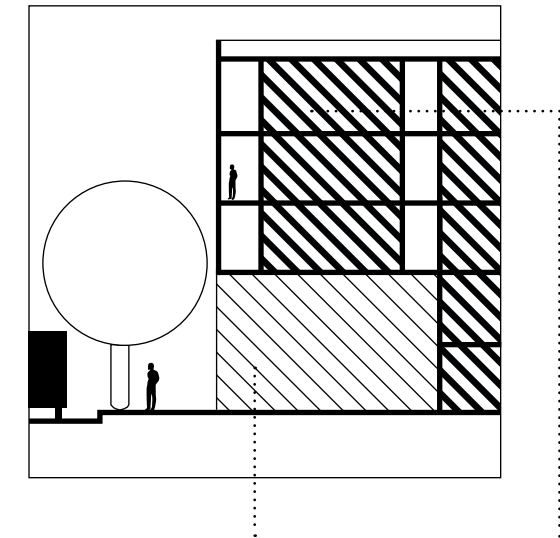
Die Schaffung von Gemeinschaftslobbys kann auch genutzt werden, um den öffentlichen Bereich zu stärken. Solch gemeinschaftlich nutzbare Bereiche vermögen die Nachbarschaft zu stärken und so die positive Wirkung auf den öffentlichen Raum zu erhöhen.



Gemeinschaftlich genutzte Lobby Wohnen in den Obergeschossen

Ecklobby

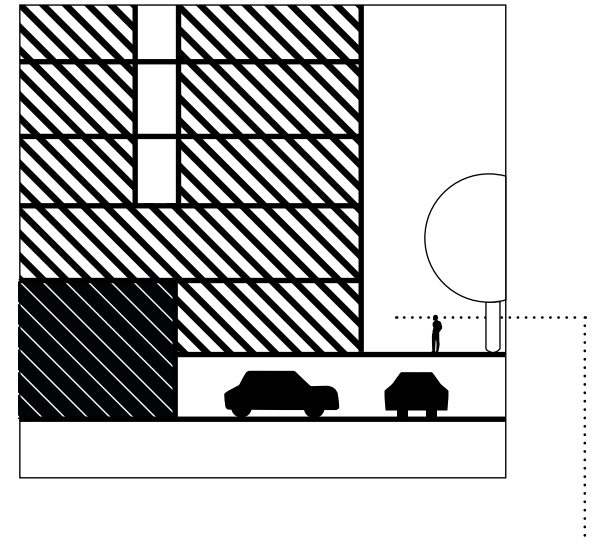
Öffentlich nutzbare Lobbys lassen sich sehr gut in Eckgebäuden einrichten, um zum Beispiel Paketstationen, Fahrradstationen oder Ähnliches unterzubringen.



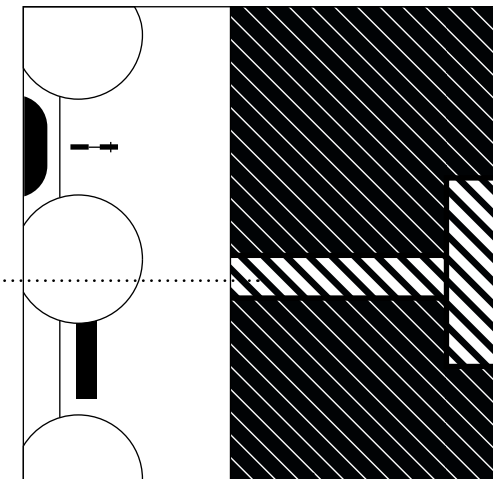
Gemeinschaftlich genutzte Lobby Wohnen in den Obergeschossen

Hofseitig liegende Zugänge

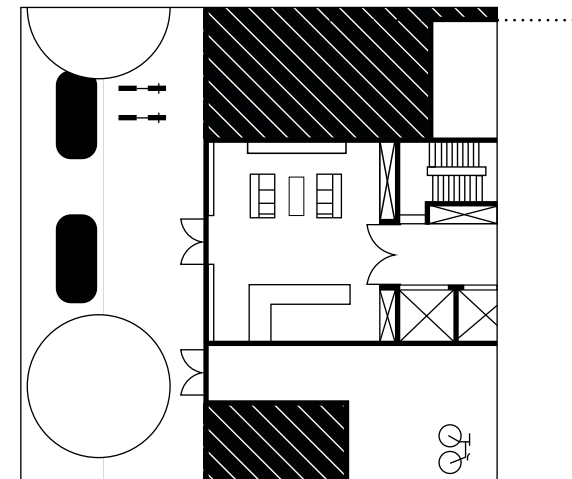
Hofseitig liegende Eingänge bieten wenig Konfliktpotenzial mit anderen Nutzungsbereichen im öffentlichen Straßenraum. Insbesondere erhöht liegende Wohnhauseingänge (zum Beispiel über einem erhöht liegenden Innenhof) ermöglichen eine problemlose Erschließung unter gleichzeitiger Beibehaltung von Geschäften oder öffentlich nutzbaren Bereichen in den Erdgeschossen auf der Straßenseite.



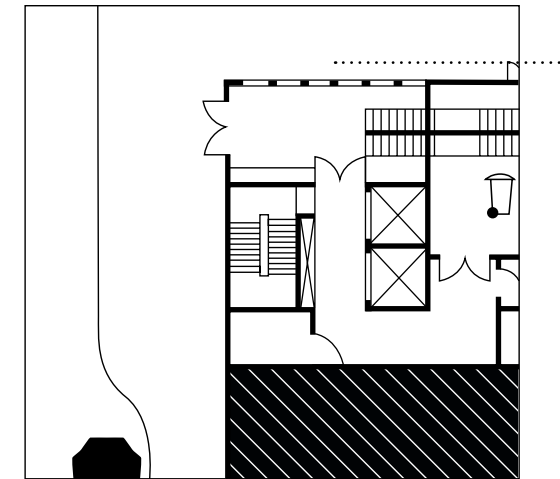
Hofseitig erhöht liegender Zugang oberhalb eines Parkdecks



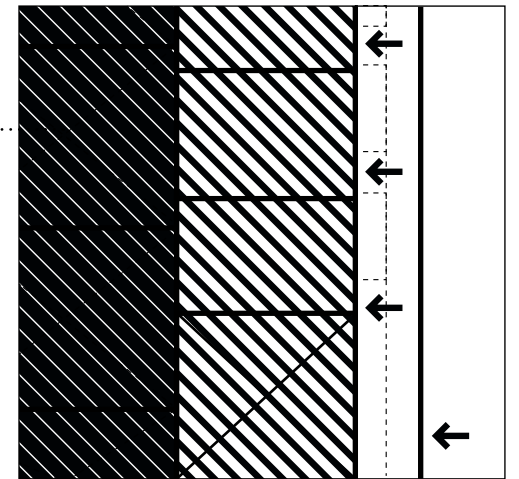
Handel oder Dienstleister im Erdgeschoss
diskreter Zugang zu den Wohnungen



Maximale Transparenz



Maximale Transparenz



räumlich hohe Ladenlokale im Erdgeschoss

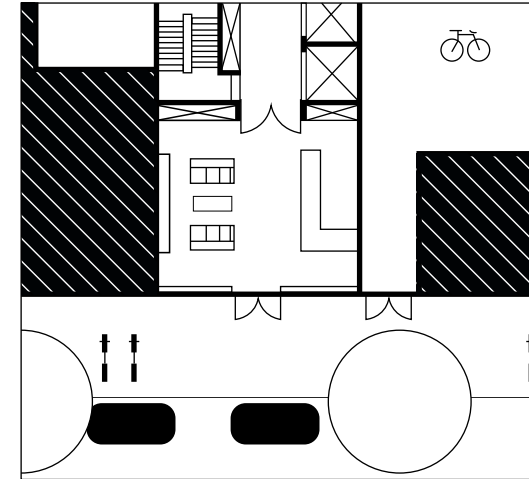
PUBLIKATION

EINKAUFSTRASSEN NEU DENKEN

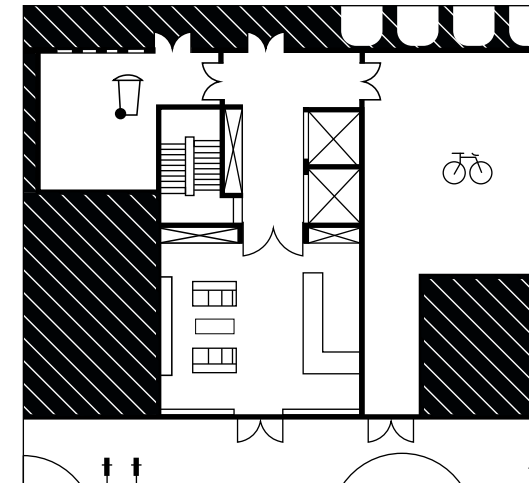
SBK #16 - 04.04.2019



Für Gemeinschaftsnutzungen wie Fahrradabstellplätze sind ehemalige Ladenlokale gut zu nutzen.



Einzelhandel im Erdgeschoss, mit darüber Liegenden Wohnungen (Fahrräder)



Einzelhandel Erdgeschoss, mit darüber Liegenden Wohnungen (Müll)

→ Handlungsansätze:

- Die Auswirkungen von kleinen Wohneingängen auf Nichtwohnungsfronten sind zu minimieren.
- Kleine Wohneingänge können in die Gestaltung benachbarter Schaufensterfronten integriert werden.
- Große und offen angelegte Wohneingänge fördern aktive Fassaden. Öffentliche und private Eingänge sind klar zu definieren, damit sie als solche erkennbar sind.

B1. Erdgeschosswohnungen und deren Zugänge

Erdgeschosswohnungen können problemlos direkt vom öffentlichen Raum aus Zugang haben, dabei sollte jedoch straßenseitig der Übergang von der Öffentlichkeit in die Privatheit räumlich-visuell deutlich sein. Erdgeschosswohnungen lassen sich in Straßen mit anderen Nutzungen ohne Schwierigkeit integrieren, sollten aber den äußeren Gestaltungsduktus der Nachbarschaft kreativ aufnehmen (aktive Fassade). Durch die Integration von Wohneingängen in Ladenzeilen kann eine getarnte und private Eingangstür entstehen, die die benachbarten Schaufensterfronten nicht negativ beeinträchtigt.

Wenn in einer Hauptgeschäftsstraße Einzelhandelsnutzungen im Erdgeschoss durch Wohnbereiche ersetzt werden, sollte der Einzelhandel räumlich so weit wie möglich kompakt bleiben, um zu vermeiden, dass er durch starke räumliche Zerteilung verdünnt wird. Dies schließt Wohneingänge zwischen Einzelhandelseinheiten nicht aus. Direkte Wohnungszugänge zu Erdgeschosswohnungen an der von der Straße abgewandten Seite in Form eines Hof- bzw. Gartenzugangs wirken sich sehr positiv auf die Wohnqualität aus.

Im Falle einer umfassenderen Umnutzung einer Geschäftsstraße zu einem Wohnbereich sollte der Übergang vom öffentlichen Straßenraum zum Wohngebäude mittels halböffentlicher Zonen und Freiräume erfolgen. Die halböffentliche Zone für Wohnzwecke sollte eine physische Trennung wie etwa die Bepflanzung

- bei ausreichend breitem Straßenraum Vorgärten wie bei den sogenannten Bremer Häusern
- oder eine andere signifikante Vorzone beibehalten, die ein gewisses Maß an Privatsphäre bietet und selbst gleichzeitig einen Blick auf die Straße ermöglicht (vgl. oben). klar erkennbar sein.

→ Handlungsansätze:

- Gestalterische Anpassung der Hauseingänge innerhalb verbliebener und weiterhin genutzter Ladenfronten in Anlehnung an deren gestalterischen Rahmen.

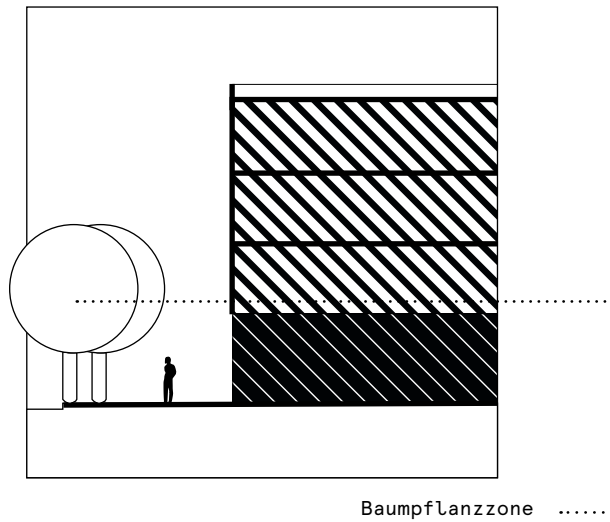
- Schaffung von halböffentlichen Vorbereichen vor ausschließlich zu Wohnzwecken genutzten Gebäuden zum Schutz der Privatheit.
- Direkte Erschließung von Erdgeschosswohnungen möglichst von deren straßenabgewandter Seite aus.
- Bei der Umnutzung zu Wohnzwecken sollte darauf geachtet werden, weiterhin vom Einzelhandel und von Dienstleistern genutzte Fronten räumlich zu konzentrieren, um deren Wirkung zu erhöhen.

B2. Ergänzungen von (lärm-)schützenden architektonischen Elementen

Die Schaffung von Wohnnutzungen entlang ehemaliger Hauptgeschäftsstraßen kann – zumal, wenn diese gleichzeitig noch als Hauptverkehrsstraßen fungieren – infolge einer hohen Lärmbelastung sehr konflikträftig sein.

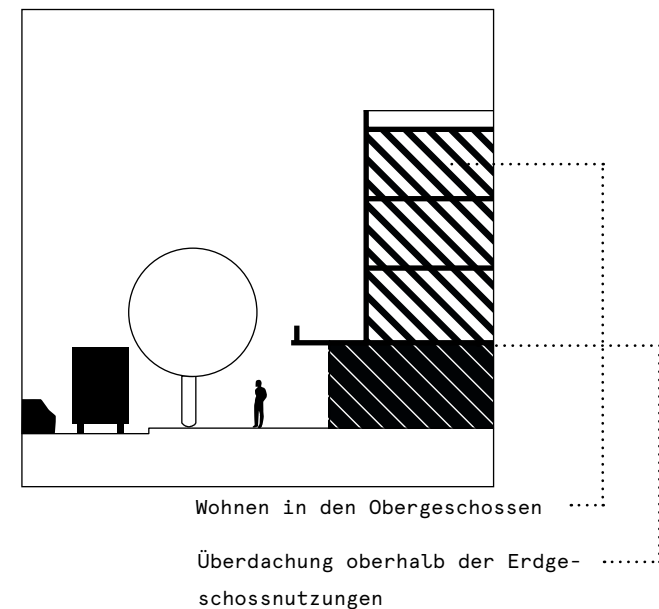
Der Lärmpegel lässt sich durch Bepflanzung, Vordächer, Arkaden und zurückgesetzte Fassaden oder durch Schallschutzfenster reduzieren. Physische Barrieren zwischen Straßenverkehr und Fußgängerbereich reduzieren den gemessenen Lärmpegel oft nur geringfügig, sorgen aber für ein Gefühl von Sicherheit und eine gastfreundlichere Umgebung.

→ Handlungsansätze:



Zurückliegende Wohngeschosse

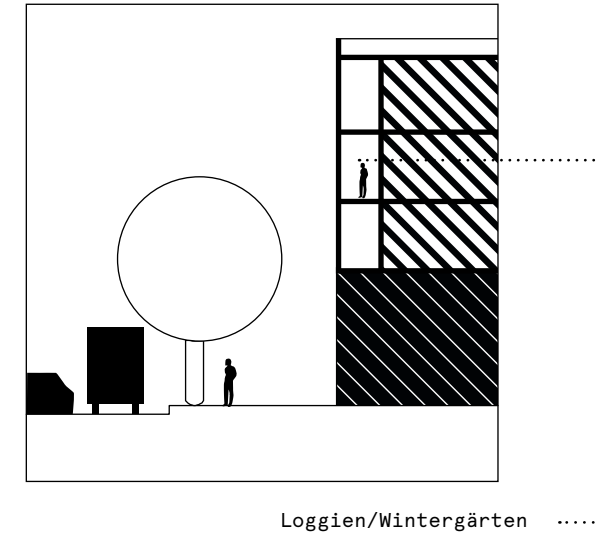
Zurückgesetzt liegende obere Stockwerke (Staffelgeschosse) bieten räumliche Distanz und die Möglichkeit, eine Terrasse für die dortigen Wohnbereiche zu schaffen. Die Balustrade kann im Falle niedriger ein- oder zweigeschossiger Vorbauten als Zone für Werbeanlagen dienen.



Überdachung

Ein vorstehender Baldachin oberhalb des Erdgeschosses artikuliert die Trennung zwischen halböffentlichen Bereichen und privaten Wohnräumen, bietet Sichtschutz und einen akustischen Puffer.

EINKAUFSTRASSEN NEU DENKEN



Eingelassene Balkone/Loggien

Eingefügte Balkone bieten privaten Raum mit einem gewissen Schutz vor Lärm. Wintergärten können einen nutzbaren privaten Raum an Orten bieten, an denen ein inakzeptabler Lärmpegel oder schlechte Luftqualität herrscht.

B3. Umgestaltungen von Fassaden, insbesondere im Bereich der Erdgeschosszone

Eine der elementarsten Aufgaben für eine Wiederbelebung innerstädtischer Areale ist es, „aktive Fassaden“ zu schaffen. Aktive Fassaden sind belebt und interagieren mit dem sie umgebenden Freiraum. Sie weisen Qualitäten wie Kleinteiligkeit und Abwechslungsreichtum mit vielen potenziellen Kontaktpunkten (Fenstern, Türen und Portalen) auf. Bei geschlossenen, verhängten Fenstern oder Fassaden ohne Ein- und Ausgänge ist dieser Austausch auf ein Minimum reduziert.

Aktive Fassaden im Erdgeschoss bieten am wirkungsvollsten Einblick in den öffentlichen Raum. Sie erhöhen bei den Menschen im öffentlichen Raum das Gefühl der Sicherheit und der sozialen Kontrolle. In aller Regel verbessern sie auch die Akzeptanz des öffentlichen Raums und damit das unbefangene Verhalten im Raum. Aktive Fassaden sind deshalb unabhängig von der Nutzung anzustreben, also unabhängig davon, ob es sich um Wohngebäude handelt oder nicht. Bereits aktive Fassaden von bestehenden Nicht-Wohngebäuden lassen sich in aller Regel verbessern, um so ihre Wirkung zu maximieren.

Erdgeschosszonen können dann als aktiv betrachtet werden, wenn sie in größerem Umfang Merkmale beinhalten, die sich positiv auf das Empfinden der Menschen im öffentlichen Raum auswirken. So ist zum Beispiel eine Mischung aus Fenstern und Haustüren besser als reine Fensterfronten ohne Zugänge. Die städtebauliche Gestaltung sollte Platz für Elemente wie private Vorbereiche bieten, um die Fassaden so aktiv wie möglich zu machen. Diese Merkmale verstärken den Eindruck, dass die Straße eingesehen wird. Sie wirken damit zivilisierend auf die Öffentlichkeit.

→ Handlungsansätze:

- Bei der Umgestaltung von Fassaden, insbesondere den im Erdgeschoss befindlichen Fassadenbereichen, sollte immer die Absicht verfolgt werden, aktive Fassaden zu erhalten bzw. neu zu schaffen.
- Hierzu ist, so weit wie möglich, durch die Verwendung öffentlicher Eingänge, Fenster und privater Eingangstüren ihre zivilisierende Wirkung auf die Öffentlichkeit zu maximieren.
- Wahl einer städtebaulichen Gestaltung, die öffentlich zugängliche Nutzungen wie zum Beispiel den Einzelhandel an Orten mit maximaler Wirkung auf die Öffentlichkeit verteilt.
- Minimierung negativer Auswirkungen von Ein- und Zufahrten, Technikräumen sowie geschlossenen Fassaden auf den öffentlichen Raum.
- Aktive Fronten von Nicht-Wohngebäuden: Fassaden von Nicht-Wohngebäuden wie kleineren Wohn- und Geschäftsgebäuden, Cafés, die mit Wohneingängen durchsetzt sind, bieten nicht nur einen guten Blick auf den öffentlichen Raum, sondern auch eine teilweise Nutzung des öffentlichen Raums und damit die aktivste Form des Übergangs zwischen Raum und Objekt.
- Aktive Fronten von Wohngebäuden: Wohnfronten sollten mit einer Mischung aus Haustüren und Fenstern gestaltet sein. Eine Vorzone bietet ein gewisses Maß an Privatsphäre.

PUBLIKATION

SBK #16 - 04.04.2019

B4. Ver- und Entsorgungsbereiche

Ver- und Entsorgungsbereiche zur Lagerung von Müll, Fahrrädern, Kinderwagen, Rollatoren etc. sollten für die Bewohner leicht zugänglich sein und ausreichend Platz bieten. Sie müssen barrierearm zugänglich sein.

Müllsammelplätze dürfen die Wohnqualität nicht beeinträchtigen, gleichzeitig müssen sie aber für die Entsorgungsunternehmen gut erreichbar sein. Eine Eingrünung von im Freien liegenden Müllsammelplätzen ist in aller Regel sinnvoll. Eine Unterbringung in Kellern oder Tiefgaragenstellplätzen hat zwar räumliche Vorteile, kann aber eine mechanische Lüftung und komplizierte Wartung erfordern.

Fahrradstellplätze sollten für den Gebrauch attraktiv und leicht zugänglich sein sowie in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen, um so der zukünftig zu erwartenden Entwicklung – der Nutzung von immer mehr elektrisch unterstützten Zweirädern – gerecht zu werden.

Private Fahrradstellplätze in verdichteten Wohnanlagen der Innenstädte sollten daher in diese integriert, möglichst überdacht, sicher zugänglich und für die Nutzung attraktiv sein. Zu solchen Lösungen gehören spezielle Fahrradparkräume in den Erdgeschossbereichen bzw. Fahrradgaragen. Der Fahrradparkplatz muss leicht zugänglich sein, um seine Nutzung zu fördern. Alles andere als direkter Zugang auf Straßenniveau behindert Radfahrer. Falls erforderlich, können Fahrräder jedoch über einzelne flache Treppen oder Parkrampen gefahren oder geschoben werden.

Unattraktiv und wenig funktional gestaltete Lösungen beeinflussen nicht nur die Nutzungshäufigkeit von Fahrrädern, sondern wirken sich auch auf das Wohnumfeld negativ aus. Gut sind Lösungen, die in den innerstädtischen Block, zum Beispiel innerhalb der Erdgeschosszone, integriert sind. Ein eigenständiges Fahrradparkhaus dagegen wird nur schwer gestalterisch und funktional akzeptabel in einen innerstädtischen Block zu integrieren sein.

→ Handlungsansätze:

- Erstellen Sie leicht zugängliche Ver- und Entsorgungsbereiche.
- Ermitteln Sie den Gesamtplatzbedarf und entwickeln Sie verschiedene Lösungsansätze.
- Bedenken Sie auch eine mögliche nachbarschaftliche Gesamtlösung.
- Erstellen Sie für die Nutzung attraktive und leicht zugängliche private Fahrradabstellanlagen, zum Beispiel in der Erdgeschosszone eines innerstädtischen Wohnblocks.

B5. Pkw-Stellplätze

Innerstädtisches Wohnen sollte grundsätzlich mit urbanem Mobilitätsverhalten einhergehen. Deshalb sind dem ÖPNV und der Nahmobilität (Fahrrad- und Fußgängerverkehr) Vorrang bei derartigen Projekten zu geben. Gleichwohl wird auch der MIV zukünftig weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Im Folgenden sollen Lösungsansätze für dieses insbesondere bei einer funktionalen Umnutzung häufig konfliktträchtige Thema vorgestellt werden.

Das Parken in innerstädtischen Gebieten sollte an leicht zugänglichen Orten erfolgen. Parkflächen sollten in städtische Blöcke integriert und nicht deutlich sichtbar sein.

Das oberirdische Parken im Straßenraum darf nicht zu viel Fläche des öffentlichen Raums verschlingen und die Wohnumfeldqualität für die Anwohner nicht beeinträchtigen (Lärm und Gestaltung). Integrierte Parkraumlösungen sind anzustreben. In Stadtzentren kann nicht-integriertes oder oberirdisches Parken niemals eine brauchbare Lösung sein, um die erforderlichen Dichteanforderungen zu erfüllen.

Die Integration von Parkplatzflächen in gebaute Systeme ist prinzipiell auf drei Arten möglich: unterirdisch, ebenerdig oder auf höheren Ebenen. Im Vergleich mit einem oberirdischen Stellplatz ist ein Tiefgaragenstellplatz fünf- bis sechsmal teurer und ein oberirdischer Parkhausstellplatz etwa zwei- bis dreimal so teuer. Tiefgaragen und Parkhäuser bieten die Möglichkeit, stadträumlich verborgen zu sein. Als Lösung ist

ein Gleichgewicht zwischen stadträumlicher und wirtschaftlicher Verträglichkeit anzustreben.

In Wohngebieten innerhalb der Stadtzentren ist die Nachfrage nach Parkplätzen meist niedriger als in peripheren oder am Stadtrand gelegenen Wohngebieten. Je besser die Anbindung an das ÖPNV-Netz, das Carsharing-Angebot und die Qualität des Rad- und Fußwegenetzes sowie die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, desto geringer wird der Parkraumbedarf bei innerstädtischem Wohnen sein.

→ Handlungsansätze:

- Schaffung von unter- oder oberirdischen Parkraummöglichkeiten in hybrid genutzten Baublöcken.
- Minimierung der Auswirkungen von Parkhauseingängen auf die Öffentlichkeit.
- Erstellung oder Überarbeitung der lokalen Stellplatzsatzung.

¹ Vgl. auch: Junker/Pöppelmann/Pump-Uhlmann 2015

5.3. Urbane Produktion – Handwerk und Gewerbe im innerstädtischen Kontext

Nutzungs- und Standortaspekte

Die Ansiedlung von Arbeits- und Werkstätten für das ortsansässige Gewerbe, das lokale Handwerk und für Künstler ist ein denkbarer Ansatz der funktionalen Umnutzung von nicht mehr funktionierenden Einzelhandelsbereichen. Abhängig von der Größe, der Art und weiteren Anforderungen der neuen Nutzung sind dabei eine ganze Reihe von Aspekten zu berücksichtigen. Dabei steht die Verträglichkeit der neuen Nutzung mit benachbarten Nutzungen im Vordergrund. Konkret handelt es sich dabei um die Emissionen, die möglicherweise mit der neuen Nutzung verbunden sind und sich auf die vorhandenen Nutzungen der Nachbarschaft negativ auswirken können (zum Beispiel Müll, Abgase, Abfall, Staub, Lärm, Verkehr). Zum anderen ist ggf. eine Neustrukturierung des Verkehrs notwendig (Erschließung, Zufahrten, Parken). Das heißt, dass möglicherweise verkehrliche Änderungen durch eine bessere Differenzierung von Fuß-, Radwegen und Verkehrsstraßen notwendig werden, eventuell auch eine Neuordnung von Erschließungsstraßen sowie der Innenhofbereiche. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass ggf. eine Änderung des Flächennutzungs- und B-Plans sowie des Maßes und der Art der baulichen Nutzung notwendig wird.

Kleinere Unternehmen können neue Impulse für untergenutzte Geschäftsstraßen und für die

Stadtentwicklung insgesamt geben. Solche Standorte können ein Gewinn für den Charakter und die Vielfalt eines Stadtzentrums sein und einen großen Teil seiner besonderen Attraktivität ausmachen.

In Abhängigkeit von der Größe der umzunutzenden Bereiche sind verschiedene Lösungsansätze denkbar, die unterschiedliche gewerbliche Nutzungen beinhalten können und unterschiedlicher Erschließungen bedürfen. So können neue Entwicklungen in unmittelbarer Nähe zu bestehenden Betrieben eine gewisse Vitalität im städtischen Umfeld aufrechterhalten oder einen Revitalisierungsprozess einleiten. Die Spannweite an Nutzungen derartiger Betriebe kann vom Handwerk über die Kreativwirtschaft und Dienstleistung bis zum produzierenden Gewerbe reichen.

Als Standort für solche Betriebe eignen sich innerstädtische Bereiche, die für andere Nutzungen wie Wohnen möglicherweise weniger attraktiv sind und dort die einzige Möglichkeit bieten, die städtische Umgebung neu zu beleben (Randlagen von ehemaligen Hauptgeschäftsstraßen und kleine „schwierige Ecken“).

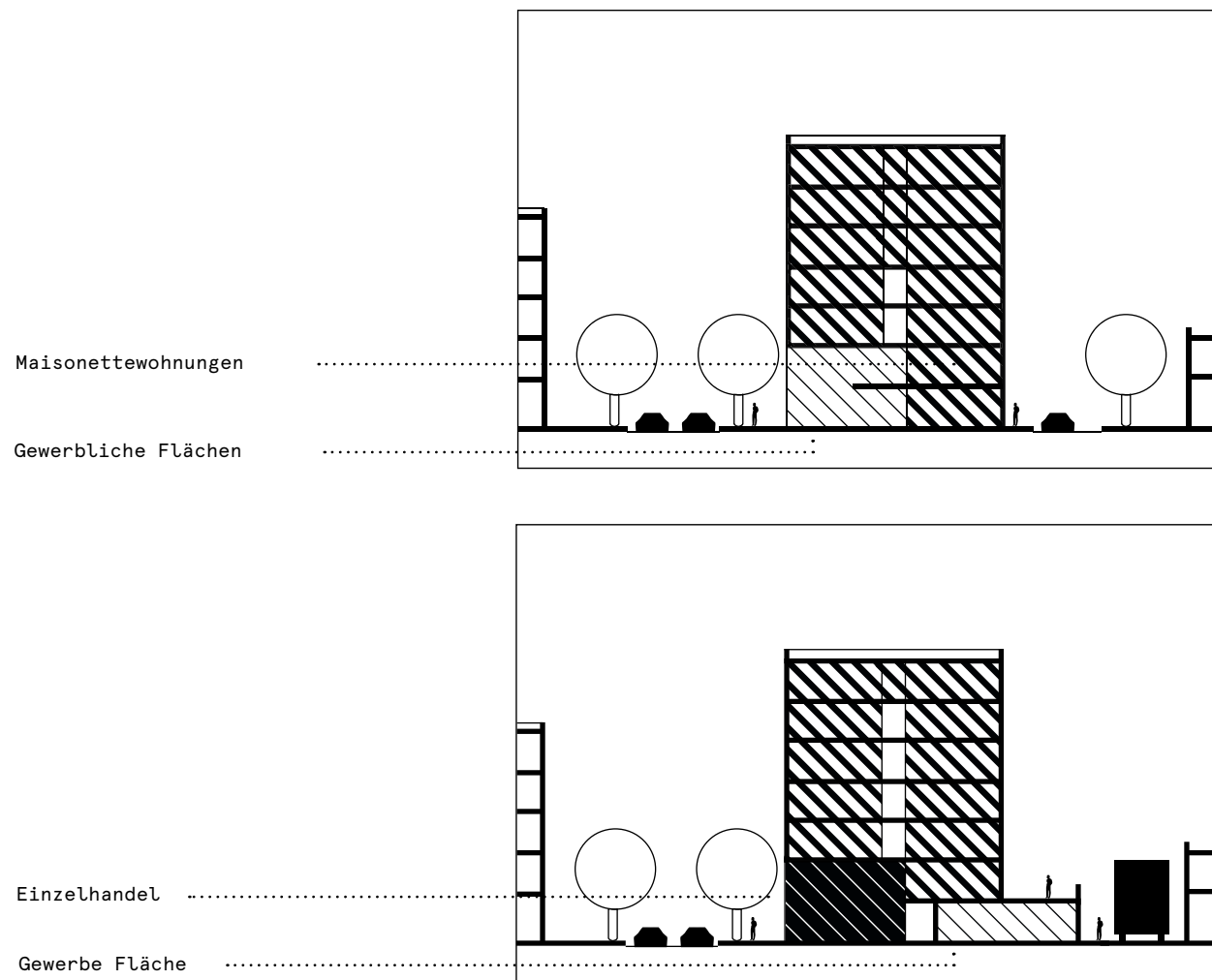
Blockinnenbereiche und andere nicht direkt an der ehemaligen Hauptgeschäftsstraße können gegebenenfalls durch eigene Korridorstraßen bzw. Zufahrten erschlossen werden, um Konflikte mit anderen noch vorhandenen Nutzungen zu vermeiden. Steht die Umnutzung für Handwerk und Gewerbe im Vordergrund einer zukünftigen funktionalen Neuausrichtung (Hauptnutzung), können die Arbeits- und Werkstattbereiche durchaus entlang der Hauptfront der ehemaligen Hauptgeschäftsstraße aneinandergereiht und zu dieser orientiert sein. Insbesondere für Start-ups aus der Kreativwirtschaft, für Dienstleistungsunternehmen sowie für Coworking-Räume kann dieses Konzept sinnvoll sein.

Steht die Umnutzung im Hintergrund einer zukünftigen funktionalen Neuausrichtung oder bildet diese nur einen Teilbereich der funktionalen Neuausrichtung, so sollten sich die Arbeits- und Werkstattbereiche eher auf eine Randlage, das heißt auf räumlich untergeordnete (zurückliegende) Bereiche bzw. auf Nebenlagen konzentrieren. Handelt es sich um Dienstleistungsunternehmen bzw. Unternehmen der Kreativwirtschaft, können ggf. Obergeschosse umgenutzt werden, wenn das

PUBLIKATION



Das Schaufenster des ehemaligen Ladenlokals sorgt für viel Licht im Besprechungsraum eines Gestaltungsbüros.



Erdgeschoss Unternehmen beinhaltet, deren Erfolg von der Nähe zu den Straßen, der Verkehrsanbindung oder von der Passantenfrequenz abhängig ist.

Die Nutzung von Hinterhofarealen sollte nur ins Auge gefasst werden, wenn das Wohnen innerhalb der Straßenrandbebauung keine Rolle spielt. Die Art der gewerblichen Nutzung und eine mögliche Beeinträchtigung des Wohnens und des Wohnumfelds sind in jedem Fall zu berücksichtigen.

→ Handlungsansätze:

- Gewerbe- und Handwerksbetriebe bzw. Dienstleister können dazu beitragen, die Lebendigkeit des Stadtzentrums zu erhalten und zu verbessern.
- Sinnvoll ist oft eine Kombination von Flächen für Gewerbe- und Handwerksbetrieben bzw. von Dienstleistern mit neuen Einzel-

handels- und Wohnimmobilien. Der Standort für gewerbliche Nutzungen (in vorderster Front innerhalb der Straßenrandbebauung, in zweiter Reihe in den Hofbereichen etc.) ist hinsichtlich des geplanten Charakters bzw. der Verträglichkeit mit anderen vorhandenen Nutzungen genau abzuwägen.

5.3.1. Handlungsebene: Erschließung

Ziel einer auf Handwerk und Gewerbe ausgelegten Umnutzung im innerstädtischen Kontext sollte sein, die möglicherweise damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Stadtzentren zu minimieren (Verkehrs-, Lärm- und andere Störungsproblematiken). Gleichzeitig müssen natürlich effiziente und praktikable Erschließungs-

lösungen für den Betrieb derartiger innerstädtisch gelegener Unternehmen entwickelt werden. Bei einem Gewerbebetrieb innerhalb einer Zeilen- oder Straßenrandbebauung ist anzustreben, dass vom Betrieb nur die Breite der Zufahrt von der Straße aus sichtbar ist.

In Innenstädten führen Gewerbebetriebe zu großen Akzeptanzproblemen für Nutzer von angrenzenden Bebauungen, nicht zuletzt wegen der dadurch häufig bedingten baulichen Verdichtung der Innenhöfe. Eine Lösung für dieses Problem kann eine integrierte, überdachte Erschließung städtischer Blockinnenbereiche sein, sodass ein erhöht liegender und mit Grün zu gestaltender Innenhof entwickelt wird.

Die Erschließung kann auch straßenseitig erfolgen, wodurch die Notwendigkeit einer eigenen Zufahrt in den Blockinnenbereich entfällt. Dies beinhaltet jedoch eine sorgfältige Planung und später auch Verwaltung, damit benachbarte Wohnungen nicht beeinträchtigt werden. Das Zusammenspiel mit möglichem Durchgangsverkehr, insbesondere etwaige Konflikte mit dem Fußgänger- und Radverkehr, sind dabei zu berücksichtigen.

Eine Erschließung über Nebenstraßen ist in aller Regel problemlos möglich, wenn sich die Gewerbebetriebe zur Nebenstraße orientieren. Wenn diese Nebenstraßen auch den Zugang zu Wohnungen ermöglichen, sollte die zuvor erwähnte hofseitige Erschließung erwogen werden, um Beeinträchtigungen der Attraktivität der Straße und des Wohnumfelds zu minimieren. Eine hofseitige Überbauung (zum Beispiel mit Wohnterrassen) kann die Auswirkungen von Erschließungen auf darüber liegende Wohneinheiten gering halten.

Die Architektur der Erschließungseinfahrt sollte gut in die bestehenden Fassaden der Straßenrandbebauung integriert sein, um so negative Einflüsse auf den öffentlichen Raum möglichst zu vermeiden.

→ Handlungsansätze:

- Die negativen Auswirkungen der Erschließung auf den öffentlichen Raum und das Wohnumfeld sind zu minimieren.



Das Höfekonzept in Karlsruhe macht ehemals unattraktive Anlieferhöfe der Einkaufsstraße zu angenehmen Aufenthaltsräumen.

5.3.2 Handlungsebene: privater Freiraum

Naturgemäß hat der private Freiraum bei handwerklich bzw. gewerblich genutzten Flächen eine andere Bedeutung und Aufgabe als bei Wohnnutzungen. Der Freiraum ist hier eher halb-öffentlicher Raum. Dieser Bereich ist so zu ordnen und zu gestalten, dass er die handwerklichen bzw. gewerblichen Tätigkeiten unterstützt und mögliche Konflikte, die aufgrund seiner Nutzungscharakteristik im öffentlichen Raum zwangsläufig lauern, vermeiden hilft. In Verbindung mit einer partiellen Wohnnutzung kommt der Attraktivität des Freiraums dennoch eine hohe Bedeutung zu. Ein Ausblick auf unattraktive, überwiegend versiegelte Lagerflächen würde vom Wohnen in den oberen Etagen eher abschrecken.



Eine mögliche Lösung ist es, den Hof vertikal zu unterteilen, und zwar in dem Sinne, dass eine Überdeckung vorgenommen wird und darauf eine Begrünung. So hat man einen begrünten Innenhof und gleichzeitig einen witterungsgeschützten Lager- und Nebennutzungsbereich (inklusive überdachter Parkplatzflächen).

→ Handlungsansätze:

- Zu beachten ist vor allem die Gestaltqualität des privaten Freiraums bei mischgenutzten Bereichen mit Wohnen.
- Eventuell kann eine Überdeckung eine ansprechende Lösung darstellen.

5.3.3 Handlungsebene: Gebäude (Objekt)

Üblicherweise beschränken sich gewerbliche und handwerkliche Nutzungen auf das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss. In seltenen Fällen können diese auch auf höher gelegene Obergeschosse ausgreifen. Diese kommen eher für Dienstleister infrage.

Bei mischgenutzten Gebäuden – mit Wohnnutzung – spielt naturgemäß der Schallschutz eine zentrale Rolle bei einem derartigen Nutzungskonzept. Da die Nutzungen zumeist größerer ebener Flächen bedürfen, ist die hofseitige Erweiterung der Gebäude zu bedenken, deren mögliche Schallemission auf die Nachbarschaft sowie die Gestaltung des privaten Freiraums. Bietet der private Freiraum genügend Flächen, sind eigenständige Gebäude in den Blockinnenbereichen anzudenken.

→ Handlungsansätze:

- Zu beachten ist der Schallschutz bei mischgenutzten Gebäuden,
- zudem der Flächenbedarf und der daraus resultierende bauliche Erweiterungsbedarf.



Visualisierung machen das räumliche Potenzial einer Hinterhof-situation deutlich. Entwurf: Studio Leonhard Prötzel

6. Steuerungs-/ Förderungsinstrumente und Akteursmotivation

Die bisherigen Praxiserfahrungen zeigen, dass der funktionale Umbau einer in die Krise geratenen Hauptgeschäftsstraße sich in der Regel nicht von selbst als Folge einer freien Marktregulation einstellen wird, vor allem, wenn die Aktivitäten der Kommune und die lokale Diskussion ausschließlich auf die erhoffte Wiederbelebung des Einzelhandels ausgelegt sind. Nur in prosperierenden Stadtvierteln war in der Vergangenheit gelegentlich eine Art von „Selbstheilung“ zu beobachten. Üblicherweise haben die Immobilien in problematischen Lagen massive Funktions- und Renditeverluste hinzunehmen. Den Eigentümern fehlen hierfür in aller Regel die entsprechenden Mittel, oder die Attraktivität eines entsprechenden Investments ist, oft auch für externe Investoren, gering. Dies gilt in besonderem Maß, wenn eine kleinteilige Eigentümerstruktur vorliegt, da eine einzelne Investition kaum einen positiven Prozess auslösen kann. Eine abwartende Haltung in der Eigentümerschaft ist die Folge. Kommunale Interventionen oder Steuerungen sowie ggf. Förderungen sind daher dringend geboten. Dies gilt vor allem auch darum, weil eine lange Abschwungphase einen „Turnaround“ tendenziell schwieriger macht.

Um konstruktiv gegenzusteuern, braucht es zunächst ein übergeordnetes Konzept, das wirtschaftliche, funktionale und gestalterische Optionen aufzeigt. Am besten ist es, mit visualisierten Ideen zu veranschaulichen, welche Möglich-

keiten für eine Straße oder einen Block bestehen. Dies sollte, verbunden mit einer fachlichen und moderativen Unterstützung, einer größeren betroffenen Gruppe eine Zukunftsperspektive aufzeigen, denn für die funktionale Neuausrichtung bedarf es eines breiten Konsenses, der erst einmal hergestellt werden muss.

Die in den Kapiteln 4 und 5 dargestellten Szenarien erfordern einen großen Umbaubedarf, sowohl in der vertikalen Ebene (Baukörper) als auch in der horizontalen Ebene (Stadtraum). Um die damit verbundenen Umbaufaufgaben bewältigen zu können, bedarf es

- neuer bzw. veränderter staatlicher bzw. kommunaler Steuerungsinstrumente sowie eines Abbaus formalrechtlicher Hürden und sogenannter „Soft Skills“, um die Akteure vor Ort zu motivieren, damit sie ihre Interessen bündeln und ein gemeinsames Ziel verfolgen.

Einige der notwendigen Eingriffs- und Steuerungsmöglichkeiten sowie Motivationshilfen werden nachfolgend angesprochen.

→ **Rechtliche und
Steuerungsmöglichkeiten**

Fixierung eines „Umwandlungsgebietes“

Die Gemeinde hat in einem ersten Schritt die Aufgabe, die Zukunftschancen eines Gebietes einzuordnen, wie zum Beispiel in Kapitel 3 dargestellt, und dies in geeigneter Weise in der Stadt zu diskutieren und zu vermitteln. Für beide Aspekte bietet sich die Neuaufstellung bzw. Fortschreibung eines Integrierten Entwicklungskonzepts an, da hier eine integrierte Betrachtung der Innenstadt erfolgt, verschiedene Formen der Beteiligung durchgeführt werden und eine fachliche Abwägung erfolgen kann. Daraus abgeleitet, werden Ziele und mögliche Maßnahmen für ein „Umwandlungsgebiet“ entwickelt, für das ganz gezielt spezifische Förderungsoptionen bereitgestellt werden sollten (vgl. unten).

Bauleitplanung

Bei der funktionalen Neuausrichtung von Hauptgeschäftsstraßen in bisher als Kerngebieten festgelegten Arealen ist zu prüfen, ob die im Raum stehende Nutzungsänderung – zum Beispiel die Aktivierung innerstädtischen Wohnens – auch im Flächennutzungsplan zu definieren ist. Kerngebiete dienen ja vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, Verwaltung und Kultur. Zwar ist in Kerngebieten das Wohnen nicht nur für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal etc., sondern auch nach Maßgabe der Festsetzungen des Bebauungsplans generell möglich, jedoch kann es ggf. angemessen sein, dieses Gebiet als Mischgebiet oder als urbanes Gebiet gemäß Baunutzungsverordnung mit Blick auf seine zukünftige urbane Neuausrichtung als innerstädtischen Wohnstandort zu definieren.

Liegt das Gebiet im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, sind die getroffenen Festsetzungen zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Grundstücksverfügbarkeit

Umnutzungen in größeren räumlichen Zusammenhängen funktionieren am ehesten, wenn

es gelingt, die hierfür notwendigen Flächen entsprechend den Zielvorstellungen der Gemeinde zu überplanen. Sie sind am besten freihändig zu erwerben, unter Umständen ist es notwendig, über ein kommunales Vorkaufsrecht an die Flächen zu gelangen. Nach Paragraph 24 Baugesetzbuch (BauGB) ist das Vorkaufsrecht der Kommune an bestimmte Bedingungen geknüpft. Im unbeplanten Innenbereich innerhalb nicht näher städtebaulich definierter Areale (kein Sanierungsgebiet, kein Stadtumbaugebiet etc.) ist ein kommunales Vorkaufsrecht jedoch nur schwer anwendbar. Ggf. kann eine Vorkaufsrechtsatzung nach Paragraph 25 BauGB Abhilfe schaffen, um Flächen, auf denen die Kommune städtebauliche Maßnahmen in Betracht zieht, zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung durch Satzung zu bezeichnen.

Städtebauförderung

Die Erstellung Integrierter Städtebaulicher Entwicklungskonzepte (ISEK) ist die grundsätzliche Förderbedingung der Städtebauförderung des Bundes und der Länder. ISEKs dienen wegen ihres konkreten Gebietsbezugs und ihres hohen lokalen Abstimmungsgrades – einschließlich der Bürgerbeteiligung – als langfristig wirksame Planungsgrundlagen der Stadtentwicklung.

Voraussetzung für die Städtebauförderung ist also, dass städtebauliche Maßnahmen konzeptionell und planerisch ausreichend vorbereitet sein müssen.

Das heißt, dass die Sanierungs- und Entwicklungsziele zu bestimmen sind, die städtebaulichen Missstände, deren Beseitigung im öffentlichen Interesse liegt, dargelegt sind und die Betroffenen bereit sind mitzuwirken.

Wichtig ist, dass ausreichende Budgets zur Verfügung stehen, etwaige kommunale Förderlinien auch hohe Fördersummen ermöglichen und die Beantragung relativ unbürokratisch abläuft. Denn nur so kann ein finanzieller Anreiz erfolgreich umgesetzt werden.

Die Städtebauförderung des Landes Nordrhein-Westfalen sieht in den Förderziffern 11.1 (Modernisierungsförderung) und 11.2 (Standortaufwertung) Unterstützungen für private Immobi-

lieneigentümer vor. Eine Einzelprojektförderung (Förderziffer 25) kommt nur für Projekte infrage, wenn es sich dabei um Vorhaben von erheblicher städtebaulicher Bedeutung handelt, die sich in ein städtebauliches Konzept einfügen und durch die wesentliche Ziele der städtebaulichen Erneuerung erreicht werden. Ein städtebauliches Einzelvorhaben kann mehrere zusammenhängende Einzelmaßnahmen und/oder mehrere Umsetzungsstufen umfassen. Diese Art der Förderung würde sich für die Neuschaffung von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur anbieten.

Eine Empfehlung: Einführung einer Umnutzungs-pauschale

Für die in der Studie ausgeführte Problematik von städtebaulich dringlichen, durchgreifenden Funktionsänderungen wäre die Entwicklung gezielter Fördermöglichkeiten zur Sicherung lebendiger Zentren besonders sinnvoll. In diesem Zusammenhang sei, wegen der fachlich ähnlichen Problematik, darauf hingewiesen, dass im Bundesprogramm „Ländliche Entwicklung“ unter anderem bauliche Maßnahmen zum Strukturwandel gefördert werden. Die Förderung bezieht sich dort insbesondere auf land- und forstwirtschaftliche Betriebe zur Umnutzung ihrer Bausubstanz, auf die Umnutzung dörflicher Bausubstanz sowie auf den Abriss oder Teilabriss von Bausubstanz im Innenbereich, die Entsiegelung brachgefallener Flächen sowie auf die Entsorgung der dabei anfallenden Abrissmaterialien.

Die Förderung sieht Zuschüsse von 35 Prozent für private Zuwendungsempfänger (natürliche Personen, Personengesellschaften sowie juristische Personen privaten und öffentlichen Rechts) und von 65 Prozent für öffentliche Zuwendungsempfänger (Gemeinden, Gemeindeverbände, Teilnehmergemeinschaften und deren Zusammenschlüsse sowie gemeinnützige juristische Personen) vor.

In ähnlicher Weise wie die Förderung des Strukturwandels im ländlichen Bereich könnte ein neu aufzulegender Fördergegenstand innerhalb der Städtebauförderung den Strukturwandel innerhalb innerstädtischer Versorgungsbereiche anregen. Ein solches Förderinstrument würde die

funktionale Neuausrichtung von innerörtlich gelegenen und brachliegenden Hauptgeschäftsstraßen massiv unterstützen.

Erlass der Grundsteuer

Mit der Grundsteuer wird das Eigentum an Grundstücken besteuert. Dabei ist der Einheitswert – aktuell Gegenstand höchstrichterlicher Entscheidungen – die Grundlage für die Festsetzung des Grundsteuermessbetrags. Die Gemeinden setzen sodann mittels eines individuellen Hebesatzes die Grundsteuer fest, die der Eigentümer zu zahlen hat.

Ein Erlass der Grundsteuer kommt nach der Rechtsprechung unter anderem bei einer strukturell bedingten Ertragsminderung von gewisser Dauer in Betracht. Diese Ertragsminderung ist gegeben, wenn der Immobilieneigentümer als Vermieter die Minderung des Nettoertrags nicht zu vertreten hat, weil er die Räumlichkeiten bei Leerstand innerhalb einer marktüblichen Preisspanne anbietet, aber dennoch keine Mieter findet.

In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, ob diese Regelung temporär auch auf funktional neu auszurichtende Areale als Anreizförderung anwendbar ist.

→ **Akteursmotivation**

Ansprache (Quartiersmanager/Umnutzungsberater)

Eine Neuausrichtung notleidender Hauptgeschäftsstraßen ist generell nur mit der Hilfe einer aktiven Beteiligung der lokalen Akteure möglich. Ein aktives City- bzw. Stadtteilmanagement bietet die Möglichkeit, die Kooperation zwischen den Akteuren (Immobilieneigentümer, Gewerbetreibende, Mieter, Vereine, Interessengruppen, Kulturschaffende) anzustoßen bzw. zu stärken sowie ganz allgemein das Interesse und die Mitwirkungsmöglichkeiten am Transformationsprozess auszubauen.

Die Rolle eines solchen Umnutzungsberaters beinhaltet neben Aspekten wie der Ansprache von Immobilieneigentümern und Investoren und der Moderation von nachbarschaftlich gemeinsam getragenen Lösungen auch Beratungsangebote

zu verschiedenen Aufgabenstellungen (Nutzung und Gestaltung von Freiräumen und Immobilien), die Fördermittelberatung sowie die Durchführung von Informationsveranstaltungen. Dafür sind umfangreiche bautechnische und planerische Kenntnisse sowie Kenntnisse der Immobilienwirtschaft zwingend erforderlich.

Eine solche Aktivität kann als Anschubaufgabe oder als eine langfristig beratende Instanz konzipiert werden. Hierfür gibt es zahlreiche Vorbilder in der Quartiersberatung, die aber bisher in anderen Aufgabenfeldern tätig waren.

Gründung von Netzwerken und Kooperationen

Mittel- bis langfristig ist es erforderlich, dass die Akteure vor Ort solche Prozesse tragen. Neben den Grundeigentümern können auch aktive Vereine, Initiativen und Netzwerke die Altbauaktivierung befördern. Ob und wie solche Allianzen entstehen können, hängt sehr stark von den jeweiligen lokalen Gegebenheiten ab. Engagierte Schlüsselpersonen in Verwaltung und Zivilgesellschaft sind ein wesentlicher Faktor für den Erfolg (vgl. oben). Für die Kommunikation und Anbahnung einer Zusammenarbeit gibt es verschiedene Wege. Ebenso sinnvoll ist es, im Falle eines stärker auf das Wohnen ausgerichteten Umnutzungsprozesses lokale Wohnungsunternehmen für die Aktivierung innerstädtischer Wohnflächen zu gewinnen.

Hilfreich ist in jedem Fall die Gründung einer Interessen- und Standortgemeinschaft (ISG) der Grundstückseigentümer, die ein verstärkendes Instrument sein kann, um Gemeinsamkeit zu erzeugen, und zusätzliche private finanzielle Mittel für den Umstrukturierungsprozess generieren kann. Mit den zum Beispiel in Hamburg eingeführten „Housing Improvement Districts“ (HID) ist die Vorgehensweise bei einer ISG direkt auf Wohnquartiere übertragen worden. Zielgruppe sind dabei vor allem Wohnimmobilienbesitzer, die die Sanierung oder den Stadtumbau auf ihrer Agenda haben. Die Vorgehens- und Organisationsweise ist dabei nahezu deckungsgleich mit der einer ISG bzw. eines BID¹². Die Gesetzgebung des Landes Nordrhein-Westfalen erlaubt die Gründung auch für den in im Zentrum dieser Studie stehenden Zweck.

Der Vorteil für die Beteiligten besteht darin, dass anstelle des üblichen und meist unkoordinierten, isolierten und unbemerkten Handelns von Einzelakteuren ein gemeinsames, deutlich wahrnehmbares und größeres Projekt möglich wird. Vor allem aber kann ein solches Projekt durch seine Größenordnung in der Öffentlichkeit als deutlicher Impuls wahrgenommen werden, der als glaubhafte Zäsur bei der imagebezogenen Bewertung eines Quartiers taugt. Eine solche öffentlich wahrgenommene Imagesteigerung verbessert die Vermietbarkeit der Immobilien.¹³

Das Instrument erweitert die Handlungsoptionen der privaten Akteure und bietet den betroffenen Eigentümern die Chance, in ihren Quartieren selbstständig und gemeinschaftlich Aufwertungsprozesse zu initiieren. So können die teils unter erheblichem Einsatz privater Finanzmittel durchgeführten Maßnahmen zu einer deutlich wahrnehmbaren Aufwertung städtischer Wohnquartiere führen. Die positiven Wirkungen der Maßnahmen lassen sich insbesondere durch eine gezielte Abstimmung und Kombination mit städtischen Maßnahmen verstärken. In einer solchen Kombination und gegenseitigen Ergänzung von städtischen Programmen und privat getragenen Aktivitäten liegen große Potenziale für eine nachhaltige Aufwertung von Wohnquartieren.

Bisher gibt es in Deutschland relativ wenige Beispiele für diesen Ansatz; die Problematik der Geschäftsleerstände könnte die Anwendungschancen dieses grundsätzlich wichtigen Ansatzes deutlich erhöhen.

¹ <https://www.dr-winkler.org/aktuellethemen/bidhid/hid/>

² Ebd.



7. Ausblick: Handlungsrahmen für Kommunen

Es bedarf keiner Prophetie, um festzustellen, dass sich die Situation des Einzelhandels in vielen Hauptgeschäftsstraßen in den kommenden Jahren weiter verschärfen wird. Eine funktionale Neuorientierung kann einen erfolgreichen Weg aus der Krise ebnen. Je kleinteiliger die vorhandenen baulichen Strukturen sind und je homogener die Interessenlage der Eigentümer, desto einfacher wird sich in aller Regel eine solche funktionale Neuorientierung bewerkstelligen lassen, weil derartige Strukturen funktional relativ flexibel sind. Im Umkehrschluss sollte bei der funktionalen Neuorientierung darauf geachtet werden, kleinteilige Strukturen beizubehalten oder zu schaffen, damit später wieder auf neuerliche Nutzungsänderungen reagiert werden kann. Die nebenstehenden Faktoren tragen zu einem erfolgreichen Nutzungswandel bei.

Diese Faktoren bilden einen Handlungsrahmen, an dem sich Kommunen ebenso orientieren können wie an den in den vorhergehenden Kapiteln dargestellten Praxisanleitungen für den Umbau bei einer funktionalen Neuausrichtung und den Hinweisen zu Steuerungsinstrumenten und zur Motivation von Akteuren.

1. ein Konsens in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit über die Notwendigkeit des Nutzungswandels in der Innenstadt bzw. den Stadt- und Ortsteilzentren;
2. eine gute Kommunikation zur Entwicklung von Kooperationen und zum Aufbau von partnerschaftlichen Netzwerken;
3. Erstellung integrierter Handlungsansätze; dabei eine strategisch-konzeptionelle Kombination diverser Ansätze von Umnutzungen prüfen – räumliche Abgrenzungen vornehmen;
4. Interessen- und Nutzungskonflikte durch sachgerechten Einsatz der (Bauleit-)Planung und durch kommunikative Ansätze vermeiden;
5. eine Umsetzung erster, möglichst aufeinander abgestimmter Einzelprojekte, um den künftigen Weg der funktionalen Transformation exemplarisch aufzuzeigen (Ausbau der Wohnfunktion, Einrichtung von Handwerk und Dienstleistern, Umgestaltung öffentlichen und privaten Freiraums: Aufwertung von Grün- und Freiflächen);
6. Übersicht über Förderinstrumente verschaffen bzw. fehlende Förderinstrumente mithilfe der Städtebauförderung schaffen; evtl. private Finanzierungsinstrumente befördern;
7. Einsatz von Instrumenten des besonderen Städtebaurechts prüfen;
8. eine Steuerung der Nutzungsstruktur durch eine aktive Grundstückspolitik und ein aktives und koordinierendes Grundstücks- und Immobilienmanagement bewirken;
9. Finanzierungsquellen und Förderprogramme abgestimmt einsetzen;
10. Städtebauförderung und städtebauliche Verträge zielgerichtet einsetzen;
11. die Realisierung von größeren Projekten in größeren städtebaulichen Zusammenhängen (Blockkonzepte, Quartierskonzepte, integrierte Mobilitätskonzepte).

8. Literatur

Anders, Sascha / Kreutz, Stefan / Krüger, Thomas:
„Transformation urbaner Zentren. Den ‚Marktplatz‘ neu
erfinden“. In: *PlanerIn*, Heft 6, 2017, S. 16–18

Beilein, Andreas / Funk, Matthias / Lembcke, Jürgen / Santl,
Christoph / Tack, Achim (Bearb.): *Gestaltungsprinzipien
für Geschäftsstraßen: Steigerung der Attraktivität, Werbewirk-
samkeit und Kosteneffizienz durch Reduktion*. DSSW-Leitfaden.
Berlin 2008

Deutscher Städtetag, Berlin und Köln: *Zukunft von Stadt
und Handel. Diskussionspapier des Deutschen Städtetages*.
Berlin/Köln, 2018

Friesecke, Frank: „Housing Improvement Districts – ein Instru-
ment für die Innenentwicklung?“ In: *Flächenmanagement und
Bodenordnung (fub)*, 69. Jg. Nr. 6/2007, S. 241–245

Froessler, David R., / Wiemken, Torsten / Jänsch, Hendrik
(Bearb.): *Strategisches Leerstandsmanagement. Erfolgreiche
Strategien und Projekte zur Reaktivierung von gewerblichen
Leerständen und zur nachhaltigen Standortentwicklung. Good
Practice Reader der Innovationsagentur Stadtumbau
NRW*. Düsseldorf 2009

Gehl, Jan: *Städte für Menschen*. Berlin 2015 (Erstauflage: Byer
for Mennesker, Nykøbing 2010)

Goergen, Heike: *Obergeschoßnutzung in der Fußgängerzone
– ein Beitrag zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt: unter
besonderer Berücksichtigung der Trierer Fußgängerzone*.
(Diss.) Trier 1998

Greater London Authority: *Action for High Streets*. Ed. Mayor
of London. London 2014

Industrie- und Handelskammer Hannover: *Erfolgsanalyse von
Fußgängerzonen in Grund- und Mittelzentren*. Hannover 2009

Kalandides, Ares / Kather, Markus / Köper, Paul: *Gute Geschäfte?
Was kommt nach dem Einzelhandel?* Hg. Landesinitiative
StadtBauKultur NRW 2020. Gelsenkirchen 2016

Kalb, Werner: *Fußgängerzone und Stadterhaltung. Eine städte-
bauliche Analyse der gemeindlichen Praxis in historischen
Zentrumsbereichen südwestdeutscher Klein- u. Mittelstädte*.
München 1988

Junker, Rolf / Pöppelmann, Nicole / Pump-Uhlmann, Holger:
*Neueröffnung nach Umbau. Konzepte zum Umbau von
Warenhäusern und Einkaufszentren*. Hg. Landesinitiative
StadtBauKultur NRW 2020. Gelsenkirchen 2015

Landesverband des Bayrischen Einzelhandels e. V. (Hg.):
*Wirtschaftsstandort Innenstadt. Voraussetzungen und Erfolgs-
faktoren für Fußgängerzonen als Standort für den mittelstän-
dischen Einzelhandel in Klein- und Mittelstädten in Bayern*.
München 2004

Mayer, Alison / Williams, Finn (Ed.): *Learning from London's
High Streets. A collection of essays, case studies, learning and
inspiration*. London 2014

Million, Angela / Preising, Tobias: „Stadt statt Handel“.
In: *PlanerIn*, Heft 6, 2017, S. 3–4

Monheim, Rolf: *Entwicklungstendenzen von Fußgängerberei-
chen und verkehrsberuhigten Einkaufsstraßen*. Bayreuth 1996

Nelle, Anja / Liebmann, Heike / Mathes, Felix (Bearb.): *Altbau-
aktivierung – Strategien und Erfahrungen*. Hg. Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt
für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Bonn 2018

Neuhoff, Bernhard: *Die Fußgängerzone. Ihre Entstehung und ihr
Einfluss auf die Stadtentwicklung; dargestellt am Beispiel Lipp-
stadt, eine mittelalterliche Stadt in Westfalen*. Kassel 1991

Renner, Mechthild / Breuer, Bernd (Bearb.): *Nutzungsmischung
und die Bewältigung von Nutzungskonflikten in Innenstädten,
Stadt- und Ortsteilzentren – Chancen und Hemmnisse*. Hg.
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im
Bundesamt für Bauwesen und Raumforschung (BBR). Bonn 2017

Rudofsky, Bernard: *Straßen für Menschen*. Salzburg 1995

Stadt Wien – Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung
und Stadtplanung (Hg.): *Perspektive Erdgeschoss*. Hg. in Zusam-
menarbeit mit TU Wien (Fachbereich Örtliche Raumplanung).
Bearb. von Pia Hlava, Catharina Konrad und Martina Rießland.
Wien 2011

Uffelen, Chris van: *Pedestrian zones: car free urban spaces*.
Salenstein 2015

Wüstenrot Stiftung (Hg.): *Herausforderung Erdgeschoss*.
Berlin 2014

Über die Autoren

Dr. Holger Pump-Uhlmann, Braunschweig

Dipl.-Ing. Architekt

Dr. Holger Pump-Uhlmann, Braunschweig, Dipl.-Ing. Architekt 1960 in Lübeck geboren. 1981–1989 Studium der Architektur an der TU Braunschweig. Anschließend angestellter und freiberuflicher Architekt. 1997 Promotion an der TU Delft. Viele Jahre wissenschaftlicher Assistent am Institut für Bau- und Stadtbaugeschichte der TU Braunschweig sowie am Institute of History of Art, Architecture and Urbanism der TU Delft/Niederlande.

Aktuelle Arbeitsfelder:

- Städtebauliche Entwicklungs- und Handlungskonzepte und Umsetzung deren Einzelmaßnahmen
- Stadtplanerische Forschungsarbeiten
- Stadtbauhistorische und bauhistorisch Gutachten und Forschungsarbeiten

Rolf Junker, Dortmund

Dipl.-Ing. für Raumplanung

1950 in Soest geboren. Studium der Kartographie und der Raumplanung in Berlin und Dortmund. Wissenschaftlicher Angestellter beim Institut für Landes- und Stadtentwicklungs- forschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund, danach freiberuflich tätig. Seit 1998 geschäftsführender Gesellschafter des Büros Junker + Kruse Stadtforschung Planung in Dortmund. Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.

Aktuelle Arbeitsfelder:

- Bürgerbeteiligung und Moderation in der Stadtplanung
- Städtebauliche Planung
- Konzepte für Innenstädte und Stadtteilzentren
- Einzelhandelskonzepte
- Innerstädtische Einkaufszentren

Impressum

Bestellungen:
StadtBauKultur NRW e. V.,
info@stadtbaukultur.nrw.de
www.stadtbaukultur.nrw.de

ISBN:
978-3-939745-18-1

Coverfoto:
Axel J. Scherer

Bildquellen:
Lisa Hajok, S. 9
Max Missmann, S.11, Ausschnitt
© Bwag/CC-BY-SA-4.0: S. 17
Sebastian Becker: S. 19
Axel J. Scherer: S. 24
StadtBauKultur NRW: S.25
Thomas Robbin: S. 30
Wikipedia, rechtefrei: S. 32
C. Hechtenberg: S. 35
Andreas Dittmer: S. 37
Bill Browning / Terrapin Bright Green (2014):
S. 39 oben
Gerald Pump-Berthé: S. 39 unten
Buro JP, Leiderdorp, S. 45 oben und unten Koor-
dinationsbüro für Stadtentwicklung und Projekt-
management - KoSP GmbH S. 47 oben und unten
Jürgen Howaldt, wikipedia unter
CC BY-SA 3.0 de, S. 48
5b Bau- und Projektmanagement PartmbB, S. 49
zentralbau GmbH; anderswohneninderstadt.de, S. 51
Monika Nguyen: S. 53 oben
Heidrun Henke: S. 53 unten
Stephan Baumann: S. 54
The Cat's Pajamas: S. 55
homebnc.com: S.58
Institut für Form und Farbe - Herrsching am Am-
mersee Fotograf: Roland Althammer: S. 64
Stadtplanungsamt Karlsruhe: S. 67, S. 73
Studio Leonhard Pröttel: S. 68

Alle Schemazeichnungen: Holger Pump-Uhlmann

Wir haben uns bemüht, alle Inhaber von
Bildrechten zu ermitteln. Sollte dies in
Einzelfällen nicht gelungen sein, setzen Sie
sich bitte mit uns in Verbindung.

Herausgeber:
StadtBauKultur NRW
www.stadtbaukultur.nrw.de

Gefördert durch das Ministerium für Heimat,
Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes
Nordrhein-Westfalen (MHKBG)

Autoren:
Dr. Holger Pump-Uhlmann, Braunschweig,
Dipl.-Ing. Architekt;
Rolf Junker, Dortmund, Dipl.-Ing. für Raumplanung

Lektorat:
Regine Anacker, Buchstablerei, Dortmund

Redaktion:
Dr. Hanna Hinrichs mit Florian Heinkel,
StadtBauKultur NRW

Layout und Design:
konter – Studio für Gestaltung
www.studiokonter.de



StadtBauKulturNRW

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



StadtBauKultur NRW

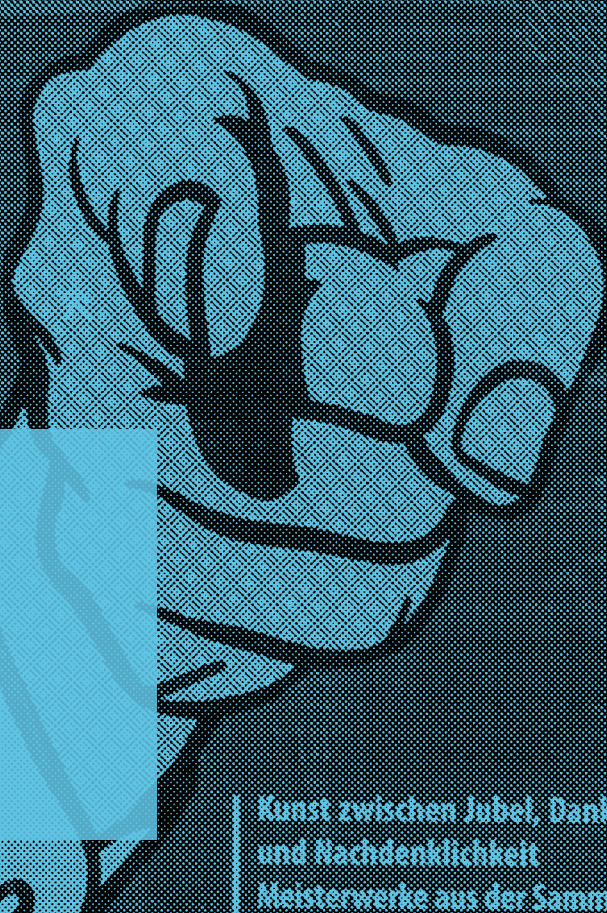
StadtBauKultur NRW ist eine partnerschaftliche Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen mit Berufsverbänden und Institutionen aus den Bereichen Architektur, Ingenieurwesen, Innenarchitektur, Landschaftsarchitektur, Forschung, Wohnungswirtschaft, Einzelhandel, Kunst u. a. StadtBauKultur NRW setzt sich für eine lebenswerte, nachhaltige und qualitativvoll gestaltete bauliche Umwelt in Nordrhein-Westfalen ein. Ihre Aufgabe besteht darin, bei Bürgern und Bürgerinnen, Bauherren, Fachleuten und Kommunen das Bewusstsein und das Engagement für Baukultur zu stärken sowie die Qualität und Innovation in der baukulturellen Praxis zu fördern. StadtBauKultur initiiert und unterstützt Projekte in den Themenfeldern „UmBauKultur“, „Wir-Urbanismus“, „LebensRäume“ und „StadtGespräche“.

„Einkaufsstraßen neu denken“ ist ein Projekt im Themenfeld:

Wir-Urbanismus

Die Entwicklung von Gebäuden und städtischen Räumen ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Eigentlich. Denn Bauherren, Planer, Ingenieure, Verwaltung, Gewerke und andere müssen eng zusammen arbeiten, um gute Resultate zu erzielen. Aber diese Gemeinschaftsaufgabe ist nur einigen wenigen vorbehalten, die über fachliche Kompetenzen und berufliche Legitimationen verfügen. Der große Rest bleibt ausgeschlossen. Aber das ändert sich. Schon heute engagieren sich neue Allianzen aus Bürgerschaft, Kommunen und Immobilienwirtschaft. Und es können mehr werden... StadtBauKultur NRW setzt sich für gemeinschaftliche Formen der Immobilien- und Quartiersentwicklung sowie der Entwicklung öffentlicher Räume und Grünräume ein. Gefragt sind Projekte, in denen neue Formen der Zusammenarbeit zwischen Bürgerschaft, Kommunen, Immobilienwirtschaft und anderen Akteuren erprobt werden.

DIE GESTE



Herausgeber

StadtBauKultur NRW
Leithestr. 33
45886 Gelsenkirchen
+49-209-31981-0
+49-209-31981-11
info@stadtbaukultur.nrw.de

*Kunst zwischen Jubel, Dank
und Nachdenklichkeit
Meisterwerke aus der Sammlung*

