Innenstadt-Ratgeber

Freiräume:
Multitalente für vitale, entschleunigte und klimaangepasste Innenstädte

Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

Liebe Leserinnen und Leser,

einkaufen, flanieren, ins Café gehen, andere Menschen treffen – viele von uns gingen und gehen hierfür gerne „in die Stadt". „Die Stadt" steht dabei für die Innenstadt bzw. den Ortskern. Das Zentrum ist zugleich oft auch eine Visitenkarte für die Touristen ebenso wie ein Platz, mit dem sich viele Menschen in ihrer Heimatstadt identifizieren. Doch seit einigen Jahren geraten die Innenstädte immer mehr in eine Krise, was durch die Pandemie noch weiter verstärkt wurde. Dies muss aber nicht so bleiben. Im Gegenteil: Wir können und sollten unsere Innenstädte neu erfinden.

Dieser Aufgabe widmet sich der Beirat Innenstadt, für den ich als Bundesministerin für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen im März 2022 den Vorsitz übernommen habe. In diesem interdisziplinären Gremium arbeiten Vertreterinnen und Vertreter aus insgesamt 17 relevante Bundes- und Spitzenverbänden daran, unsere Innenstädte zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Als ersten Orientierungsrahmen entwickelte der Beirat bereits eine grundlegende Innenstadtstrategie, die die aktuellen Herausforderungen benannt und daraus Empfehlungen abgeleitet hat. Auf dieser Grundlage wurden dann zu verschiedenen Schwerpunktthemen spezielle InnenstadtRatgeber erarbeitet. Sie richten sich an alle Akteure, die sich vor Ort für die Zentren engagieren. Sie sollen Impulse geben, Mut machen und zu Lösungen inspirieren!

Die vorliegende Ausgabe widmet sich den öffentlich zugänglichen Freiräumen unserer Innenstädte und Zentren. Sie spielen eine wichtige Rolle für ein gesundes Klima und ein gutes Miteinander in der Stadt. Deshalb sollten sie so gestaltet sein, dass sich die Menschen dort gerne aufhalten – grün, sicher und sauber. Hierfür werden in dieser Publikation nicht nur gelungene Praxisbeispiele, sondern auch konkrete Qualitätsanforderungen und -merkmale für die Planung und den Erhalt solcher Freiräume vorgestellt.

Allen Mitgliedern des Beirats Innenstadt, die die Inhalte und Aussagen der InnenstadtRatgeber gemeinsam mit uns, dem Bundesbauministerium, erarbeitet haben, gilt hierfür mein herzlicher Dank. Besonders bedanken möchte ich mich auch bei allen Akteuren, die sich in unseren Städten und Gemeinden für lebendige Zentren einsetzen. Ihre Arbeit ist entscheidend für die Innenstädte der Zukunft und den Zusammenhalt unserer Gesellschaft.

Klara Geywitz

Bundesministerin für Wohnen,
Stadtentwicklung und Bauwesen

Vorbemerkung

Als dynamischer Raum muss die Innenstadt immer in Relation zum Zeitgeschehen verstanden werden. Homeoffice und New Work verändern Arbeitsstandorte in Innenstadtlagen. Durch den Online-Handel verschwindet ein Teil des stationären Einzelhandels schleichend aus den zentralen Versorgungslagen. Wohnen in der Innenstadt gewinnt wieder an Bedeutung.
Es zeigt sich: Der Transformationsbedarf in den Innenstädten und Zentren ist groß. Im Sommer 2021 hat der Beirat Innenstadt beim Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen die übergreifende, an aktuellen Herausforderungen für Städte und Gemeinden orientierte Innenstadtstrategie veröffentlicht. Darin formuliert der Beirat neben Herausforderungen und Instrumenten insgesamt 37 Empfehlungen für die Transformation der Innenstädte, Stadt- und Ortsteilzentren. Diese Empfehlungen sind Ausgangspunkt für die Themenwahl des vorliegenden Ratgebers.

Öffentliche Freiräume in Zentrumslagen übernehmen vielfältige, essenzielle Funktionen und sind damit einem hohen Nutzungsdruck sowie Nutzungskonflikten ausgesetzt. Für das Erreichen unterschiedlicher, auch widersprüchlicher, strategischer und politischer Ziele sind Freiräume von besonderer Bedeutung. Diesem *InnenstadtRatgeber* wird das Verständnis eines durch die Öffentlichkeit genutzten Freiraumes – also die Perspektive der Nutzenden – zugrunde gelegt. Dies schließt alle Räume ein, die ohne besondere Befugnisse oder Beschränkungen zugänglich und nutzbar sind, unabhängig davon ob sie in privatem oder öffentlichem Eigentum liegen. Innerstädtische Grünräume stellen einen Teil dieser Freiräume dar.

„Um in der Bestandsentwicklung eine verträgliche Mischung aus Wohnungsneubau und Freiflächengestaltung zu erreichen, bedarf es kommunaler Satzungen (z. B. Freiflächengestaltungssatzungen) zur **konsequenten Entwicklung von Freiflächen mit variablen Nutzungen.** Durch Standards und Kriterien für Grünerreichbarkeiten, Grünvernetzung sowie Mindeststandards bei Neubauten kann es gelingen, qualifizierte Grün- und Freiräume in den Städten auszubauen und deren Aufenthaltsqualität zu steigern.“ [Empfehlung 18]

Die Innenstadtstrategie unterstreicht den Wert von innerstädtischen Freiräumen als Orte des gesellschaftlichen Lebens, der Mobilität sowie als Orte mit hohem Identifikationsgrad. In den

Empfehlungen der Innenstadtstrategie aus dem Jahr 2021 sind zahlreiche Ansätze für eine Qualifizierung öffentlicher Freiräume formuliert. Sie sind ein wesentlicher Baustein einer zukunftsorientierten, multifunktionalen und kooperativen Innenstadtentwicklung.

„Beim Ausbau und bei der Qualifizierung von Grün- und Freiflächen sollte der **Grundsatz des Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots** gelten.“ [Empfehlung 20]

„Bei der **Pflege von Grün- und Freiräumen sollten neue Ansätze** etabliert werden. Private Akteure übernehmen Patenschaften (z. B. für Flächen „vor dem eigenen Bereich”) und auf privaten Flächen kooperieren die Kommunen mit Privaten. Auch neue Konzepte zur Finanzierung und Sicherung einer längerfristigen Pflege sind erforderlich.“ [Empfehlung 36]

Der Beirat Innenstadt

ist ein branchenübergreifendes und interdisziplinär besetztes Gremium beim Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB). Insgesamt 17 Bundes- und Spitzenverbände sind Mitglied, den Vorsitz hat Bundesministerin Klara Geywitz. Der Beirat berät den Bund zu zentralen Fragen und Aufgabenstellungen bei der Zentrenentwicklung und bearbeitet die Innenstadtstrategie von 2021 als „lernendes“ und strategisches Grundsatzdokument weiter. Beirat und BMWSB unterstützen außerdem den Austausch und Wissenstransfer zwischen den unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren in der Innenstadtentwicklung.

Weitere Informationen zum Beirat Innenstadt und zur Innenstadtstrategie unter:
www.bmwsb.bund.de/beirat-innenstadt

oben: Park am Gleisdreieck, Berlin
links: Pocket-Park, Jena
rechts: Der blaue Ring, Tirschenreuth

Inhalt

Vorbemerkung 4

Innerstädtische Freiräume im Wandel 8

Inspirationen aus der Praxis 18

Aus der Praxis lernen: Qualitätvolle Freiräume schaffen und sichern 46

Fazit und Merkposten. 56

Glossar 58

Literaturverzeichnis 62

Innerstädtische Freiräume im Wandel

Lutter-Freilegung, Bielefeld

Öffentlich nutzbare Freiräume in Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren befinden sich im ständigen Wandel – Dazu zählen Fußgängerzonen, Marktplätze, begrünte Wallanlagen, kleine Pocket-Parks, Spiel- und Sportplätze, Parkflächen und Straßenräume. Ihre Bedeutung und Funktion für die Stadtbevölkerung stehen in permanenter Wechselwirkung mit gesellschaftlichen Veränderungen.

Seit Jahrhunderten sind Straßen und Plätze Orte für Handel und Versorgung, Information und Austausch, kulturelle Praktiken und Unterhaltung. In Zeiten beengter Wohnverhältnisse kam dem öffentlichen Raum vor allem auch eine besondere Bedeutung als Gemeinschafts- und Aufenthaltsraum zu. Die Mitte der Städte und Gemeinden war und ist funktionsgemischt.

Nach einer Phase der entgegengesetzten Entwicklung, insbesondere in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts, setzen Leipzig-Charta (2007) und Neue Leipzig-Charta (2020) heute den Rahmen für eine gemeinwohlorientierte und nutzerzentrierte Stadtentwicklung – Funktionsvielfalt und öffentliche Freiräume sind dabei von zentraler Bedeutung. Sie müssen für die pluralistischen sowie demografischen Bedarfe und Bedürfnisse der Gesellschaft umgestaltet werden. Nach wie vor sind das Einkaufen und der Einzelhandel Hauptgrund für den Innenstadtbesuch. Einkaufsstraßen mit stark konsumorientierten Erdgeschosszonen verlieren jedoch durch Onlinehandel und ein allgemein verändertes Konsum- und Freizeitverhalten an Bedeutung und Anziehungskraft. Die Verkehrswende als Baustein eines konsequenten Klimaschutzes zieht ein bedarfsgerechtes Angebot umweltfreundlicher Verkehrsmittel und folglich eine partizipationsgestützte Umverteilung von Verkehrsflächen nach sich. Gleichzeitig ist eine gute Erreichbarkeit mit allen Mobilitätsarten für die Lebendigkeit der Innenstädte essenziell. Mit Blick auf die lokalen Auswirkungen der Klimakrise steigt der funktionale Wert innerstädtischer Freiräume für die Hitze- und Starkregenvorsorge.

Orientiert sich die Gestaltung der Stadt am „menschlichen Maß“, können verschiedene Altersgruppen, körperliche Leistungsfähigkeit, sozioökonomische oder kulturelle Hintergründe und Genderzugehörigkeiten etc. berücksichtigt werden. Struktur, Vernetzung, Codierung und Gestaltung der öffentlichen Freiräume – insbesondere aber die ortsindividuellen Qualitätsmerkmale und Funktionen – sind entscheidend für die künftige Nutzung und Bewertung von Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren.

Spannungen, Konflikte und Herausforderungen

Bedeutung und Herausforderungen von Freiräumen in der Innenstadt sind von Stadt zu Stadt unterschiedlich und abhängig von ihrer Größe, Lage und städtebaulichen Struktur sowie von Entwicklungsdynamiken. In Freiräumen können sich gesellschaftliche Konflikte entladen, Nutzungen aufeinanderstoßen und konträre Interessen in den jeweiligen Räumen deutlich werden. Für den Umgang damit braucht es ortsindividuelle Lösungen.

Nutzungsdruck, Flächenkonkurrenz und Herausforderungen

Aufgrund ihrer Begrenztheit und der Notwendigkeit zur Umwandlung monofunktional ausgelegter Innenstädte und Zentren sind öffentliche Freiräume verstärkt Konflikten und Flächenkonkurrenzen ausgesetzt. Eine zielgruppengerechte Aufteilung und Nutzungsintensivierung von Verkehrsflächen sind dabei von zentraler Bedeutung. So zeigen Umfragen und Studien, dass Aufenthaltsqualität und Ambiente aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer an Bedeutung gewinnen und Frequenz für den Handel erzeugen (vgl. vhw 2019; IFH Köln 2023). Parkplätze in unmittelbarer Nähe von Geschäften können gar einen negativen Einfluss haben (vgl. Merten & Kuhnimhof 2023). Im Rahmen einer Umfrage zum Baukulturbericht 2020/2021 wurden Vertreter von 132 Kommunen um ihre Einschätzung zum Flächenangebot verschiedener Nutzergruppen gebeten. 74 Prozent der Befragten finden, das Angebot für Jugendliche sei zu gering. Der einzigen Gruppe, der laut 44 Prozent der Befragten zu viel Fläche zur Verfügung stände, seien die Autofahrer (vgl. BSBK 2020). In innerstädtischen Freiräumen treten konfliktbehaftete Nutzungsinteressen auf. Dazu gehören bspw. Raumansprüche von Bewohnerinnen und Bewohnern versus touristische oder (außen-)gastronomische Nutzung, oder Flächeninanspruchnahme durch ruhenden und fließenden Verkehr.

Qualifizierung, Nachverdichtung, Gentrifizierung

Immobilien und Flächen in den Innenstadt- oder Zentrumslagen sind interessante und begehrte Marktsegmente. Nutzung und Aktivierung sowie Aufwertung und Qualifizierung von Immobilien und Flächen leisten einen entscheidenden Beitrag zu Gestaltung und Funktionsverdichtung in Innenstädten und Zentren. Die Strahl- und Anziehungskraft von Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren profitiert durch erhöhten Aufenthaltswert und Multicodierung. Attraktive Orte und Flächen im Quartier stehen im direkten Verhältnis auch zur Entwicklung der Immobilienpreise und Bodenrichtwerte. Gleichwohl muss darauf geachtet werden, die vorhandenen Strukturen der Anwohnenden und Gewerbetreibenden in einem Quartier zu erhalten. Sie machen den besonderen Reiz innerstädtischer Quartiere aus und sind häufig Besuchsgrund.

Übernutzung, mangelnde Sauberkeit, erhöhter Pflegeaufwand

Zentrumsnahe Freiräume sind Anziehungspunkte, sowohl für die Stadtbevölkerung als auch für Touristinnen und Touristen. Migration, Zuwanderung aus dem ländlichen Raum und die Stärkung von innerstädtischem Wohnen bewirken mancherorts eine Nutzungsintensivierung bis zur Übernutzung öffentlicher Freiräume (vgl.

BSBK 2020). Verschleiß von Stadtmobiliar, Reduktion der Grünraumqualitäten, Lärm, Vermüllung und Verschmutzung sind die Folgen (vgl. vhw 2019). Der damit verbundene erhöhte Instandhaltungs- und Pflegeaufwand fordert vielerorts kommunale Budgets und personelle Kapazitäten. Ungepflegte, verwahrloste Orte liegen außerhalb der sozialen Kontrolle und befördern rücksichtsloses Verhalten, Verdrängung und Dominanz einzelner Gruppen – Freiräume werden zum Angstraum (vgl. BSBK 2020).

Mangelndes Sicherheitsempfinden, Konflikte und Gewalt

Auch eine fehlende Funktionsvielfalt und damit verbundene phasenweise wenig genutzte Räume führen zu fehlender sozialer Kontrolle und können das subjektive Sicherheitsempfinden reduzieren (vgl. vhw 2019). Nach einer repräsentativen Umfrage fühlt sich die große Mehrheit der Befragten im öffentlichen Raum, insbesondere in kleineren Gemeinden, „sicher“ (58 Prozent) oder „sehr sicher“ (29 Prozent) (vgl. forsa Politik- und Sozialforschung GmbH 2018). Doch öffentliche Räume, die durch Menschen mit Drogen- und Alkoholabhängigkeiten sowie Wohnungslose frequentiert und genutzt werden, erzeugen Interessenkonflikte, Sicherheits- und Imageprobleme (vgl. Selle 2008; vgl. vhw 2019). Es sollte stets mitbedacht werden, dass Menschen mit Drogen- und Alkoholabhängigkeiten sowie Wohnungslose ebenfalls Aufenthaltsorte benötigen.

Emissionen, Stadtklima

Intensive Nutzungen im öffentlichen Raum – darunter Verkehr, Veranstaltungen, Außengastronomie – sind wesentliche Quellen von Lärm- und Schadstoffemissionen. Mangelt es an innerstädtischen Grün-, Freiräumen und Stadtvegetation, fehlen wichtige Ökosystemfunktionen, die Lärm- und Schadstoffbelastung reduzieren oder Klimawirkungen wie Wärmeinseleffekte regulieren (vgl. BSBK 2020). Der volkswirtschaftliche Wert von Ökosystemdienstleistungen des innerstädtischen Stadtgrüns ist bedeutend. Allerdings ist dieser schwierig zu beziffern und findet bisher wenig Anerkennung. Nicht nur die positiven gesundheitlichen Effekte, sondern auch Entlastungen der Infrastruktur z. B. durch Versickerung haben einen gesamtwirtschaftlichen Mehrwert (vgl. Naturkapital Deutschland – TEEB DE 2016).

Qualitätsanforderungen und -merkmale für Innenstadt-Freiräume von morgen

Qualitätvolle innerstädtische Freiräume

Sie möge visionär sein: die Vorstellung idealtypischer Freiräume, die alle Anforderungen konfliktfrei und mit hoher Gestaltqualität vereinen. Die folgenden Qualitätsanforderungen und -merkmale können als Richtschnur dienen und eine Basis für eine ortsindividuelle Freiraumgestaltung und -bespielung sein.

... stellen den Menschen und seine Bedürfnisse in den Mittelpunkt.

Innerstädtische Freiräume sind für unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer attraktiv und sicher gestaltet, indem sie eine Vielfalt an Besuchsanlässen, Angeboten und Aufenthaltsmöglichkeiten bieten. Sie sind wandlungs- und anpassungsfähig und reagieren damit auf sich verändernde Bedarfe sowie Anforderungen der Stadtgesellschaft. Der öffentliche Raum ist Treffpunkt und hat das Potenzial ein Dritter Ort zu sein. An ihm findet soziale Interaktion außerhalb von Wohn- oder Arbeitsstätte statt. Er steht der allgemeinen Stadtöffentlichkeit, einer pluralistischen Gesellschaft, mit kulturellen und sozialen Ähnlichkeiten wie auch Widersprüchen zur Verfügung. Der Freiraum ist als Aufenthalts-, Bewegungs- und Spielort eine Erweiterung der eigenen vier Wände und sollte barrierearm erreich- und nutzbar sein. Insbesondere Orte, die zu gemeinschaftlichen Aktivitäten animieren, wie interkulturelle Nachbarschaftsgärten, können wichtige Dialog- und Integrationsfunktionen erfüllen und Nachbarschaft sowie sozialen Zusammenhalt stärken. Gleichwohl sind Stadtplätze Bühne für Märkte, Veranstaltungen und kulturelle Events. Für Menschen, deren eigener Wohnsitz keinen sicheren Rückzugsort bietet, übernimmt der öffentliche Raum zusätzlich eine Schutzfunktion. Für Wohnungslose wird er zum ständigen Aufenthaltsort.

Blick in die Praxis

Die **Mariahilfer Straße** ist ein Beispiel für eine Neuverteilgung des Straßenraumes zugunsten des Zufußgehens und Flanierens.

Die Umgestaltung des Benthemplein zu einem multifunktionalen **Wasserplatz in Rotterdam** vereinbart kluge Entwässerung mit Aufenthaltsqualität.

... respektieren und reflektieren das städtebauliche Umfeld.

Entsprechend ihrer gewachsenen Struktur und unter Beachtung des historischen Erscheinungsbildes sind Freiräume ortsindividuell und substanzgerecht gestaltet. Robuste und langlebige Materialien, hochwertiges Stadtmobiliar und ein stimmiges Beleuchtungskonzept setzen Räume in Szene. Innerstädtische Freiräume haben eine identitätsstiftende Wirkung und sind Visitenkarten für Innenstädte, Stadt- und Ortsteilzentren. Prominente Markt- oder Rathausplätze sind zentrale Merkmale der europäischen Stadt. Auf ihnen liegt besondere Aufmerksamkeit, auch, weil durch ihre Raumoffenheit stadtbildprägende, baukulturell bedeutende Bauwerke, wie Kirchen, Rathäuser, Schlösser wahrnehmbar werden. Auch für die Außenwahrnehmung der Innen-

stadt und das Stadtmarketing ist ein einladender öffentlicher Raum wichtig. Zu einem positiven Image tragen aber nicht nur die historischen Plätze mit ihren repräsentativen Gebäuden bei, sondern auch die Stadtnatur. Grüne Wallanlagen und erlebbare Wasserläufe wie Uferbereiche sind ein Standortfaktor. Licht und ein gepflegtes Erscheinungsbild erhöhen das subjektive Sicherheitsempfinden auf Straßen und Plätzen.

Blick in die Praxis

Die Stadt **Warburg** zeigt, wie Barrierefreiheit und Sicherheit in Einklang mit historischer Stadt gelingen.

Der blaue Ring Tirschenreuth ist ein Beispiel für ein gesamtstädtisches Konzept zur Klimafolgenanpassung.

... laden ein zum Flanieren, Verweilen und Genießen.

Funktional zusammenhängend und ausgestattet mit effizienten Wegeverbindungen und Leitsystemen wird Innenstadt intuitiv verständlich. Unterschiedliche Raumtypologien und funktionale Cluster laden zum Entdecken, Erobern und Konsumieren ein. Zugleich bieten sie allen Nutzergruppen auch Orte zum konsumfreien Aufenthalt und Erlebnis. Aufenthaltsqualität, Angebots- und Erlebnisvielfalt und Alltagstauglichkeit sind Anlässe für den Besuch von Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren. Den wirtschaftlichen Funktionen der Innenstadtlagen kommt nach wie vor eine hohe Bedeutung zu. Einkaufen ist weiterhin die wichtigste Innenstadtfunktion (vgl. CIMA 2022). Faktoren, wie die Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung sind, laut einer Umfrage des Instituts für Handelsforschung, allerdings inzwischen die zwei relevantesten Faktoren für eine Weiterempfehlung einer Innenstadt (vgl. IFH 2023). Die funktionalen Wechselbeziehungen zwischen gewerblichen, nichtkommerziellen Angeboten und dem öffentlichen Raum beleben und schaffen Frequenzsynergien. Neue Nutzungen auf Erdgeschossebene – Hybrid-Gewerbe, Maker-Spaces und Bildungsräume, Sport- und Bewegungsflächen, Jugendclubs und vieles mehr – sind Chancen für die Belebung des Stadtraums, verändern aber auch die klassische Fußgängerzone – weg vom Transit – hin zum Aufenthaltsraum. Marktplätze übernehmen wieder eine stärkere Versorgungsfunktion, bieten regionalen Anbietern und Produzenten die Möglichkeit für den Direktverkauf von frischen Lebensmitteln und Produkten.

Blick in die Praxis

Die **grünen Klimaoasen in Jena** sind ein Beispiel für einen gerechten Zugang zu grünen Freiräumen im Stadtgebiet.

Die **Freilegung der Lutter** in Bielefeld ist ein Beispiel für eine Aufwertung eines Quartiers durch Maßnahmen zugunsten der Aufenthaltsqualität.

... balancieren die Flächenaufteilung zugunsten aller nachgefragten Nutzungs- und Bewegungsarten.

Eine benutzerfreundliche, streckenoptimierte und sichere Flächenaufteilung zwischen allen Mobilitätsformen fördert die Frequentierung von Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren.
Breite Gehsteige, barrierearme Pflasterung, Sitzmöglichkeiten und verkehrsberuhigte Bereiche entsprechen gendersensiblen und altersspezifischen Anforderungen.
Sport und Bewegung sind – laut/leise, schnell/langsam, raumgreifend/begrenzt – Teil der Innenstadt. Hauptstraßen, Nebenstraßen, Parkplätze, Geh- und Radwege, Fußgängerzonen und (Bahnhofsvor-)Plätze sind bei verkehrsgerechter Aufteilung und Gestaltung für alle sicher nutzbar (vgl. Hennicke et al. 2021). Sie können zu gestalteten Stadträumen mit Aufenthaltsqualität werden und sollten stadtspezifischen Ansprüchen entsprechen.
Für eine inklusive Stadtgestaltung finden die Mobilitätsansprüche verschiedener Nutzerinnen und Nutzer unter Berücksichtigung des Alters, der Genderzugehörigkeit, der Lebensphase und der körperlichen Fitness Beachtung (vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2013).
Raum für effizienten und sicheren Gewerbe- und Lieferverkehr sowie den notwendigen Versorgungs- und Wirtschaftsverkehr muss gesichert und bereitgestellt werden. Innerstädtische Freiräume sind auch Orte der Bewegung und schaffen Raum für sportliche Angebote, z. B. in Form von Sportplätzen, Outdoor-Gyms oder attraktiven Jogging-, Parcours- und Velorouten. Sportplätze oder Schulhöfe werden als Quartiershöfe in Randzeiten auch öffentlich genutzt.

Blick in die Praxis

Die **Mariahilfer Straße** ist ein Beispiel für eine Neuverteilgung des Straßenraumes zugunsten des Zufußgehens und Flanierens.

Die **Freilegung der Lutter** in Bielefeld ist ein Beispiel für eine Aufwertung eines Quartiers durch Maßnahmen zugunsten der Aufenthaltsqualität.

... sind schattenspendende und frischluftproduzierende Oasen.

Nach dem Prinzip der Schwammstadt werden vielfältige Vegetations- und Wasserelemente kombiniert. Flächen zur Retention und Speicherung von Regenwasser unterstützen den natürlichen Wasserkreislauf. Klimaresiliente Vegetation wird durch ausreichend Pflege und eine geeignete Standortwahl und -gestaltung gesichert. Als schattige Ruheräume, Aktivorte oder Treffpunkte sind sie für alle gleichermaßen zugänglich und nutzbar. Die begrünten Refugien im dicht bebauten Innenstadtraum tragen durch die Kühlleistungen des Bewuchses und ihre Kaltluftproduktion zur Regulation des Kleinklimas bei und bieten schattige Aufenthaltsorte im Freien. Nicht nur Grünflächen und Parks, jeder Straßenbaum und jedes Stück unversiegelte Fläche wird für seinen positiven und vorsorgenden Klimabeitrag gewürdigt. Multicodierung bietet hier viele Vorteile für die Integration von Klimaanpassungs-

maßnahmen. Begrünte Freiräume leisten einen essenziellen Beitrag für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung und filtern Lärm- und Schadstoffemissionen (vgl. Naturkapital Deutschland – TEEB DE 2016, S. 24 f.). Die Bezeichnung „blaugrüne Infrastrukturen“ unterstreicht ihre Bedeutung für die Daseinsvorsorge. Ihre Nutzung als Orte für Naherholung, Spiel und Sport wirkt sich positiv auf die mentale und körperliche Gesundheit aus, steigert das psychische Wohlbefinden und wirkt stressreduzierend (vgl. Rittel et al. 2014, S. 70–76). Es ist entscheidend, die Vegetation auch in Trockenheits- und Hitzeperioden zu sichern (vgl. Henninger & Weber 2020, S. 194–228).

Blick in die Praxis

Die **grünen Klimaoasen in Jena** sind ein Beispiel für einen gerechten Zugang zu grünen Freiräumen im Stadtgebiet.

Die Stadt Leipzig ist mit ihrem **Masterplan Grün** Pionierin und hat eine querschnittsorientierte, GIS-gestütze Datenbank entwickelt.

Der **Park am Gleisdreieck** ist ein neu entstandener Park in Berlin und durch starkes zivilgellschaftliches Engagement umgesetzt.

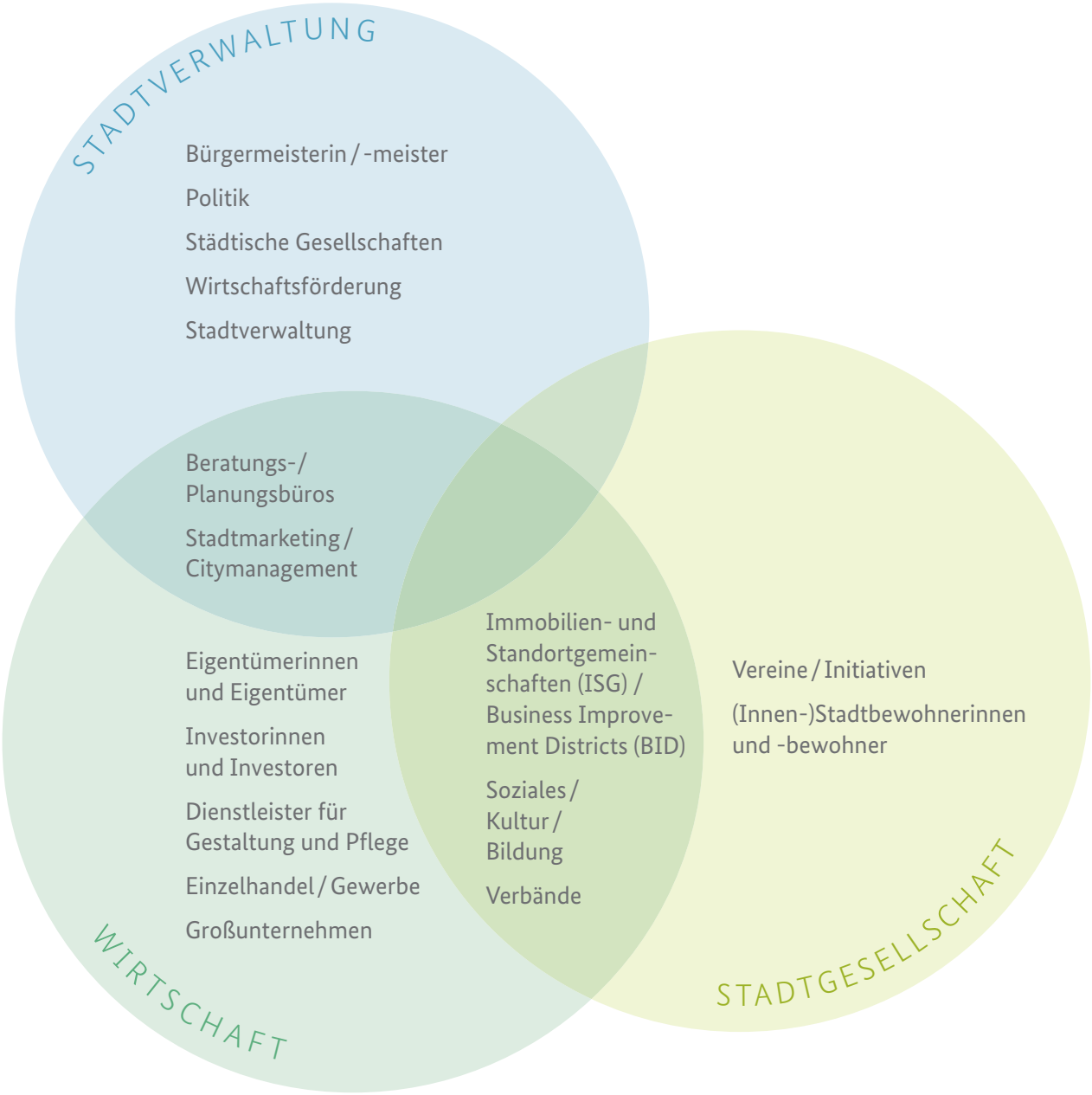
... können zur städtischen Artenvielfalt beitragen.

Unterschiedliche, vernetzte Biotoptypen wie kleine Feuchtgebiete, Fließgewässer, (Blüh-)Wiesen, Baumgruppen oder Streuobstwiesen sind Lebensraum für verschiedene ökologische Lebensgemeinschaften. Zugleich sind sie ohne Beeinträchtigung der ökologischen Qualitäten auch Orte für naturnahe Bewegung und Spiel, Aufenthalt, Naturerfahrung und Erholung. Als Naturraum leisten innerstädtische, naturnah gestaltete Frei- und Grünräume einen Beitrag zur Bereitstellung sauberer Luft, Nahrungsmitteln und Trinkwasser. Sie speichern Kohlenstoff und haben zugleich einen Erholungswert. Erhalt, Verbesserung und Vernetzung von Biotopen schafft Lebensqualität in Zentrenlagen. Werden innerstädtische Grün- und Freiräume auch als naturpädagogische und bewusstseinsbildende Naturerlebnisräume verstanden, ermöglichen sie allen Gruppen ein naturnahes Umfeld und den Zugang zu Naturelementen wie Wasser, Boden, Pflanzen und Tieren. Mit urbaner Lebensmittelproduktion wird das Bewusstsein für regionale Produktion und eine gesunde Ernährung gefördert (vgl. Naturkapital Deutschland – TEEB DE 2016, S. 32 f.).

Blick in die Praxis

Der **Park am Gleisdreieck** greift die Geschichte des Parks auf und macht die Natur erlebbar und erfahrbar.

Der blaue Ring Tirschenreuth ist ein Beispiel für ein gesamtstädtisches Konzept zur Klimafolgenanpassung und Erlebbarkeit von Wasser und Natur.



Akteurslandschaft im Place-Making und Place-Keeping öffentlicher Räume

Handelnde Akteure

Qualitätvolle innerstädtische Grün- und Freiräume neu zu schaffen und zu erhalten, ist eine Gemeinschaftsaufgabe verschiedener Akteure einer Stadt. Diese sind unterschiedlich stark in der Phase von Planung, Gestaltung und Schaffung des Freiraumes im physischen Sinne, und des Managements und Nutzen des Raumes, involviert.

Stadtverwaltung

Kommunale Verwaltungen haben weitreichende Gestaltungs- und Handlungsoptionen auf innerstädtische Freiräume in städtischem Eigentum. Eine ressortübergreifende Abstimmung und Koordination zwischen den relevanten Fachämtern ist unerlässlich, insbesondere in der Phase des Place-Making. Dazu empfehlen sich gesonderte Projekt- und Abstimmungsstrukturen, wie bspw. ein Management des öffentlichen Raumes oder ein Lenkungskreis (vgl. BBSR 2015; BSBK 2021).

Wirtschaftsakteure

Innenstädte, Stadt- und Ortskerne sind Orte des Handels und Austausches, mit einer Vielzahl an Akteuren aus Einzelhandel, Gewerbe, Dienstleistung und Gastronomie. Je nach Branche stellen diese unterschiedliche Ansprüche an den öffentlichen Raum und bilden somit keine homogene Gruppe. Sie eint jedoch das Interesse an attraktiven und belebten Freiräumen. So sorgen Immobilieneigentümer, Bauherren und Projektentwickler im Rahmen von städtebaulichen Verträgen für Grün- und Freiräume und tragen die Kosten der Aufwertungsmaßnahmen. Zum Teil beteiligen sie sich an Pflege, Reinigung und Instandhaltung oder bespielen den Raum mit Events (vgl. BBSR 2015). Beispiele hierfür sind Immobilien- und Standortgemeinschaften oder Business Improvement Districts, geregelt durch entsprechende Gesetze der Länder.

Stadtgesellschaft

Zur Stadtgesellschaft gehören die Bürgerinnen und Bürger, die den öffentlichen Freiraum für die Fortbewegung, zum Verweilen, Begegnungen und Austausch oder für weitere Freizeitaktivitäten nutzen. Diese Gruppe ist heterogen und stellt teils konträre Ansprüche an Flächen und Raum. Zusammengeschlossen in Vereinen oder Initiativen setzen sich diese zivilgesellschaftlichen Gruppen für bestimmte Interessen ein. Durch Beteiligungsformate kann die Stadtgesellschaft in der Phase des Place-Makings eingebunden werden. Straßenmusik und -kunst, Nachbarschaftspicknick, Open Air-Parties oder auch Zwischennutzungen wie Gartenprojekte sind typische Arten der Raumnutzung dieser Akteursgruppe. Wie aktiv sich die Stadtgesellschaft an der Bespielung und Instandhaltung des öffentlichen Raumes beteiligt, variiert. Prinzipiell ist es seitens der Kommune wünschens- und somit unterstützenswert, dass Bürgerinnen und Bürger Verantwortung für den gemeinsamen Stadtraum übernehmen (vgl. BBSR 2015).

Inspirationen aus der Praxis

Park am Gleisdreieck, Berlin

Neun konkrete Beispiele aus der Praxis zeigen, welche Breite des Akteursspektrums und welche Beteiligungsintensität erfolgversprechend sind, welche räumlich-funktionalen Qualitäten durch Vorhaben in öffentlichen, innerstädtischen Freiräumen geschaffen werden können. Die Praxisbeispiele gliedern sich in drei Sektoren: Unter ***Umbau und Neucodierung*** *sind drei Ansätze beschrieben, die für eine großflächige Neustrukturierung und Funktionsgebung mit hoher Interventionstiefe stehen. Drei weitere Vorhaben zeigen auf, wie vorhandene innerstädtische Flächen und Raumstrukturen eine* ***Aufwertung und Qualifizierung*** *durch Ergänzung neuer oder Fokussierung vorhandener Funktionen erhalten. Die Beispiele für* ***Strategie und Konzept*** *stehen stellvertretend für gesamtstädtische Strategieansätze, die auch zielbildend und rahmengebend für innerstädtische Freiräume sind.*

Umbau und Neucodierung

Mariahilfer Straße, Wien

Stadt | Wien, Großstadt
Land | Österreich
Lage | Stadtteilzentrum
Beteiligte | Stadt Wien, Planungsbüros Verbund, Wiener Linien GmbH & Co. KG
Kosten | rd. 25 Mio. Euro
Planungs- und Umsetzungszeitraum | 2010-2015
Web | https://partizipation.at/praxisbeispiele/mariahilferstrasse-neu

Ausgangslage

Die Mariahilfer Straße verbindet den Westbahnhof mit dem Museumsquartier in der Innenstadt. Auf 3,7 km Länge werden rund 10 Prozent des gesamten Wiener Einzelhandelsumsatzes erwirtschaftet – die Mariahilfer Straße war und ist die bedeutendste Einkaufsstraße der österreichischen Hauptstadt. Im November 2010 wurde der politische Beschluss gefasst, die stark befahrene, autogerecht gestaltete Geschäftsstraße zu einer Flanier- und Begegnungszone umzugestalten. Ziel war es, einerseits die Fußwegeinfrastruktur zu verbessern und insbesondere dem starken Passantenaufkommen gerecht zu werden, verkehrsbedingte Emissionen einzudämmen und damit die allgemeine Lebens-, Umwelt- und Luftqualität zu erhöhen.

Projektbeschreibung

Begleitet durch vielfältige Beteiligungsformate startete die Umgestaltung der Mariahilfer Straße mit einem dreitägigen Verkehrsversuch und einer anschließend mehrmonatigen Probephase. Zunächst ohne größere bauliche Eingriffe wurden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgenommen, die Verkehrsführung geändert, Markierungsarbeiten und Möblierungen vorgenommen. Die Rückmeldungen und Anregungen aus der Testphase flossen in das Verkehrskonzept ein. Unter anderem entschied man sich nach der Probephase gegen eine Busspur auf der Mariahilfer Straße und für eine neue Streckenführung der Buslinie.
Auf der Basis einer Abstimmung der Anrainer und nach elf Monaten Bauzeit wurde die Mariahilfer Straße im August 2015 eröffnet. Die „Innere Mariahilfer Straße“ wurde auf einem Abschnitt von 1,6 km in eine Begegnungszone und im mittleren Drittel in eine Fußgängerzone umgewidmet. Heute hat der Fußverkehr auf der Inneren Mariahilfer Straße Vorrang. Radfahrende dürfen in Schrittgeschwindigkeit fahren, Taxi- und Lieferverkehre sind werktags zwischen 6 und 13 Uhr zugelassen. In den Begegnungszonen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und das Prinzip des „Shared Space“. Parkraum wurde im Zuge der Neugestaltung nicht ausgewiesen. Parkplätze für Anrainerinnen und Anrainer wurden in Seitenstraßen oder umliegenden Parkgaragen geschaffen sowie Haltezonen als „Kiss & Ride-Zonen“ eingerichtet. Um eine Verlagerung des Verkehrs zu vermeiden, wurden in angrenzenden Straßen Tempo-30-Zonen und Einbahnregelungen eingeführt. Das Gestaltungskonzept wurde maßgeblich unter Beteiligung

der lokalen Akteure und der Stadtgesellschaft entwickelt. Geschaffen wurden verschiedenste Verweilflächen, die als konsumfreie Bereiche und Schattenplätze durch abwechslungsreiche „Dialogmöbel“ und sogenannte Wassertische wie kleine Gärten wahrgenommen werden. Optisch abgesetzte, niveaugleiche Bodenbeläge aus Granit- und Betonstein mit taktilem Leitsystem und Querungshilfen helfen sehbehinderten Menschen bei der Orientierung im Straßenraum. Baumachsen und Radabstellanlagen, öffentliches WLAN und eine bessere Beleuchtung ergänzen die Gestaltungsprinzipien.

Neben der Mariahilfer Straße profitiert auch das ganze Quartier von den räumlich-funktionalen Eingriffen. Nach einem ähnlichen Prinzip wie die Mariahilfer Straße wurden weitere Straßen in Wien umgestaltet, wie die Herrengasse, die Rotenturmstraße oder die Neubaugasse. Der Ansatz des „Shared Space“ steht dabei im Vordergrund, um die vielfältigen Bedürfnisse der Menschen berücksichtigen zu können und niemanden auszugrenzen. Derzeit wird die Äußere Mariahilfer Straße zugunsten von Verkehrssicherheit, Kühl- und Verweilorten umgestaltet.

Akteure und Beteiligung

Die Planungen zur Umgestaltung der Mariahilfer Straße starteten im Herbst 2011 mit Dialogveranstaltungen. Die Anregungen und Ergebnisse wurden mit Fachleuten am Runden Tisch diskutiert und bewertet. Die direkt betroffenen Anrainerinnen und Anrainer wurden in einem zweiten Beteiligungsschritt im Frühjahr 2013 befragt, bevor ein 120 m langer Straßenabschnitt für drei

BEGEGNUNGSZONE

Seit 31. März 2014 sind Begegnungszonen laut § 76c der Straßenverkehrsordnung Österreich Straßen, deren Fahrbahn für die gemeinsame und gleichberechtigte Nutzung durch Fahrzeuge und Fußverkehr bestimmt ist. Sie dienen der Beruhigung, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs. Verkehrsteilnehmende müssen gegenseitig Rücksicht nehmen und dürfen sich weder behindern noch gefährden.

Das Verkehrszeichen „Begegnungszone“ in Österreich

Es gilt:
Der Fußverkehr darf die gesamte Fahrbahn benutzen. Spielen auf der Straße ist jedoch nicht erlaubt.
Fahrräder und Tretroller dürfen nebeneinander fahren.
Grundsätzlich gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. In Ausnahmefällen kann die Geschwindigkeit durch ein entsprechendes Verkehrszeichen auf 30 km/h erhöht werden.

In der Schweiz sind Begegnungszonen bereits seit 2002 zugelassen.

Die umgestaltete Mariahifer Straße

Tage versuchsweise für den Autoverkehr gesperrt und als Fußgängerzone genutzt wurde. Während des Verkehrsversuchs stand eine „Dialogbox“ als Anlaufstelle vor Ort für Information und Beteiligung zur Verfügung. Zusätzlich wurden Informationsflyer ausgelegt und über eine Webseite informiert. Mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern und Fachleuten wurde eine öffentliche Gestaltungswerkstatt und Online-Befragung durchgeführt.
Ein Verkehrskonzept für die Mariahilfer Straße wurde planungsbegleitend erarbeitet und im August 2013 testweise umgesetzt. Während der Testphase zeigt sich, dass ein „Shared Space“ für Bus-, Fuß- und Radverkehr nicht akzeptanzfähig und realisierbar sein wird. Im finalen Verkehrskonzept wurde eine Umlegung des Busverkehrs berücksichtigt, die mit 53 Prozent mehrheitlichen Zuspruch für die Umsetzung fand.

DOKUMENTATION

Unter dem Titel „Mariahilfer Straße Neu: Der Weg zu Umgestaltung und Neuorganisation“ hat der Magistrat der Stadt Wien 2015 eine Publikation veröffentlicht, welche die historische Entwicklung der Einkaufsstraße umreißt, den gesamten Umgestaltungsprozess mit seinen kontroversen Aushandlungen darstellt, Beteiligte zu Wort kommen lässt und Empfehlungen für weitere Projekte ausspricht.

Sie ist online verfügbar unter www.digital.wienbibliothek.at/urn/urn:nbn:at:AT-WBR-881217.

Tipp

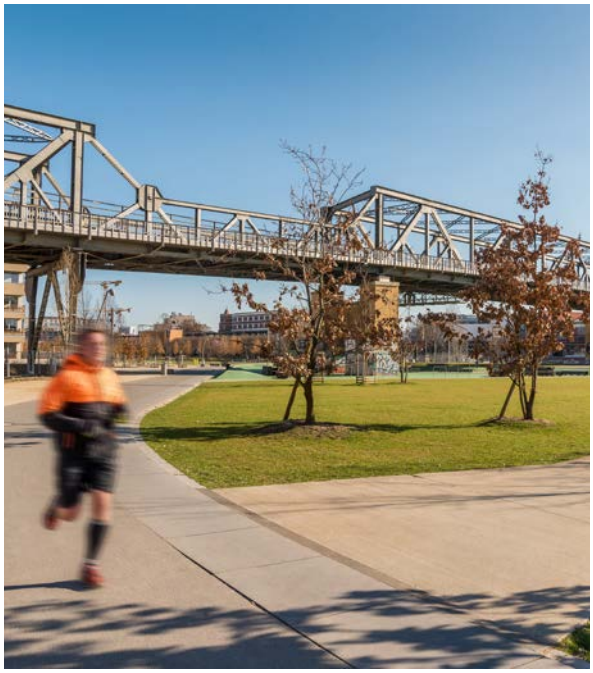
Merkposten: Mariahilfer Straße, Wien

- Die in den Jahren 2014/2015 umgebaute Mariahilfer Straße ist die erste Begegnungszone Österreichs in dieser Dimension. Das Erfolgsmodell wurde aus der Schweiz übernommen.
- Mit Verkehrsversuchen, Visualisierungen und einer Erprobungsphase konnten die Nutzerinnen und Nutzer sensibilisiert sowie an neue Verkehrsregeln und Gestaltungspotenziale herangeführt werden
- Aufgrund unentbehrlicher Parkgaragen konnte die Straße nicht gänzlich zur Fußgängerzone umgewidmet und umgestaltet werden. Die dreiteilige Lösung Begegnungszone – Fußgängerzone – Begegnungszone ist ein gelungener Kompromiss.
- Dank der Verkehrsberuhigung und Umgestaltung hat die Straße an Qualität und Frequenz gewonnen. Mit der Umgestaltung wurden insbesondere klimaangepasste Verweil- und Aufenthaltsflächen geschaffen, die mit attraktiver Möblierung und WLAN punkten. Auch der Einzelhandel hat an Kaufkraft gewonnen.
- Die Fußgängerzone Mariahilfer Straße gilt als internationales Vorzeigeprojekt, das zahlreiche Nachahmer gefunden hat.

Die Mariahilfer Straße vor der Umgestaltung: eine stark befahrene Geschäftsstraße

Park am Gleisdreieck, Berlin

Stadt | Berlin, Großstadt
Land | Deutschland
Lage | zentrumsnah
Beteiligte | Senatsverwaltung für Stadt und Umwelt, Grün Berlin GmbH, Bezirksämter Tempelhof-Schöneberg und Friedrichshain-Kreuzberg, Landschaftsarchitekturbüro, Bürgerinitiativen
Kosten | rd. 18 Mio. Euro
Planungs- und Umsetzungszeitraum | 2005-2013 (Planung) bzw. 2008-2013 (Bauphase in mehreren Bauabschnitten)
Web | www.parkamgleisdreieck.de



Westpark des Parks am Gleisdreieck

Ausgangslage

In den 1970er-Jahren wurden Planungsabsichten für das sogenannte Gleisdreieck publik. Für die wildbewachsenen Brachen des ehemaligen Anhalter und Potsdamer Güterbahnhofs, das sogenannte Gleisdreieck, wurde ein Autobahnkreuz als Lückenschluss des Westberliner Autobahnrings geplant. Eine Bürgerinitiative wurde gegründet, die anstelle der Westtangente eine Grüntangente forderte. Der heutige Park am Gleisdreieck wurde schließlich als Schlüsselmaßnahme der Strategie „Stadtlandschaft für Berlin“ (2011) zwischen 2008 und 2013 realisiert – klimaresilient, lebenswert und ressourceneffizient. Entstanden ist ein öffentlich nutzbarer Grünraum, der als Gesellschafts- und Sozialraum, als Bewegungs- und Naturraum genutzt wird. Der Park ist Teil eines übergeordneten Grünkonzeptes, das in Nord-Süd-Richtung vom Regierungsviertel mit dem Spreebogenpark bis zum Natur Park Südgelände führt.

Projektbeschreibung

Der rund 30 ha große „Park am Gleisdreieck“ wurde in mehreren Bauabschnitten realisiert. Den Park prägen verschiedene Funktionen und Bereiche. Unberührt und nur zum Teil erschlossen wurden ökologisch wertvolle Flächen mit schützenswerter Flora und Fauna, bspw. mit Brutvögeln und hoher Biodiversität. Diese urbane Wildnis wurde teilweise zugänglich gemacht, um den hohen ökologischen Wert für die Besucherinnen und Besucher des Parks erlebbar zu machen. Das Gestaltungskonzept bezieht außerdem die historische Nutzung des Geländes mit ein, die durch alte Bahngleise, Signalanlagen

und Prellböcke sichtbar bleibt. Die als Park angelegten Flächen bieten Sport- und Spielbereiche, bspw. eine 1.300 m² große Skateanlage, aber auch einen Naturerfahrungsraum sowie Ruhezonen mit Liegewiesen und Sonnenterrassen. Im Ostpark befindet sich ein zentraler Platz mit einer Sitztribüne bspw. für Konzertaufführungen und andere kulturelle Veranstaltungen. Außerdem durchqueren der grüne Hauptwanderweg Nr. 5 (Nord-Süd-Weg der 20 grünen Hauptwege Berlins) sowie der überregionale Radweg Berlin-Leipzig das Gleisdreieck. Die Realisierung des Parks kostete ca. 18 Mio. Euro. Der nachträglich umgestaltete Dora-Duncker-Park (vormals Flaschenhalspark) kostete zusätzlich rund 2 Mio. Euro, wovon drei Viertel für den Bau der Radwegeinfrastruktur eingesetzt wurden. Der Park wird als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme für die Bebauung am Potsdamer Platz und Leipziger Platz bilanziert. Durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz wurde das Projekt außerdem als Gemeinschaftsaufgabe zur „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert. Der Park am Gleisdreieck wurde mit dem Architekturpreis Berlin 2013, dem Sonderpreis Deutscher Städtebau 2014 und dem Deutschen Landschaftsarchitektur-Preis 2015 ausgezeichnet. Am Rande des Parks ist eine Hochhausbebauung mit sieben Gebäuden geplant. Deren Umsetzung steht jedoch aktuell zur Debatte und unterliegt weiteren Prüfungen.

Akteure und Beteiligung

Die langjährige Initiative der Stadtgesellschaft seit den 1970er-Jahren war maßgeblich für die Errichtung des Parks. Nachdem die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, vertreten durch

Ostpark des Parks am Gleisdreieck

die Grün Berlin GmbH, einen zweistufigen Wettbewerb ausgeschrieben hatte, konnten sich Bürgerinnen und Bürger über ein Online-Verfahren am Dialog mit den Planungsbüros beteiligen. Zusätzlich wurden Umfragen, Vor-Ort-Veranstaltungen, Planungsforen, Werkstattgespräche, Ortsbegehungen und Baustellenspaziergänge durchgeführt. Für die Projektentwicklung wurde eine „Projektbegleitende Arbeitsgruppe“ (PAG), bestehend aus Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Quartiersrätinnen und -räten der Gebiete Schöneberg-Nord und Magdeburger Platz, gegründet. Kinder und Jugendliche waren durch Workshops zur Ausgestaltung der Sport- und Spielbereiche im West- und Ostpark beteiligt. Die spätere Umgestaltung des Flaschenhalsparks erfolgte ohne Beteiligung der Öffentlichkeit.

Das Gleisdreieck hat sich als beliebter Ort etabliert. Mit bürgerschaftlichem Engagement und zahlreichen sozialen Pilotprojekten wie Berlins erstem Naturerfahrungsraum, dem Interkulturellen Garten Rosenduft, Urban Gardening oder

Ökologie im Park werden die Flächen und Funktionsräume aktiv mitgestaltet. Für das Place-Keeping wurde ein Pflege- und Maßnahmenplan erarbeitet, der von der Grün Berlin GmbH im Rahmen der temporären Bewirtschaftung umgesetzt wird. Als Fortsetzung der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger aus der Planungszeit wurde ein „Nutzer:innenbeirat“ gegründet, der seit knapp zehn Jahren besteht.

NUTZER:INNENBEIRAT

Der 2014 gegründete „Nutzer:innenbeirat“ besteht aus gewählten Personen der Bürgerschaft sowie aus der Nachbarschaft und wichtige Akteure in bzw. im Umfeld der Parkanlage (u. a. Kleingartenkolonie „Potsdamer Güterbahnhof“ im Westpark, Interkultureller Garten „Rosenduft“), der Verwaltung und der Grün Berlin GmbH. Der Nutzer:innenbeirat bringt stellvertretend die Interessen der verschiedenen Nutzergruppen der Parkanlage ein, entwickelt Lösungsvorschläge, spricht Empfehlungen aus und berät die Verwaltungen bzw. Grün Berlin.

Tipp

Merkposten: Park am Gleisdreieck, Berlin

- Für Konzeption und Gestaltung des Parks wurde der vorhandene Bestand urbaner Wildnis respektiert und in einem begrenzten Artenschutzraum für Flora und Fauna erhalten.
- Die Funktionsvielfalt als Erholungs-, Bewegungs- und Erlebnisflächen zieht verschiedenste Zielgruppen in den Park und macht den Park 24/7 nutzbar.
- Als Lückenschluss in Nord-Süd-Richtung übernimmt der Park auch gesamtstädtisch eine wichtige Rolle als Grün- und Biodiversitätsachse.
- Der Park wurde durch das langjährige Engagement von Bürgerinnen und Bürgern initiiert, aus dem der „Nutzer:innenbeirat“ als dauerhaftes Beteiligungsformat für die Weiterentwicklung des Parks hervorgegangen ist.
- Die enge Kooperation der lokalen Akteure zahlt sich aus. In Kooperation mit lokalen Akteuren entstanden Pilotprojekte, wie z. B. Urban Gardening mit ansässigen Kleingärtnerinnen und -gärtnern.

Lutter-Freilegung, Bielefeld

Stadt | Bielefeld, Großstadt
Land | Nordrhein-Westfalen, Deutschland
Lage | Innenstadt, zentrumsnah
Beteiligte | Stadt Bielefeld, Ingenieurbüro für Wasserwirtschaft, Ingenieurbüro für Tiefbau, Allianz Umweltstiftung, Deutsche Bundesumweltstiftung, Kurt Lange Stiftung, Pro Lutter e.V., Verkehrsverein Bielefeld e.V.
Kosten | 4 Mio. Euro
Planungs- und Umsetzungszeitraum | 2001-2018 (Planung) bzw. 2004-2022 (Bauphase in mehreren Bauabschnitten)
Web | www.prolutter.de

Ausgangslage

Die Bielefelder Lutter (wasserwirtschaftlich genau: Weser-Lutter) speiste im Mittelalter den historischen Stadtgraben und wurde Ende des 19. Jahrhunderts aufgrund starker Verschmutzung und Seuchengefahr größtenteils verrohrt und unterirdisch geleitet. Den Lutter-Lauf begleitend und allen Flächenansprüchen zum Trotz blieb ein lineares Grünsystem erhalten – vom Rand der Altstadt in östlicher Richtung bis in den stadtumgebenden Naturraum. Mit der Wiederöffnung des Lutterlaufs und der Aufwertung des in die Jahre gekommenen Grünzugs sollten bauliche und funktionale Mängel behoben werden, wie bspw. die Verschlammung der Teiche. Zudem sollten Konflikte zwischen Passantinnen und Passanten sowie Radfahrenden gemildert,

Die Lutter im Park der Menschenrechte

Die Lutter im ersten Bauabschnitt

aber auch Revitalisierungsmaßnahmen verwirklicht werden. Die Freilegung der Lutter fand auch zivilgesellschaftlich Unterstützung: Bereits 2002 gründeten engagierte Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit Vereinen unterschiedlicher Herkunft (Geschichte, Umwelt, Kultur, Tourismus) den Verein „Pro Lutter e. V.“, um einen Teil des inzwischen saubereren Flüsschens (Gewässergüteklasse II) auf etwa 2.500 m schrittweise wieder offen zu legen.

Projektbeschreibung

Für die Freilegung des Lutterlaufs wurde ein Umsetzungskonzept aufgestellt und in drei Bauabschnitten aufgeteilt.

Der erste, etwa 150 m lange Abschnitt in der Bielefelder Altstadt wurde 2004 realisiert. Die alte Verrohrung der Lutter wurde unterirdisch stillgelegt, verdämmt und ein Bypass mit Rückhaltebecken angelegt. Oberirdisch wurde der „Park der Menschenrechte“ mit der offenen Lutter umgestaltet, da der Grünbereich mit Spiel- und Erholungszonen die Gelände eines Schulstandortes und einer Kindertagesstätte mit Familienzentrum verbindet – der offene Lutterlauf bildet den Mittelpunkt des Parks. Die Kosten von etwa 300.000 Euro wurden durch Spenden finanziert.

Der zweite Bauabschnitt wurde zwischen 2020 und 2022 realisiert. Hier wurde ein kompletter Straßenabschnitt der Ravensberger Straße saniert und ein etwa 600 m langer Gewässerabschnitt an die Oberfläche gebracht. Der Straßenquerschnitt im Wohnviertel wurde neu aufgeteilt und der Verkehr durch eine Tempo-30-Zone, gegenläufige Einbahnstraßen, einen verkehrsberuhigten Bereich (Spielstraße) sowie Vorfahrtsregelungen zugunsten des Radverkehrs entschleunigt. Qualität hat die Straße außerdem durch etwa 30 neue, Schatten spendende Bäume gewonnen, die neben dem Wasserlauf zusätzlich für Kühlung und Luftfeuchte sorgen. Nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner nutzen den Straßenabschnitt als verlängerte Terrasse, die Ravensberger Straße ist ein Anziehungspunkt für die Bielefelder Stadtgesellschaft in der Innen-

stadt geworden. Bestehende gewerbliche Nutzungen wie auch neu angesiedelte Gastronomiebetriebe mit Außengastronomie erfreuen sich der Nachfrage. Insgesamt lässt sich eine positive Entwicklung hin zu einem Kreativquartier mit Ladenlokalen, Büros und Ateliers beobachten. Die Freilegung des Flusses in diesem etwa 600 m langen Bereich kostete ca. 3 Mio. Euro.

Der in Planung befindliche dritte Abschnitt führt vom Innenstadtrand in Richtung Osten entlang des „Grünzuges“ und ist mit etwa 1.400 m der längste. Die verschiedenen Parkflächen, Teiche, Spielmöglichkeiten, Spazier- und Joggingwege des Lutter-Grünzugs sollen so aufgewertet und in ihrer Funktion als wichtiger innerstädtischer Freiraum für Aufenthalt, Bewegung und Erholung erneuert und profiliert werden. Gleichwohl werden die Funktionen als alltagsrelevante Fuß- und Radwegeverbindung für Arbeits- und Einkaufswege abseits der stark befahrenen Straßen berücksichtigt. Die Baukosten werden auf 6,5 Mio. Euro geschätzt. Die Maßnahme soll im Jahr 2026 beginnen, sofern die Finanzierung gesichert ist.

Akteure und Beteiligung

Impulsgeber des Projektes ist der Verein „Pro Lutter e. V.“, der von anderen lokalen Vereinen, großen Anliegerschulen und Stiftungen unterstützt wird. Darüber hinaus agiert „Pro Lutter e.V.“ als Bauherr in Abschnitt 1 (2004) und Planungsveranlasser in Abschnitt 2, als Kommunikationsschnittstelle zwischen Fördermittelgebern, Anwohnerinnen und Anwohnern, ansässigen Gewerbetreibenden, Kooperationspartnern, kommunalpolitischen Ansprechpartnern und der allgemeinen Öffentlichkeit. Die Kooperationspartner werden immer wieder über den Projektstand informiert.

Da die innerstädtischen Bauabschnitte vier Gymnasien und eine Berufsschule tangieren, wurden die Schülerinnen und Schüler in Beteiligungs- und schulischen Projekten u. a. in einem umweltpädagogischen Planungslabor beteiligt und an ökologische Themen herangeführt. An der Planung wurden Bürgerinnen und Bürger, Schlüsselakteurinnen und -akteure in verschiedenen Formaten beteiligt: von Spaziergängen über Interviews, Werkstätten bis hin zu Informationsveranstaltungen.

Dem Verein „Pro Lutter e.V.“ ist es gelungen, seine Ziele öffentlich zu machen und durchzusetzen, weil er möglichst viele Interessengruppen (Schulen, Vereine, Stiftungen) gewinnen konnte.

Erster Bauabschnitt – Lutterfest 2010

Tipp

Merkposten: Lutter-Freilegung, Bielefeld

- Vorhandene blau-grüne-Strukturen werden quartiersübergreifend als Freiraumachse von der Innenstadt in angrenzende Stadtteile weitreichend qualifiziert. In die Gestaltung fließen Ansprüche an Mobilität, Bewegung und Aufenthalt, Klimaanpassung und Gesundheitsvorsorge ein.
- Begleitende Wege und Flächen wurden abwechslungsreich gestaltet, bspw. als Themen-Spielplätze.
- In der Altstadt sind entlang der Lutter wichtige und gut frequentierte Aufenthalts- und Treffpunkte entstanden, die alle Alters- und Zielgruppen der Stadtgesellschaft anziehen. Funktionen und Nutzungen wie Gastronomie und Gewerbe werden gestärkt.
- Auch kleine Gewässer können bei entsprechender Gestaltung einen erheblichen Mehrwert für Gesellschaft, Stadtklima und Biodiversität haben. Die Freilegung des Fließgewässers ist ökologisch sinnvoll, da Fließgewässer Linienbiotope darstellen.

Die Lutter in der Ravensberger Straße

Watersquare Benthemplein, Rotterdam

Stadt | Rotterdam, Großstadt
Land | Niederlande
Lage | zentrumsnah
Beteiligte | Stadt Rotterdam, Landschaftsarchitekturbüro, Rotterdam Climate Initiative, Wasserwirtschaftsverband „Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard“
Kosten | rd. 4,5 Mio. Euro
Planungs- und Umsetzungszeitraum | 2005-2012 (Planung)
bzw. 2012-2013 (Bauphase)
Web | www.urbanisten.nl/work/benthemplein

Ausgangslage

Rotterdam ist auf mehreren Ebenen vom Klimawandel betroffen: Saisonal zunehmende Niederschlagsmengen, Sturmfluten und Starkregen treffen auf eine größtenteils unter dem Meeresspiegel liegende und historisch bedingt stark versiegelte Metropole. Zur Erhöhung der Klimaresilienz („Climate Change Adaption Strategy“) setzt die Stadt konsequent auf multifunktionale Raum- und Flächengestaltung („meervoudig ruimtegebruik“), die mit klugen Entwässerungsvorhaben kombiniert werden, um Kanäle und Kanalisation zu entlasten. Zur Umsetzung des innovativen Watersquare-Konzeptes wurde mit dem Benthemplein ein innerstädtischer „Restraum“ in der Nähe des Hauptbahnhofs gewählt. Bis dato unternutzt und wenig gestaltet, forderten die Anwohnenden eine Umgestaltung. In direkter Umgebung des Platzes befinden sich ein Schul- und Bürogebäude, eine Kirche sowie ein College, ein Theater und ein Fitnessstudio.

Projektbeschreibung

Der 5.500 m² große Watersquare übernimmt eine Doppelfunktion als Regenwasserspeicher und öffentlicher Aufenthalts- und Bewegungsort. Der Platz wurde mit drei großen multifunktionalen Becken ausgestattet, die bis zu 1,7 Mio. l Regenwasser aufnehmen können. Das größere Becken dient als Notspeicher und läuft nur bei Starkregen oder dauerhaftem Niederschlag mit Wasser voll. Große Edelstahlrinnen führen das Oberflächenwasser vom Platz zu den Becken, müssen aber dauerhaft mit einem erhöhten Reinigungsaufwand instandgehalten werden, um Algenbewuchs an den Becken zu mindern und Leitungen vor Verstopfung durch Müll und Laub zu schützen. Sind die Becken trocken, werden sie zum vielfältig genutzten Aufenthalts- und Bewegungsraum: Die beiden kleineren Bassins dienen als Bike- oder Skatepark. Im größten Becken befinden sich kleine Fußballtore und ein Basketballkorb. Zudem sind die Becken treppenartig in den Boden eingelassen und können mit den umliegenden Stufen als Bühne mit terrassiertem Zuschauerraum genutzt werden. Gräser, Blumen und schattenspendende Bäume begrünen den Platz, kühlen die Flächen bei Hitze und Trockenheit jedoch nur bedingt. Die Flächen rund um die Becken dienen als öffentlicher Aufenthaltsort. Im Dezember 2013 wurde der Wasserplatz fertiggestellt und offiziell eröffnet.

Die Gesamtbaukosten von der umfassenden Kanalisationsinfrastruktur bis hin zur Bürgerbeteiligung beliefen sich auf ca. 4,5 Mio. Euro. Das Projekt wurde u. a. durch die Stadt Rotterdam, den örtlichen Wasserwirtschaftsverband Schieland & Krimpenerwaard, das Ministerium für Infrastruktur und Umwelt sowie durch den Europäische Fonds für regionale Entwicklung der Europäischen Kommission finanziert.

Akteure und Beteiligung

Die Projektleitung lag bei der Stadt Rotterdam, der städtischen Klimainitiative, u. a. bestehend aus Vertretenden der Stadt Rotterdam, des Hafens Rotterdam und weiteren Organisationen, sowie dem örtlichen Wasserwirtschaftsverband „Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard". Anwohnerinnen und Anwohner sowie Vertreterinnen und Vertreter benachbarter Einrichtungen, wie Schulen, Kirchen, Jugendtheater und eines Fitnessclubs, waren im Rahmen von drei Workshops an der Planung beteiligt.

Die drei Becken des Watersquare

Skatepark und Sitzstufen

Belebter Treffpunkt: Das größte Becken mit Fußballtoren und Basketballkorb

Tipp

Merkposten: Watersquare Benthemplein, Rotterdam

- Der Watersquare ist in seiner Art ein Prototyp für Regenrückhaltebecken mit Aufenthaltsqualität. Nach diesem Modell wurden weitere Wasserplätze angelegt, beispielsweise der Bellamyplein.
- Mit dem Konzept der multifunktionalen Raum- und Flächennutzung „meervoudig ruimtegebruik“ setzt Rotterdam auf Multicodierung von Flächen – auch zugunsten der Klima- und Gesundheitsvorsorge.
- Entstanden ist ein Identifikationsort für junge Menschen, mit viel Bewegungsplatz für Spiel und Sport. Die Integration von Bewegungs- und Sportangeboten auf der Fläche zieht insbesondere junge Zielgruppen auf den Platz. Die Sport- und Bewegungsgeräte sind wetterresistent.
- Multicodierung erfordert auch Kompromisse. In seiner Funktion als Regenwasserspeicher ist der Watersquare stark versiegelt. Begrünung und Bepflanzung wurden nur in geringem Umfang realisiert. In Hitzeperioden ist der Platz eine potenzielle Hitzeinsel.
- Die Themen Sicherheit und Sichtbarkeit waren bei der Gestaltung wichtig. Die Wasserbecken müssen sichtbar sein und die Umlaufwege intuitiv wahrnehmbar, sodass ein Sturz ins Wasser, auch bei kleinen Kindern und seheingeschränkten Menschen, ausgeschlossen ist.

Stadt im Wasser – Der blaue Ring, Tirschenreuth

Stadt | Tirschenreuth i. d. Oberpfalz, Kleinstadt
Land | Bayern, Deutschland
Lage | Gesamtstadt
Beteiligte | Stadt Tirschenreuth, Kreis Tirschenreuth, Regierung der Oberpfalz, Bayerische Landesgartenschau GmbH, Stadtplanungs-/Landschaftsplanungsbüro
Kosten | rd. 4,6 Mio. Euro
Planungs- und Umsetzungszeitraum | 2013 – laufend
Web | https://2022.bundespreis-stadtgruen.de/entry/tirschenreuth-stadt-im-wasser-der-blaue-ring/?show-details=true

Ausgangslage

Die Kleinstadt Tirschenreuth, Kreisstadt des gleichnamigen Kreises in der Oberpfalz, befindet sich umgeben von rund 2.000 Teichen und diversen Fließgewässern in einer Insellage. Mit dem Konzept „Der blaue Ring“ wurden die den Stadtkern säumenden Grün- und Freiraumstrukturen verbunden und als prägendes Element der strategischen Stadtentwicklung positioniert. Das Konzept wurde anknüpfend an das Integrierte Stadtumbaukonzept (2006/2015/2023) aufgestellt. Mit der Vision „Stadt im Wasser“ sollen Lebensqualität und Attraktivität der Stadt unterstrichen sowie gleichzeitig die Belange der Klimaanpassung integriert werden. Sukzessive wurden Flächen und grüne Korridore, die den kompakten Stadtkern durchbrechen und mit dem Naturraum, Flora und Fauna verbinden, geschaffen. Der Ring verbindet und qualifiziert die Flüsse Mühlbach und Waldnaab, den Fischhofpark, Mühlbachpark und Waldnaabpark.

Projektbeschreibung

Im Zuge der Landesgartenschau wurde 2013 bereits der historische Fischhofpark – vor über 200 Jahren trockengelegt und seitdem eine Brachfläche – umgestaltet und eine Fläche von 6 ha geflutet. Eine knapp 90 m lange Spannbandbrücke verbindet die Altstadt mit dem neugestalteten Fischhofpark, der mit einem historisch inspirierten Wasserspielplatz zu einem beliebten Treffpunkt für Familien und Kinder geworden ist. Mit der Umgestaltung des Mühlbachparks wurden u. a. der Flusslauf renaturiert, generationenübergreifende Freiräume mit Spiel- und Sportgeräten, ein Multifunktionsbereich sowie beschattete Ruhezonen mit Pergola-Anlagen geschaffen. Die neuen Plätze, Spielbereiche und Sitzmöglichkeiten mit Blick auf das Wasser sind dezentral und generationsübergreifend Orte der Begegnung und Naherholung, insbesondere in Hitzeperioden. Bei der Bepflanzung wurde Wert auf klimaresiliente, schattenspendende und dem Hochwasserschutz dienende Arten gelegt.

Das Konzept „Der blaue Ring“ und die Vision „Stadt im Wasser“ folgen dem Prinzip der Schwammstadt. Durch die Öffnung von Gewässern, die Beseitigung von bestehenden Mauern sowie durch die Aufweitungen von Überflutungsbereichen wird Regenwasser in den Grünflächen zurückgehalten und in den offenen Gewässern aufgenommen. Neue Lebensräume zur Sicherung der Biodiversität sind durch die Re-

naturierung der Wasserflächen, unterschiedliche Wassertiefen und die naturnahe Gestaltung der Uferbereiche entstanden. Ökologische Naturpfade machen Flora und Fauna für Bewohnerinnen und Bewohner, aber auch für Touristinnen und Touristen erlebbar. Um die grüne Infrastruktur auch im Stadtkern sichtbar zu machen, wurden die öffentlichen Räume, Fuß- und Radwegeverbindungen in Tirschenreuth ortsspezifisch und die Altstadt respektierend qualifiziert. Die Bodendecke des Marktplatzes wurde entsiegelt und 80 Bäume gepflanzt. Auch der Bereich um den Zentralen Omnibusbahnhof wurde neugestaltet. Aktuell wird der Platz La Ville du Bois ertüchtigt und soll demnächst über ein neues Brückenbauwerk mit dem Mühlbachpark verbunden werden. „Der blaue Ring“ hat neue Impulse gesetzt und Bestehendes aufgewertet. So entsteht aktuell in der alten Brauereihalle am Fischhofplatz eine Boulderhalle und am Waldnaabpark wurde eine neue Kita eröffnet. Eine Gastronomie hat sich am Wasser angesiedelt und sorgt zusätzlich für Frequenz.

Die Baukosten für die Maßnahmen im Projekt „Stadt im Wasser – Der blaue Ring“ belaufen sich auf rund vier Mio. Euro. Rund 2,1 Mio. Euro kommen aus Fördermitteln der Bund-Länder-Städtebauförderung. Zusätzlich fließt in das Projekt ein Preisgeld von 15.000 Euro des Bundespreises Stadtgrün unter dem Motto Klimaanpassung und Lebensqualität ein. Das Projekt hat aufgrund seines umfassenden Ansatzes und der hohen Qualität mehrere Auszeichnungen erhalten.

Mühlbachpark

Akteure und Beteiligung

Der Planungsprozess wurde durch eine enge Abstimmung mit der Bevölkerung und ressortübergreifende Ämterzusammenarbeit begleitet. Die Regierung der Oberpfalz, die Bayerische Landesgartenschau GmbH und der Kreis Tirschenreuth mit der Unteren Naturschutzbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt wurden in den Prozess miteinbezogen. Im Zuge der ISEK-Fortschreibung wurde die Bevölkerung umfassend beteiligt und über die Umsetzung der jeweiligen Bauabschnitte informiert.

Schattenplätze am Mühlbach

Tipp

Merkposten: Stadt im Wasser – Der blaue Ring, Tirschenreuth

- Gesamtstädtische Konzepte der Klimafolgenanpassung unterstützen die nachhaltige Qualifizierung von Freiräumen. Damit verbundene Vorhaben der Freiraumgestaltung verbessern die Lebensqualität auch in kleinen Gemeinden spürbar.

- Der blaue Ring hat neue Entwicklungsimpulse gesetzt und bestehende Funktionen und Angebote aufgewertet. Neue soziokulturelle Funktionen wurden angesiedelt, weitere touristische Attraktionen sind entstanden. Grün-blaue Infrastruktur trägt damit auch zur sozioökonomischen Wertschöpfung bei.

- Grün-blaue Infrastruktur leistet einen zentralen Beitrag zur Klima- und Gesundheitsvorsorge. Regenwasser wird gespeichert. Verdunstung und Beschattung kühlen den Stadtraum in Hitzeperioden. Nachts sind die Grünräume wichtige Kaltluftentstehungsgebiete.

- Renaturierungsmaßnahmen tragen zur wasserökologischen Aufwertung der blauen Infrastruktur bei.

Fischhofpark

Barrierefreie historische Innenstadt, Warburg

Stadt | Warburg, Mittelstadt
Land | Nordrhein-Westfalen, Deutschland
Lage | Gesamt-, Innenstadt
Beteiligte | Hansestadt Warburg, Planungsbüro, Landschaftsplanungsbüro, Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes NRW, Bezirksregierung Detmold, lokale Behinderteneinrichtungen
Kosten | rd. 11 Mio. Euro
Planungs- und Umsetzungszeitraum | 2011-2019
Web | www.lohauscarlkoehlmos.de/projekte/barrierefreier-stadtkern-warburg-p334

Anlass und Ziel

Der historische Stadtkern der Stadt Warburg ist über 1.000 Jahre entlang des Diemeltals gewachsen. Topografisch bedingt besteht innerhalb der Altstadt und der Neustadt ein Höhenunterschied von rund 60 m. Zuletzt wurden die Straßen, Gassen und Plätze in den 1980er-Jahren grundlegend saniert und zeigten vor dem Umbau zunehmende Schäden am historischen (Kopfstein-) Pflaster. Es kam aufgrund von Straßenabsackungen und Baufälligkeit, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, zu verminderter Nutzbarkeit.

Projektbeschreibung

Der historische Stadtkern Warburgs wurde zwischen 2011 und 2019 in insgesamt acht Bauabschnitten durch einen kompletten Neubau der Verkehrsflächen barrierefrei gestaltet. Erneuert wurde eine Fläche von rund 30.000 m², die Fußgängerzone, öffentliche Plätze sowie mehrere Straßenzüge mit Autoverkehr umfasst. Der topografisch bewegte Marktplatz wurde in einen nahezu ebenflächigen Raum umgewandelt und durch Bäume sowie Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten ergänzt. Der Gebrüder-Warburg-Platz wurde durch Verlagerung von Stellplätzen großzügig gestaltet und bietet nun einen qualitätvollen Platz mit Aufenthaltsqualität und gastronomischer Nutzbarkeit. Der Verkehrsraum wurde insgesamt neu aufgeteilt und physische (z. B. niveaugleiche Pflasterung) sowie visuelle Barrieren (z. B. Hell-Dunkel-Kontraste und Merkfelder für Sehbehinderte) abgebaut. Unterschiedliche Natursteinmaterialien und Verlegearten zonieren den Straßenbereich, 1,2 m breite Laufbänder – entsprechend der Mindestbreite für Rollstuhlnutzende – markieren die Laufwege. In Abständen von 150 m wurden Ruhezonen mit qualitätvoller, ansprechender Stadtmöblierung, hindernisfreier Begrünung und familienfreundlichen Spielmöglichkeiten ergänzt. Ein kluges Beleuchtungssystem rundet das Konzept ab. Die Kosten des barrierefreien Umbaus beliefen sich auf insgesamt 11 Millionen Euro und wurden als Modellvorhaben des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert. Für den barrierefreien Umbau der Warburger Innenstadt wurde die Stadt mit der „Plakette für barrierefreie Bauweise“ des Sozialverbandes VdK ausgezeichnet.

Die barrierefreie Neugestaltung setzt neue Entwicklungsimpulse für die Stadt und zeigt, wie Klimafolgenanpassung und Aufenthaltsqualität umgesetzt werden können. Mit Umbau und Aufwertung des öffentlichen Raums der Altstadt sollen auch Potenziale und Impulse für Frequentierung, Einzelhandel und Gewerbe entstehen.

Akteure und Beteiligung

Für die barrierefreie Umgestaltung wurde ein kooperatives Planungsverfahren genutzt. Die Auslobung zum Werkstattverfahren verfasste ein 2009 konstituierter Lenkungskreis, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern des Denkmalschutzes, der in Warburg ansässigen Behinderteneinrichtungen, des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen, der Bezirksregierung Detmold sowie Bürgerinnen und Bürgern.

In einem Auftaktkolloquium mit Ortsbegehung und gemeinsamer Diskussion wurde die Aufgabenstellung kooperativ mit Bürgerinnen und Bürgern, Akteuren aus Politik und Wirtschaft sowie Personal von Kindertagesstätten und Altenheimen konkretisiert und finalisiert. Die Entwürfe der drei teilnehmenden Planungsbüros wurden im Winter 2009 zunächst vor dem Lenkungskreis präsentiert und anschließend zur Information öffentlich ausgestellt. Die Mitglieder der Lenkungsgruppe wählten den empfohlenen Entwurf für die Umsetzung aus.

Während der Bauphase fanden Informationsveranstaltungen für Anwohnende und Gewerbetreibende statt, um diese auf die Einschränkungen während der Bauphase vorzubereiten.

Taktile Erfassbarkeit der Bewegungszonen

Zonierung eines Platzes durch Pflasterung

Tipp

Merkposten: Barrierefreie historische Innenstadt, Warburg

- Die Anforderungen an Denkmal- und Ensembleschutz und Anforderungen an motorische, visuelle, auditive und kognitive Barrierearmut müssen in gestalterischer Hinsicht sensibel abgestimmt werden, schließen sich aber nicht aus.
- Wird die Barrierefreiheit in der Stadtentwicklung als selbstverständlicher Nutzungskomfort konsequent berücksichtigt, bietet sie vielfältige Chancen und einen Mehrwert für alle Nutzerinnen und Nutzer.
- Die großflächige Betrachtung des Stadtkerns ist Basis für einen ganzheitlichen, stimmigen Gestaltungsansatz. Erfahrungswerte, Materialien und Umsetzungsleitlinien können auf andere Stadträume und Quartiere übertragen werden.
- Bei der Umsetzung bewähren sich durchgängige Gestaltungs- und Leitsysteme mit qualitativ ansprechenden Materialien, verschiedenen Verlegemustern und Fugenbildern sowie Hell-Dunkel-Kontraste, Farbe und Licht.
- Die Beteiligung betroffener und relevanter Personengruppen wie bspw. Seniorinnen und Senioren oder Menschen mit Handicap ist entscheidend für die Qualität in Planung und Ausführung.

BARRIEREFREIHEIT

Die Anforderungen und Bedürfnisse von Menschen mit motorischen, visuellen und auditiven sowie kognitiven Einschränkungen wurden 2010 in die DIN 18040-1: „Öffentlich zugängliche Gebäude“ und die DIN 18040-3 „Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ als nicht bindende Empfehlungen für die Planungspraxis aufgenommen. Gestaltelemente einer barrierefreien bzw. -armen Benutzerfreundlichkeit sind z. B.:

- Gute Begehbarkeit des öffentlichen Raumes trotz eines Pflasterbelages
- Klare Orientierung/Zonierung im Straßenraum durch Verlegearten/Pflasterrichtungen
- Ausreichend breite und gut erkennbare Wegeführungen

Grüne Klimaoasen im urbanen Stadtraum, Jena

Stadt | Jena, Großstadt
Land | Thüringen, Deutschland
Lage | Gesamtstadt
Beteiligte | Stadt Jena (Dezernat Stadtentwicklung und Umwelt), Thüringer Institut für Nachhaltigkeit und Klimaschutz (ThINK GmbH), Friedrich-Schiller-Universität Jena, Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ), Landschaftsarchitekturbüro
Kosten | nicht publiziert
Planungs- und Umsetzungszeitraum | 2017 bis September 2020 (Planung), seit 2020 (Umsetzung in Bauabschnitten)
Web | https://umwelt.jena.de/de/gruene-klimaoasen

Ausgangslage

Die Stadt Jena ist aufgrund der beengten Lage im Saale-Tal besonders von Extremwetterereignissen betroffen. Starkregen, langanhaltende Hitzeperioden und die damit einhergehenden Belastungen für die Bevölkerung erfordern präventive Klimaanpassungsmaßnahmen. Mit begrünten kühlenden Erholungsräumen soll vor allem Hitzestress begegnet und so die Gesundheitsbelastung der Bevölkerung reduziert werden. Im gesamten Stadtgebiet soll ein flächendeckendes, zusammenhängendes Netz mit Klimakomfortbereichen entstehen. Leitgedanke ist, dass für alle Jenenserinnen und Jenenser binnen fünf Gehminuten eine Klimaoase erreichbar sein soll. „Grüne Klimaoasen im urbanen Stadtraum Jenas“ ist ein Projekt der Jenaer Klimaanpassungsstrategie (2013). Die Stadt Jena beschäftigt sich seit 15 Jahren mit den Themen Klimaschutz und Klimafolgenanpassung.

Projektbeschreibung

Eine wissenschaftlich fundierte Analyse der thermischen Belastung im Stadtgebiet unter aktuellen und prognostizierten Klimabedingungen sowie eine stadtweite GIS-gestützte Analyse der Luft-, Lärm- und Wärmebelastung unter Berücksichtigung der Einwohnerdichte zeigen Quartiere mit Versorgungslücken und mangelnder Klimaresilienz. Gleichwohl werden bestehende Grünstrukturen mit Qualifizierungspotenzial und Standorte für neue Grünsektoren identifiziert und bilden im Zusammenspiel mit der GIS-basierten Hitzekarte den analytischen Rahmen für eine langfristig wirksame Grünflächenentwicklungsstrategie. Etwa 600 potenzielle Klimaoasen wurden anhand einer Multikriterienanalyse im Stadtgebiet ausgemacht. 250 Flächen erfüllen Kriterien wie Flächenform und -größe, Flächenstruktur, Funktionsfähigkeit des Baumbestandes, Wasserver- und -entsorgung, Aufenthaltsqualität, Zugänglichkeit und Biodiversität und wurden ausgewählt. Zusätzlich gilt das Kriterium der Erreichbarkeit: fünf Gehminuten, entsprechend 400 m für gesunde Erwachsene und 200 m für Seniorinnen und Senioren sowie Kinder. Darauf aufbauend wurden Gestaltungsentwürfe für die Aufwertung zweier bestehender Grünräume sowie die Neuschaffung von zwei urbanen Klimaoasen modelliert und bewertet. Hiermit konnte aufgezeigt werden, ob und in welchem Maß verschiedene blaue und grüne In-

frastrukturen zur Abkühlung beitragen. Diese als Standardlösungen bezeichneten Maßnahmen wurden in Steckbriefen als anwendbare Lösungsansätze dokumentiert. Die Nutzbarmachung einer Klimaoase wurde im Rahmen der geförderten Konzepterstellung umgesetzt. Mittlerweile wurden bereits vier weitere Klimaoasen mit und ohne Fördermittel aufgewertet, weitere sind in der Planung.
„Grüne Klimaoasen im urbanen Stadtraum Jenas“ wurde im Zeitraum von Juli 2017 bis September 2020 als Modellprojekt im Forschungsfeld Green Urban Labs mit Mitteln des Forschungsprogramms Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) finanziert.

Akteure und Beteiligung

In Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Wirtschaftsgeografie der Friedrich-Schiller-Universität Jena wurden Bürgerinnen und Bürger über eine Haushaltsbefragung und Online-Beteiligung eingebunden. Zielgruppenspezifische Workshops fanden mit Vertretenden hitzesensibler Bevölkerungsgruppen, bspw. Seniorinnen und Senioren, statt, und halfen Plätze in der Stadt zu identifizieren, die an Hitzetagen besonders aufgesucht oder gemieden werden. Außerdem wurden Ideen für Gestaltung und Ausstattung der Klimaoasen gesammelt. Die Bevölkerung wurde in den Auswahlprozess potenzieller Standorte von Klimaoasen einbezogen, indem gemeinsam durch Akteursarbeit und die Bevölkerungsumfrage ein Kriterienkatalog erarbeitet wurde. Darüber hinaus wurde die Öffentlichkeit während des gesamten Erarbeitungsprozesses kontinuierlich über die Ergebnisse, den Planungsstand und den weiteren Verlauf informiert.

URBANE KLIMAOASEN

Urbane Klimaoasen (UKOs) sind alle Grünräume im Stadtgebiet Jenas, welche eine Mindestgröße von 500 m² aufweisen, mind. teilweise baumbestanden und somit verschattet sind, im Zeitraum von 10 bis 20 Uhr mind. acht Stunden öffentlich zugänglich sind, Sitzgelegenheiten bieten, überwiegend unversiegelt, multifunktional sind und regulierende und unter-stützende Ökosystemleistungen bereitstellen.

Tipp

Merkposten: Grüne Klimaoasen im urbanen Stadtraum, Jena

- Für die wissenschaftliche Begleitung wurden verschiedene Forschungseinrichtungen und Disziplinen einbezogen. Die Ergebnisse mündeten in eine Priorisierung und Konkretisierung der Maßnahmen.

- Die stadtweite GIS-Analyse war aufgrund ihres Mehrebenen-Ansatzes sehr zeitaufwendig. Wichtigste Erkenntnisse im Rahmen der Analyse waren, dass es in Jena viele Grünflächen gibt, die es zu erhalten und vor allem hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit für die Bewohnerschaft an sehr heißen Tagen aufzuwerten gilt. In den wenigen wirklich unterversorgten Bereichen müssen neue Räume zum Aufenthalt an sehr heißen Tagen erschlossen werden.

- Durch räumliche Überlagerung der Faktoren Umweltbelastung und Bevölkerungsdichte wurden doppelt benachteiligte Quartiere identifiziert. Damit wurde ein Ansatz für Umweltgerechtigkeit entwickelt.

- Kostenlose und frei zugängliche Kühl- und Erholungsorte sollen im Radius von fünf Gehminuten für jede Person in Jena – 400 m für gesunde Erwachsene und 200 m für Seniorinnen und Senioren sowie Kinder – erreichbar sein.

- Für die Realisierung der „Grünen Klimaoasen“ werden jährlich Gelder im städtischen Haushalt eingestellt. Je nach Projekt werden zusätzlich Fördermittel zur Kofinanzierung beantragt und eingesetzt. Die Umsetzung erfolgt dementsprechend Stück für Stück. Die Stadt unterstützt zusätzlich private Maßnahmen mit Finanzmitteln und Beratung über ein kommunales Förderprogramm.

Klimaoase Schützenhofstraße: Qualifizierung der Grünfläche am Eingang zur Kita

Nutzbarmachung der Lindenalleee als Klimaoase durch das Aufstellen von Bänken

Masterplan Grün – Leipzig grün-blau 2030

Stadt | Leipzig, Großstadt
Land | Sachsen, Deutschland
Lage | Gesamtstadt
Beteiligte | Stadt Leipzig (u. a. Amt für Stadtgrün und Gewässer), Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung GmbH (UFZ), wissenschaftliche Begleitung: Universität Leipzig | Deutsches Zentrum für integrative Biodiversitätsforschung (iDiv), Landschaftsplanungsbüro agl Hartz-Saad-Wendl Landschafts-, Stadt- und Raumplanung und Station C23, Planungsbüro für die Partizipationsprozesse StadtLabor GbR
Kosten | rund 415.000 Euro
Umsetzungszeitraum | laufend
Web | www.leipzig.de/masterplan-gruen

Ausgangslage

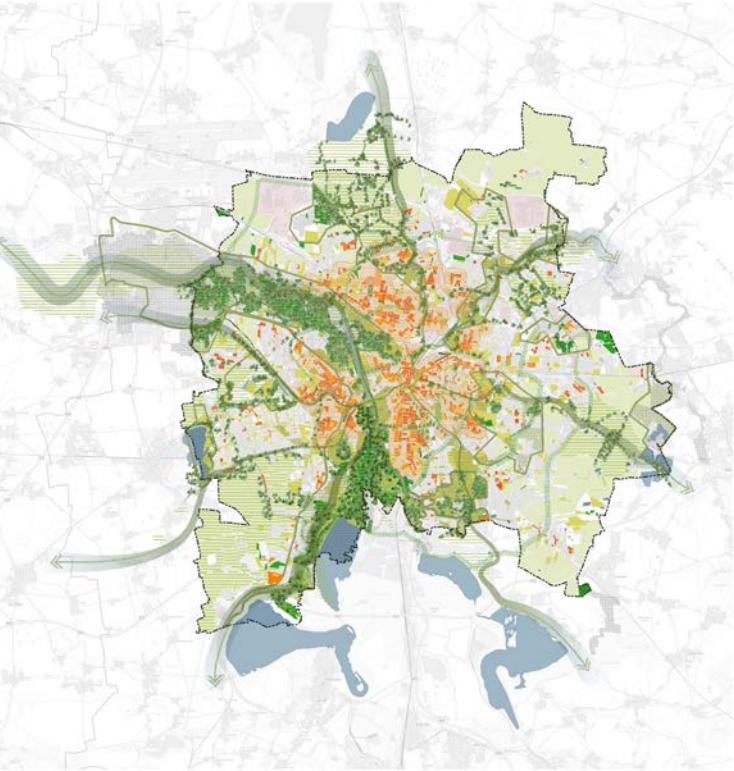
Leipzig wächst – mit dem Wachstum steigt die Nachfrage nach Flächen, Stadtgrün geht verloren und in den verbleibenden von Stadtgrün und Gewässern geprägten Freiräumen nimmt der Nutzungsdruck zu. Gleichzeitig werden die Auswirkungen des Klimawandels spürbar. Mit dem „Masterplan Grün“ ist das Ziel verbunden, einerseits bestehende Freiräume dauerhaft zu sichern und zu qualifizieren. Andererseits soll die grünblaue Infrastruktur der Stadt ergänzt, weiterentwickelt und qualifiziert werden. Der „Masterplan Grün“ folgt den Grundsätzen der Neuen Leipzig Charta, ordnet sich in das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK 2030) ein, verfolgt die Ziele der übergeordneten Leipzig-Strategie 2035 unter dem Motto „Leipzig wächst nachhaltig und dient dem Gemeinwohl“. Mit der Freiraumstrategie „Lebendig grüne Stadt am Wasser“ (2017) erfolgte bereits die Auseinandersetzung zum zukünftigen Umgang mit Stadtgrün und Gewässern. Mit dem im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2030 verankerten Fachkonzept „Freiraum und Umwelt“ wurden die entsprechenden Zielsetzungen auch für die Stadtplanung fixiert. Der „Masterplan Grün“ soll diese Konzepte unter Beteiligung der Öffentlichkeit in die konkrete Umsetzung bringen.

Projektbeschreibung

Um die Ziele „Freiräume sichern“ und „Freiräume entwickeln und qualifizieren“ zu erreichen, berücksichtigt der „Masterplan Grün“ fünf Leitthemen: Klimaanpassung, Biodiversität, Gesundheit, Umweltgerechtigkeit und aktive Mobilität. Grün-blaue Infrastrukturen und Freiraumtypologien im gesamten Stadtgebiet – öffentlich wie privat – wurden flächenscharf verortet, kategorisiert, definiert und analysiert. In der Überlagerung der Flächen und verschiedener Faktoren wurde ein Aktionsplan mit Maßnahmen und vorgeschlagenen Umsetzungsprojekten erstellt. Neben der Sicherung und Entwicklung großräumig zusammenhängender landschaftlicher Räume wurden in Bezug auf die grüne Freiraumversorgung, defizitäre Bereiche in der stärker verdichteten Stadt identifiziert. Hier gilt es den Verlust an Freiräumen und kleinteiligen Freiraumstrukturen entgegenzuwirken und die noch vorhandenen Strukturen im Sinne der Doppelten Innenentwicklung zu qualifizieren und weiter auszubauen. Entstanden ist eine querschnitts-

orientierte Planungsgrundlage als GIS-gestütztes Management- und Monitoringinstrument, um das Vorhaben der Freiraumqualifizierung dauerhaft in die kommunale Planungspraxis zu implementieren.

Der Masterplan Grün ist ein informelles, steuerndes und partizipatorisches Planungsinstrument. Durch Beschluss des Stadtrates soll er als Selbstverpflichtung und damit bei nachfolgenden Planungen im Sinne der Belange des Freiraumschutzes und der Freiraumentwicklung, insbesondere der Doppelten Innenentwicklung, berücksichtigt werden. Doppelte Innenentwicklung heißt dabei, bauliche Verdichtung bei gleichzeitigem Blick auf die Erhaltung, Weiterentwicklung und Qualifizierung des urbanen Grüns zu ermöglichen. Der Masterplan soll regelmäßig fortgeschrieben werden, flexibel und prozesshaft an die Gegebenheiten und Herausforderungen der Zukunft angepasst werden.



Die Erarbeitung des Masterplanes wurde durch das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) im Forschungsprogramm ExWoSt, Forschungsfeld Green Urban Lab, mit einer 50 Prozent-Förderung (158.000 Euro bis 2020) unterstützt.

Akteure und Beteiligung

Der Arbeitsprozess zum „Masterplan Grün“ wurde von der Analysephase bis zum finalen Konzeptentwurf durch eine intensive Information und Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet. Anspruch der Stadt war es, alle Bürgerinnen und Bürger sowie die zivilgesellschaftlichen Akteure zu erreichen. Über die Jahre 2019, 2020 und 2022 fanden drei Bürgerforen statt. 2019 sowie Ende 2021/Anfang 2022 wurden zwei Online-Umfragen durchgeführt. Außerdem gab es sechs Spaziergänge „GrünGang“ und fünf Werkstätten zu verschiedenen Schwerpunktthemen mit Vertretenden aus Verwaltung, Zivilgesellschaft und Lokalpolitik. Die Bürgerforen wurden als Livestream übertragen. Alle Formate sind dokumentiert und auf der Webseite der Stadt Leipzig auffindbar.

Ziel- und Maßnahmenbild grün-blaue Infrastruktur Stadt Leipzig

Tipp

Merkposten: Masterplan Grün – Leipzig grün-blau 2030

- Mit der Erarbeitung des gesamtstädtisch wirksamen „Masterplan Grün“ sowie des begleitenden Instrumentariums ist die Stadt Leipzig Pionierin.
- Entstanden ist ein querschnittsorientiertes GIS-gestütztes Monitoring- und Managementinstrument, das dauerhaft und ressortübergreifend der Planungspraxis dient, Qualifizierungsmaßnahmen in Grün- und Freiraum zu entwickeln und umzusetzen.
- Die Fortschreibung des Masterplans und des damit verbundenen Instrumentariums ist fortlaufend notwendig, um Risiken und Betroffenheiten frühzeitig zu erkennen.
- Für die wissenschaftliche Begleitung wurden verschiedene Forschungseinrichtungen und Disziplinen einbezogen.
- Übergeordnete Gesamtstrategien müssen immer auch konkrete Maßnahmen beinhalten und die Umsetzung mitdenken. Auch bei übergeordneten, zu Beginn noch abstrakt erscheinenden Strategien ist eine Beteiligung von Bevölkerung und betroffenen Akteuren ratsam.

Johannapark Leipzig

Aus der Praxis lernen: Qualitätvolle Freiräume schaffen und sichern

Watersquare Benthemplein, Rotterdam

Einen öffentlich nutzbaren Freiraum entsprechend der genannten Qualitätsanforderungen zu schaffen und diesen langfristig in seiner Qualität zu sichern, ist eine herausfordernde Aufgabe. Dafür kann es kein Standardvorgehen geben. Ortsindividuelle Prozesse und Gestaltungsansätze sind gefragt. Die hier dargestellten Erfahrungen aus der Praxis bieten Hilfestellungen und Inspirationen für das Place-Making und Place-Keeping vor Ort. Sie liefern Impulse, erheben an dieser Stelle jedoch keinen Anspruch auf die vollständige Darstellung aller möglichen Ansätze zur Gestaltung und zum Erhalt qualitätvoller Innenstadtfreiräume.

Die Freiraumgestaltung ist kein Planungsakt, in dem lediglich rechtliche Vorgaben umgesetzt werden; vielmehr sollten die Menschen in den Mittelpunkt gestellt werden. Eine hohe Gestaltqualität und Ästhetik sind erfolgversprechend, wenn sie neben stadtklimatischen und -ökologischen Aspekten **die Vielfalt menschlicher Bedürfnisse und Erwartungen** berücksichtigen. Je nach Größe des Vorhabens sollten die **Akteure im Umfeld** wie Eigentümerinnen und Eigentümer, Gewerbetreibende sowie Anwohnerinnen und Anwohner von Beginn an beteiligt werden. Gestaltung und Nutzungsangebot müssen sich in das Umfeld einfügen und zu den verschiedenen Akteursgruppen passen, die dort leben, sich bewegen und arbeiten. Eine breite Beteiligung kann die Akzeptanz eines Vorhabens in der Bevölkerung steigern, Interessenkonflikte frühzeitig ausloten und bestenfalls sogar die **Identifikation** mit dem eigenen Lebens- oder Arbeitsumfeld erhöhen. Das kann wiederum das Gefühl der Selbstwirksamkeit dahingehend erhöhen, Mitverantwortung für Sauberkeit, Sicherheit und den Zustand der Vegetation zu übernehmen. Gleiches gilt für Betreibende von Gastronomie und Gewerbe. Auch sie profitieren von einem belebten und attraktiven Freiraum und übernehmen bestenfalls Verantwortung. Personengruppen, die ruhige, ungestörte Orte bevorzugen, sollten ebenso Beachtung finden.

Strategie: Zielorientiert und realisierbar

Es lohnt sich, vorhandene öffentliche Freiräume durch eine gesamtstädtische Perspektive zu betrachten und sie als zusammenhängendes Raumnetz zu verstehen, in dem spezifische Funktionen und Anforderungen aufeinander abgestimmt und zusammengedacht werden. Eine strategische Herangehensweise an die Entwicklung und Sicherung eines derartigen Netzes mit den entsprechenden planerischen Grundlagen ist dafür essenziell und gehört an den Anfang einer systematischen Qualifizierung innerstädtischer Freiräume. Dabei kann auf eine Bandbreite an bestehenden Instrumenten zurückgegriffen und sich andernorts bewährte Herangehensweisen zu eigen gemacht werden.

Instrumente

In einem **Freiflächenkataster** sind alle existierenden öffentlichen Freiräume erfasst. Es stellt ein gutes Analysetool dar, z. B. um Flächen mit besonderer Relevanz für die Stadtbevölkerung oder Flächen mit hohem Qualifizierungsbedarf zu identifizieren.

Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte (ISEK/INSEK) betrachten in einem gewählten Stadtraum verschiedene Themen der Stadtentwicklung umfassend und liefern ein entsprechendes Maßnahmenpaket. Sie sind ein geeignetes Instrument, um die gestalterischen und funktionalen Handlungsbedarfe der öffentlichen Freiräume zu erfassen, Maßnahmen abzuleiten und sie ggf. mit Mitteln der Städtebauförderung umzusetzen. Da ISEKs den Anspruch haben, unterschiedliche und mehrdimensionale Interessen und Anforderungen an Freiräume zu berücksichtigen, sollten sie das Prinzip der Multicodierung verfolgen. Sie sind zudem ein wichtiges Beteiligungsinstrument.

Städtebauliche oder freiraumplanerische Wettbewerbe sind ein sinnvolles Instrument für die Entwicklung von Räumen mit besonders komplexen Planungsherausforderungen. Die teilnehmenden Büros entwickeln optionale Entwürfe für eine gestalterische und funktionale Entwicklung eines städtischen Raumes. Die daraus entstehenden Visualisierungen haben einen wichtigen Nebeneffekt: Sie helfen der Vorstellungskraft und verdeutlichen die neuen Qualitäten eines Stadtraumes, wodurch Skepsis und Ängste vor Veränderungen in der Bevölkerung genommen werden können.

→ **MARIAHILFER STRASSE, WIEN**
auf Seite 20

Machbarkeitsstudien analysieren die Machbarkeit eines Vorhabens hinsichtlich verschiedener Aspekte eines Vorhabens, wie den rechtlichen und technischen Voraussetzungen und dem Finanzbedarf.

Eine **Sozialraumanalyse** des Viertels, in dem eine Freiraumentwicklung geplant ist, liefert Daten zum sozioökonomischen und kulturellen Hintergrund der Bewohnerschaft. Aus diesen Erkenntnissen lassen sich Schlüsse über Bedarfe und Anforderungen an zukünftige Funktionen und Gestaltung des Freiraumes ableiten, die durch partizipative Formate ergänzt werden sollten, um Freiräume zielgruppengerecht zu gestalten.

Die angedachte Flächengestaltung in Form eines temporären **Realexperimentes** zu testen, kann wichtige Erkenntnisse und Anregungen liefern, aktiviert Akteure und schafft Akzeptanz.

→ **InnenstadtRatgeber Realexperimente**
www.innenstadtprogramm.bund.de

Gestaltungsbeiräte sind informelle Gremien aus Sachverständigen, die gegenüber dem Bauherren Empfehlungen für die architektonische und städtebauliche Gestaltung aussprechen. In der Regel sind sie durch Expertinnen und Experten aus Architektur, Landschaftsarchitektur, Stadtplanung und Denkmalschutz besetzt. Sie be-

stehen entweder befristet über die Dauer eines Projektes oder sind eine permanente Beratungsinstanz (vgl. BBSR 2017).
Freiräume in Privatbesitz stellen in Innenstädten und Zentren einen großen Anteil dar. Auf den Bestand kann die Kommune zwar nur wenig Einfluss nehmen, im Rahmen von Neuentwicklungen oder umfassenden Umbaumaßnahmen ist es ihr jedoch möglich, auf die Freiraumgestaltung einzuwirken. Dazu kann sie z. B. **Freiraumgestaltungssatzungen oder städtebauliche Verträge nach § 11 BauGB** nutzen.

Allianzen

Stehen wichtige Akteure mit großer Reichweite und hoher gesellschaftlicher Anerkennung geschlossen hinter einem Projekt, kann dies auch in der Bevölkerung Akzeptanz schaffen, jedoch auch gegenteiligen Effekt haben. Allianzen können ebenso gut Projekte verhindern. Politische Mehrheiten sind die Basis, die frühzeitig geschaffen werden sollten. Eine geschlossene Haltung der **politischen Parteien** führt zu einem breiten Rückhalt seitens der Wählerinnen und Wähler. Dies soll allerdings nicht bedeuten, dass Bedürfnisse von unterrepräsentierten Akteuren nicht beachtet werden. Diese sollten anhand zielgruppengerechter Formate explizit eingebunden werden.
Im sich konkretisierenden Planungsprozess sollten zu Beginn **alle relevanten Behörden** eingebunden werden. Ihre jeweiligen Anforderungen können dadurch frühzeitig einbezogen werden und es besteht kein Unbehagen wegen möglicher Missachtung.
Allianzen mit wichtigen **Multiplikatoren** wie großen Einzelhandelsunternehmen, beliebten Gastronomiebetrieben oder vorhandenen Immobilien- und Standortgemeinschaften/Business Improvement Districts können helfen, um andere eher kritisch eingestellte Gewerbetreibende zu überzeugen.

→ **MARIAHILFER STRASSE, WIEN**
auf Seite 20

Auch die Kooperation und Unterstützung durch **zivilgesellschaftliche Akteure** bietet Vorteile. Wird ein Projekt durch ein Konsortium gemeinnütziger Organisationen mit unterschiedlichen thematischen Ausrichtungen unterstützt, kann dies die Unterstützung durch die Bevölkerung fördern. Ein derartiges Bündnis ist besonders wichtig, wenn ein Projekt bottom-up angestoßen wird und erst die Unterstützung durch die Kommunalpolitik erwerben muss.

→ **LUTTER-FREILEGUNG, BIELEFELD**
auf Seite 27

Finanzierung

Viele Kommunen sind bei der Umsetzung von großen städtebaulichen Vorhaben auf die Unterstützung von Bund und Ländern angewiesen. Das wohl wichtigste Finanzinstrument stellt die Städtebauförderung von Bund, Ländern und Kommunen dar. Diese kann explizit für die Qualifizierung von öffentlichen Räumen eingesetzt werden. Darüber hinaus gibt es Förderprogramme, die einen Fokus auf die Qualifizierung grün-

blauer Infrastrukturen und die Erhöhung ihres Beitrages für die Klimaanpassung legen oder die Maßnahmen zur Förderung der Stadtnatur kofinanzieren. Modellvorhaben bieten Spielraum für visionäre und neuartige Projekte und eröffnen ungewöhnliche und limitierte Finanzierungswege wie beispielsweise die Nationalen Projekte des Städtebaus.
Zunehmend beteiligen sich auch private Akteure, wie u. a. Eigentümerinnen und Eigentümer, Einzelhändlerinnen und Einzelhändler, Gastronominnen und Gastronomen an Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes. Verfügungsfonds stellen hier ein gutes Instrument dar. Auch das Konzept des Business Improvement Districts ist eine Möglichkeit einer Public-Private-Partnership, um privates Kapital zu akquirieren und Verantwortung, auch bei der praktischen Raumgestaltung zu teilen.
Patenschaften durch private Personen oder Stiftungen können eine weitere Finanzierungsmöglichkeit sein.

Check Box: Strategische Planung

- ✓ Verständnis für die innerstädtischen Freiräume als vernetztes System schaffen
- ✓ Vorhandenen Instrumentenkasten nutzen, um:
  - Bedarfe und Ansprüche an den Freiraum zu analysieren (z. B. Sozialraumanalyse),
  - Potenzialräume zu erfassen (z. B. Freiflächenkataster),
  - Ideen für Gestaltung und Funktion zu entwickeln und Partizipation zu ermöglichen (z. B. städtebaulich-freiräumliche Wettbewerbe oder integrierte Stadtentwicklungskonzepte),
  - die Realisierbarkeit eines Vorhabens zu prüfen (z. B. Machbarkeitsstudien),
  - die Neu-/ bzw. Umgestaltung praktisch als Realexperiment zu testen,
  - Einfluss auf die Freiraumgestaltung privater Flächen zu nehmen (z. B. Freiraumgestaltungssatzungen und städtebauliche Verträge),
- ✓ Frühzeitig alle relevanten Behörden und Akteure an einen Tisch holen
- ✓ Allianzen mit wichtigen Multiplikatoren schmieden
- ✓ Finanzquellen, wie öffentliche Förderprogramme oder Privatkapital miteinander kombinieren

Gestaltung: Städtebaulich-funktional und nutzendenorientiert

Effiziente Flächennutzung: Multicodiert, abwechslungsreich

Multicodierung ist das Leitbild einer effizienten Flächengestaltung. Das kann ein Sportplatz sein, der ebenso als Regenrückhaltebecken fungiert, ein Radweg mit stromerzeugenden Solarbodenplatten oder ein kleines Biotop, das als Naturerfahrungsraum von der Bevölkerung nutzbar ist.

→ **WATERSQUARE BENTHEMPLEIN, ROTTERDAM**
auf Seite 31

→ **PARK AM GLEISDREIECK, BERLIN**
auf Seite 24

Ein großer Anteil der innerstädtischen Freiräume ist monofunktional genutzte Verkehrsfläche. Daher geht in einigen Städten der Trend dahin, Flächen für den MIV in den Innenstädten zu reduzieren und dort, wo dies nicht möglich ist, ein nahezu gleichberechtigtes Miteinander der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu ermöglichen. In Österreich und der Schweiz heißen sie Begegnungszonen, in den meisten Ländern **Shared Space** – gemeint sind gemeinsam genutzte Straßenräume im Mischungsprinzip.

→ **MARIAHILFER STRASSE, WIEN**
auf Seite 20

Neben den minder genutzten Flächen müssen weitere als potenziell öffentlich nutzbarer Freiraum in das Betrachtungsfeld genommen werden. Dazu gehören private Hinterhöfe oder Vorgärten, Lieferzonen, Dachflächen und Wasserflächen. Über Wettbewerbe, Auszeichnungen oder Preisverleihungen kann zur **Aufwertung privater Freiräume** und Dächer angeregt werden.

→ **GRÜNE KLIMAOASEN, JENA**
auf Seite 40

→ **ROOFTOP UND ROOFGARDEN, AARHUS**
auf Seite 52

Auf einem privaten Kaufhausdach in der Fußgängerzone von Aarhus ist eine öffentlich zugängliche Dachnutzung entstanden.

DACHNUTZUNG

ROOFTOP UND ROOFGARDEN, AARHUS

Im Zuge der Benennung zur Kulturhauptstadt 2017 wurden in Aarhus, Dänemark, diverse innerstädtische Projekte sowie zeitgleich das private Rooftop-Projekt der Salling Group umgesetzt. Auf einem Holzaufbau ist 2016/2017 zunächst das 2.000 m² große Rooftop als urbane Aussichtsplattform und Eventfläche mit Gastronomie entstanden, 2021/2022 wurde der 1.400 m² große urbane Roofgarden ergänzt. Das gesamte Dach ist während der Öffnungszeiten des Kaufhauses frei zugänglich.

Sind Wasserflächen oder Höhendifferenzen im Spiel, müssen diese sichtbar und Umlaufwege intuitiv wahrnehmbar sein, sodass ein Sturz insbesondere bei Kindern und seh- und mobilitätseingeschränkten Menschen ausgeschlossen ist.

→ **WATERSQUARE BENTHEMPLEIN, ROTTERDAM**
auf Seite 31

Qualität und Quantität: Flächendeckend durchdacht

In der Praxis ist es nicht immer umsetzbar: Aber die Orientierung an einer Faustformel wie in Jena, dass jede und jeder innerhalb von fünf Minuten einen qualitativ ansprechenden Freiraum auffinden kann, unterstützt die ökologischen Funktionen des Stadtgrüns. Auf dieser Basis können Kommunen die **Vernetzung der kleinen und großen Grünräume** verbessern und somit die ökologische Qualität und Zugänglichkeit von Habitaten in der Stadt fördern.

→ **STADT IM WASSER, TIRSCHENREUTH**
auf Seite 34

→ **LUTTER-FREILEGUNG, BIELEFELD**
auf Seite 27

Auch punktuelle Eingriffe können weitreichende Effekte haben, und die sind nicht nur positiv. Flächenreduktionen für den ruhenden Verkehr oder die Schaffung gänzlich autofreier Bereiche können die Verkehrsbelastung andernorts erhöhen. Mit Verkehrsversuchen und schrittweisen Einschränkungen können die Verkehrsverlagerungen verträglich gesteuert werden.

→ **MARIAHILFER STRASSE, WIEN**
auf Seite 20

Durch die Aufwertung von öffentlichen Freiräumen steigt die Wohnqualität – und damit möglicherweise auch die Miete, was Gentrifizierungstendenzen zur Folge haben kann. Für diese möglichen negativen **Folgen** braucht es einen ganzheitlichen sowie ortsspezifischen Ansatz und frühzeitige Lösungen. Zusätzlich sollte die Kommune mithilfe planungsrechtlicher Instrumente gegensteuern.

→ GRÜNE KLIMAOASEN, JENA
auf Seite 40

Gleichzeitig können Aufwertungen des öffentlichen Raumes auch als Instrument genutzt werden, um Funktionsverlusten in den Erdgeschosszonen entgegenzuwirken und strukturgeschwächte Straßen(-abschnitte) mit Leben zu füllen. Sie können Frequenz- und Aufenthaltsbringer sein.

→ LUTTER-FREILEGUNG, BIELEFELD
auf Seite 27

Design und Qualität der verwendeten Materialien ist nicht nur entscheidend für den hohen ästhetischen Wert eines Ortes, sondern beeinflusst in hohem Maße die Langlebigkeit und den Instandhaltungsaufwand. Robustheit, Regionalität, unbedenkliche Produktions- und Lieferketten und Treibhausgasbilanz sind einige Auswahlkriterien, die eine nachhaltige Materialwahl sicherstellen. Hinzu kommen gestalterische und klimatische Prinzipien, die Beachtung finden sollten, um einen inklusiven und auch in Zeiten des Klimawandels attraktiven Ort zu schaffen. Hierzu gehören Hell-Dunkel-Kontraste als Leitsystem und barrierearme Oberflächen.

→ BARRIEREARME HISTORISCHE INNENSTADT, WARBURG
auf Seite 37

Grün- und Wasserflächen ebenso wie klimaresiliente Pflanzen, Schwammstadtmaßnahmen und ein intelligentes Regenwassermanagement sollten als Standard mitgedacht werden.

Gleichwohl ist anzuerkennen, dass Ästhetik und Gestalt individuell unterschiedlich wahrgenommen werden.

Check Box: Hochwertige Gestaltung

- Multicodierung als Leitbild bei der Flächengestaltung mitdenken
- Prinzipiell öffentlich nutzbare Freiräume als Potenzialräume begreifen
- Angebote für verschiedene Zielgruppen schaffen
- Kleine und große Grünräume vernetzen
- Sekundäreffekte von Eingriffen abschätzen und wenn möglich vermeiden
- Materialien mit Anspruch an Design, Qualität und Nachhaltigkeit wählen

Erhalten: Qualitätvoll und lebendig

Öffentliche Freiräume benötigen Pflege und eine gewisse Kontrolle. Nur wenn die Freiraum-qualitäten langfristig erhalten bleiben, wird der Raum gern genutzt und bleibt lebendig. Mangelnde Sauberkeit und ein vernachlässigter Eindruck eines Raumes kann Dominoeffekte weiterer Verschmutzung zur Folge haben, wenn dieser wenig belebt ist und eine soziale Kontrolle fehlt. Öffentliche Räume dürfen aber auch nicht als statische Orte verstanden werden, sondern müssen in der Lage sein, sich an veränderte Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer anzupassen. All das kostet **Geld** und verlangt **personelle Kapazitäten** und wird in der Regel allein durch die Kommunen gestemmt. Doch es gibt Ansätze, sich die Arbeit – Planung, Umsetzung und Instandhaltung sowie die langfristige Finanzierung – zu teilen.

Pflegeaufwand teilen

Gepflegte und saubere Freiräume mit intaktem Mobiliar sind genauso entscheidend für die wahrgenommene Attraktivität und sichere Nutzbarkeit eines Raumes wie die gesunde und vitale Stadtvegetation. Dies erfordert eine **regelmäßige Reinigung und Instandhaltung sowie Pflege** und Kontrolle der Pflanzen im öffentlichen Raum. All das bindet personelle Kapazitäten. Manche Aufgaben liegen zwingend bei den Verwaltungen wie z. B. die Instandhaltung und -setzung von Stadtmobiliar oder die Verkehrssicherung im öffentlichen Raum. Aber insbesondere bei der Bewässerung, die häufig außerplanmäßig in Trockenheitsperioden geleitet werden muss, oder bei der Reinigung könnten zivilgesellschaftliche Akteure einbezogen werden. Denkbar ist z. B. die Übertragung der Pflegeaufgaben auf ehrenamtliche Gießpatenschaften an Schulen, Sportvereine, gastronomische Betriebe, Wohnungsbaugesellschaften und ihre Mieterinnen und Mieter oder Stadtteilinitiativen. Auch eine **kooperative Freiraumpflege** zwischen Kommune und Wirtschaft ist vielerorts bereits Realität. In Kooperationsvereinbarungen werden Aufgaben und Verantwortungen im Detail geregelt. Abendliche Müllsammelaktionen mit anschließendem Beisammensein sind in vielen Städten bereits gängige Praxis.

Konflikte identifizieren, vermeiden und lösen

In Freiräumen treffen verschiedene Interessen aufeinander und Konflikte können entstehen. Das ist normal und kaum zu vermeiden. Mögliche Konflikte entstehen zwischen Anwohnenden und lautstarken Nutzungen oder zwischen dem Einzelhandel und Wohnungslosen. Die kommunale Verwaltung sollte einen offenen Blick für mögliche Konflikte haben, ggf. diese bewusst durch **Evaluationen** erheben und anschließend eine zielgerichtete Lösungsstrategie entwickeln. Hierfür wichtige Akteure sind **Streetworker, Quartiersmanager und das Ordnungsamt**, ggf. die Polizei. Der „Nutzer:innenbeirat“ im Park am Gleisdreieck stellt einen Ansatz dar, Konflikte multiperspektivisch zu betrachten und Lösungsansätze zu erarbeiten.

→ **PARK AM GLEISDREIECK, BERLIN**
auf Seite 24

Finanzen für Instandhaltung und Pflege teilen

- Die Einbindung zivilgesellschaftlicher Akteure bei der Vegetationspflege und bei Instandhaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum kann durch folgende Instrumente gelingen:

- **Business Improvement Districts/Immobilien- und Standortgemeinschaften** werden durch die BID-Gesetze der Länder geregelt. Grundeigentümer und Gewerbetreibende räumlich definierter Bereiche schließen sich zu einem BID zusammen mit dem Ziel, gemeinsam die Standortqualität zu erhöhen. Dazu legen die Mitglieder finanzielle Abgaben fest, die sie für Aufwertungsmaßnahmen an ihrem Standort verwenden.

- **Spendenfonds**, die seitens der Kommune ins Leben gerufen werden und sich durch Spenden von Privatpersonen oder ansässigen Unternehmen speisen. Sie sind zweckgebunden.

- **Baumspenden/Baumpatenschaften** sind zwar deutlich kleinteiliger, sprechen aber möglicherweise eher Privatpersonen an. Das kann der Fall sein, wenn z. B. der spezifische Standort selbst ausgewählt werden kann und dadurch ein persönlicher Bezug entsteht.

Check Box: Nachhaltiger Erhalt

- ✓ Image der kommunalen Verwaltung als Möglichmacherin und Befürworterin für Events und Bespielungen durch gesellschaftliche Akteure
- ✓ Private Akteure bei der Pflege von öffentlichem Stadtgrün einbeziehen
- ✓ Konflikte zwischen Nutzerinnen und Nutzern erkennen und evaluieren, um gezielt Lösungsansätze zu entwickeln
- ✓ Spenden für die Instandhaltung und Pflege des öffentlichen Raumes akquirieren
- ✓ Unterstützung bei der Gründung von Business Improvement Districts (BID)/Immobilien- und Standortgemeinschaften

Fazit und Merkposten

Freiräume sind ein wertvolles Gut kommunaler Daseinsvorsorge. Sie bieten viele Chancen und Synergien für verschiedene Funktionen und Akteure der Innenstadt – und zur Verringerung lokaler Auswirkungen des Klimawandels.

Freiräume in der Innenstadtentwicklung spielen somit eine entscheidende Rolle für die Lebensqualität, das soziale Miteinander und die ökologische Nachhaltigkeit urbaner Räume. Sie sind nicht nur Kommunikations- und Begegnungsraum und wichtig für verschiedene Freizeitaktivitäten, sondern fördern auch die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bewohnerinnen und Bewohner. Zudem tragen Freiräume zur sozialen Integration bei, indem sie als Treffpunkte für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen dienen. In ökologischer Hinsicht sind sie wichtig für die urbane Biodiversität und haben eine positive klimatische Wirkung, indem sie Hitzeinseln mindern und Regenwasser aufnehmen.

Eine gelungene Integration von Freiräumen in die Innenstadtentwicklung erfordert jedoch sorgfältige Planung und die Berücksichtigung vielfältiger Bedürfnisse. Herausforderungen wie begrenzte Flächenverfügbarkeit, konkurrierende Nutzungsinteressen und finanzielle Einschränkungen müssen dabei berücksichtigt werden. Erfolgreiche Konzepte zeichnen sich durch multifunktionale Gestaltung, Einbindung der Bürgerinnen und Bürger und eine nachhaltige Pflege und Bewirtschaftung der Freiräume aus. Als öffentliche Ressource sind innerstädtische Freiräume neutrale und konsumfreie Orte mit Gestaltungs- und Bespielungsfreiheiten: Sie können entweder ganz konkret einer Nutzung zugewiesen werden, multifunktional bespielt werden oder eine offene Raumaneignung ermöglichen. Um den steigenden Anforderungen an öffentliche Räume gerecht zu werden, empfiehlt sich eine integrierte und partizipative Planungspraxis. Freiräume sind keine „Restflächen“, sondern müssen von der Planungsphase 0 bis zur langfristigen Instandhaltung durchdacht und bewahrt werden. Ein Vorgehen unter Berücksichtigung der beschriebenen Schritte bietet dabei eine gute Orientierung.

Merkposten

- *Freiräume als Netz – Verstehen eines flächenübergreifenden Ökosystems*
- *Auf den zweiten Blick – Erkennen von schlummernden Potenzialen versteckter Freiräume und Umwidmung vorhandener (Straßen-)Flächen*
- *Aushandlung und Entlastung – Orte für Miteinander und Meinungsaustausch, für Klimaschutz und Klimafolgenanpassung*
- *Gestaltung folgt Funktion – Anspruch an Qualität, Nachhaltigkeit und Barrierearmut*
- *Von Menschen für Menschen – für alle nutzbar und in gemeinsamer Verantwortung bewahrt*
- *Integriert und multicodiert – Schnittstelle und Schauplatz verschiedener Innenstadtfunktionen und -akteure*
- *Dreifache Innenentwicklung – Orientierung an Leitlinien für die Flächenaufteilung für Bebauung, Mobilität und Grün*

Glossar

Biologische Vielfalt

„Die Vielfalt des Lebens auf unserer Erde (kurz: Biodiversität) beinhaltet die Variabilität lebender Organismen und der von ihnen gebildeten ökologischen Komplexe. Sie umfasst die folgenden drei Ebenen: 1) die Vielfalt an Ökosystemen beziehungsweise Lebensgemeinschaften, Lebensräumen und Landschaften, 2) die Artenvielfalt und 3) die genetische Vielfalt innerhalb der verschiedenen Arten. Grundlagen zur Sicherung und Entwicklung von Biodiversität in Deutschland liefert die ‚Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt' von 2007" (BMUB 2017, S. 47).

Blaue Infrastruktur

„Blaue Infrastrukturen sind Infrastrukturen mit sichtbarem „Blau" in Form von Wasser. Dies können z. B. künstliche, neu angelegte Teiche, Wasserflächen oder Wasserspiele sein. Zum anderen zählen hierzu auch existierende natürliche Gewässer" (Trapp u. Winker 2020, S. 16).

Grüne Infrastruktur

„Auf EU-Ebene definiert grüne Infrastruktur ein strategisch geplantes Netzwerk aus wertvollen natürlichen, naturnahen und gestalteten Flächen sowie weiteren Umweltelementen, die wichtige Ökosystemleistungen gewährleisten und zum Schutz der biologischen Vielfalt beitragen. Im städtischen Kontext können alle Arten von vegetations- und wassergeprägten Flächen und Einzelelementen (urbane) grüne Infrastruktur sein oder werden, unabhängig von ihrer Nutzung und Entstehungsgeschichte oder von Eigentumsverhältnissen. Auch versiegelte und bebaute Flächen können durch Entsiegelung, Begrünung und Bepflanzung mit Bäumen als Teil der grünen Infrastruktur qualifiziert werden. Im Sinne einer sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung können mithilfe der grünen Infrastruktur vielfältige gesellschaftliche Ziele unterstützt werden. Sie trägt maßgeblich zur Lebensqualität und Daseinsvorsorge in Städten bei" (BMUB 2017, S. 48).

Innenentwicklung (doppelt/dreifach)

Mit einer zielgerichteten Innenentwicklung durch baulich-funktionale Verdichtung in Innenbereichen soll die Flächeninanspruchnahme in Außenbereichen reduziert werden. Bei baulicher Verdichtung im Bestand und gleichzeitiger Erhaltung, Weiterentwicklung und Qualifizierung des urbanen Grüns wird von doppelter Innenentwicklung gesprochen. Die dreifache Innenentwicklung adressiert die räumliche Auf- und Verteilung von Flächen für Bauen, Mobilität und Grün. (difu, 2023)

Monofunktionalität

Monofunktional ausgelegte Innenstädte bieten ein stark eingeschränktes Spektrum an Funktionen, indem sie z. B. eine besondere Ausrichtung als Handelsstandort haben (BMI 2021, S. 6)

Multicodierung

„Der Begriff der Multicodierung beschreibt ein neues, konzeptionell nutzbares Verständnis möglicher Funktionszuweisungen von Flächen und Bauwerken. Funktionen werden dabei nicht länger im Sinne nebeneinanderliegender Einzelfunktionen betrachtet. Vielmehr geht es um die sinnvolle Überlagerung und Verknüpfung verschiedener Funktionen wie beispielsweise Klimaanpassung, Regenwasserbewirtschaftung und Kühlung mit Aufenthalts- und Erholungsmöglichkeiten, Nutzungen für Spiel und Sport oder Anforderungen an Lebensbedingungen von Pflanzen und Tieren. Strategien der Multicodierung beziehen sich nicht nur auf Grün- und Freiräume, sondern auch auf Flächen des Verkehrs, der Wasserwirtschaft, Bauflächen und so weiter. Damit sind multicodierte Räume immer auch Produkte gesellschaftlicher Prozesse, in die eine Vielzahl von Akteuren aus Stadtgesellschaft, Politik, Verwaltung und Wirtschaft einbezogen werden“ (BMUB 2017, S. 49).

Multifunktionalität

„Der Begriff der Multifunktionalität beschreibt v. a. die Fähigkeit eines Stadt- oder Straßenraumes, mehrere Aufgaben gleichzeitig zu erfüllen. Dabei wird Multifunktionalität eher vom Ergebnis aus betrachtet – Planende überlagern verschiedene Funktionen auf einer Fläche“ (BlueGreenStreets 2022, S. 9).

Ökosystemleistungen

„Ökosystemleistungen sind direkte und indirekte Beiträge von Ökosystemen zum menschlichen Wohlergehen, das heißt Leistungen und Güter, die dem Menschen einen direkten oder indirekten wirtschaftlichen, materiellen, gesundheitlichen oder physischen Nutzen bringen“ (BMUB 2017, S. 49).

Place-Keeping

Das Place-Keeping „umfasst alle Aufgaben und Aktivitäten von Instandhaltung und Pflege, Management und Regulierung sowie Nutzung und Bespielung des Raumes. Bereits bei diesen Aufgaben sind mehrere Abteilungen in der Stadtverwaltung zuständig: Neben den Bauhöfen und Stadtgärtnereien sind hier insbesondere die Ordnungsämter zu nennen. Gerade bei Nutzungsangeboten, wie zum Beispiel Wochenmärkten oder Veranstaltungen, sind auch nichtkommunale Akteure aktiv. Darüber hinaus übernehmen die Stadt- oder Citymarketing-Organisationen eine wichtige Funktion bei der organisierten Bespielung öffentlicher Räume. Diese Heterogenität an Aktivitäten und Akteuren stellt erhöhte Anforderungen an die Koordination und die Abstimmung im Place-Keeping“ (BBSR 2015, S. 25).

Place-Making

„Das Place-Making beinhaltet den gesamten Prozess der Schaffung oder des Umbaus eines Raumes: die Planung, Gestaltung und die eigentliche Herstellung. (...) Der Fokus dieser Aktivitäten liegt auf der Gestaltung und Ausstattung der öffentlichen Räume – die im Idealfall die späteren Nutzungen und Funktionen mit berücksichtigen, genauso wie die Pflege und die langfristige Unterhaltung“ (BBSR 2015, S. 25).

Umweltgerechtigkeit

„Im Sinne eines positiven Leitbildes zielt Umweltgerechtigkeit auf die Vermeidung und den Abbau der sozialräumlichen Konzentration gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen sowie die Gewährleistung eines sozialräumlich gerechten Zugangs zu Umweltressourcen ab. Unter dem Begriff wird die sozialräumlich oftmals ungleiche (ungerechte) Verteilung von Umweltbelastungen (beispielsweise Lärm und Luftschadstoffe) und der ungleiche Zugang zu Umweltressourcen (beispielsweise zu Parks und Spielplätzen) thematisiert. Mangelnde Umweltgerechtigkeit kann zu gesundheitlicher Ungleichheit führen“ (BMUB 2017, S. 50).

Literaturverzeichnis

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.), 2015: *Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume. Erkenntnisse aus Klein- und Mittelstädten.* Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2019/bbsr-online-12-2019.html [abgerufen am: 27.05.2024].

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR); BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.), 2017: *Mehr Qualität durch Gestaltungsbeiräte – Perspektiven für die Baukultur in Städten und Gemeinden.* Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2017/gestaltungsbeiraete.html [abgerufen am: 23.07.2024].

BlueGreenStreets (Hrsg.), 2020: *BlueGreenStreets als multicodierte Strategie zur Klimafolgenanpassung – Wissenstand 2020,* April 2020, Hamburg. Statusbericht im Rahmen der BMBF-Fördermaßnahme „Ressourceneffiziente Stadtquartiere für die Zukunft“ (RES:Z).

BlueGreenStreets (Hrsg.), 2022: *BlueGreenStreets Toolbox – Teil A. Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere*, März 2022, Hamburg. Erstellt im Rahmen der BMBF-Fördermaßnahme „Ressourceneffiziente Stadtquartiere für die Zukunft“ (RES:Z).

BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, 2021: *Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI. Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ.* Zugriff: https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/wohnen/innenstadtstrategie.html [abgerufen am: 27.05.2024].

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.), 2017: *Weißbuch Stadtgrün. Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft.* Zugriff: https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/publikationen/wohnen/weissbuch-stadtgruen.html [abgerufen am: 27.05.2024].

BSBK – Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.), *2020: Baukulturbericht Öffentliche Räume 2020/21.* Zugriff: www.bundesstiftung-baukultur.de/fileadmin/files/medien/8349/downloads/bsbk_bkb-20-21.pdf [abgerufen am: 27.05.2024].

CIMA – Beratung + Management GmbH (Hrsg.), 2022: *Deutschlandstudie Innenstadt 2022*. München.

Difu – Deutsches Institut für Urbanistik, 2023: *Was ist eigentlich …? Begriffe aus der kommunalen Szene – einfach erklärt.* Zugriff: https://difu.de/presse/was-ist-eigentlich [abgerufen am 24.07.2024]

forsa Politik- und Sozialforschung GmbH, 2018: *Sicherheit in der Stadt. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung.* Zugriff: lebendige-stadt.de/pdf/forsa-sicherheit-in-der-stadt-2018.pdf [abgerufen am: 27.05.2024].

Hennicke, P. ; Koska, T. ; Rasch, J. ; Reutter, O. ; Seifried, O. , 2021: *Nachhaltige Mobilität für alle – Ein Plädoyer für mehr Verkehrsgerechtigkeit.* Wuppertal Institut. Oekom. München.

Henninger, S. ; Weber, S. , 2020: *Stadtklima.* Ferdinand Schöningh.

IFH Köln, 2023: *Deutsche Innenstädte werden selten weiterempfohlen.* Köln.

MBWSV – Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), 2014: *Urbanes Grün – Konzepte und Instrumente. Leitfaden für Planerinnen und Planer.*

Merten, L. ; Kuhnimhof, T. , 2023: *Impacts of parking and accessibility on retail-oriented city centres.* Journal of Transport Geography, Volume 113, Dezember 2023, 103733.

Naturkapital Deutschland – TEEB DE, 2016: *Ökosystemleistungen in der Stadt – Gesundheit schützen und Lebensqualität erhöhen. Kurzbericht für Entscheidungsträger.* Technische Universität Berlin, Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung – UFZ. Berlin, Leipzig.

Rittel, K. ; Bredow, L. ; Wanka, E. M. ; Hokema, D. ; Schuppe, G. ; Wilke, T. ; Nowak, D. ; Heiland, S. , 2014: *Grün, natürlich, gesund: Die Potenziale multifunktionaler städtischer Räume.* Herausgeber: Bundesamt für Naturschutz. BFN-Skripten 371.

Stadtentwässerungsbetriebe Köln, o.J.: *Leitfaden für eine wassersensible Stadt- und Freiraumgestaltung in Köln. Empfehlungen und Hinweise für eine zukunftsfähige Regenwasserbewirtschaftung und für die Überflutungsvorsorge bei extremen Niederschlagsereignissen.* Zugriff: steb-koeln.de/Redaktionell/ABLAGE/Downloads/Brosch%C3%BCren-Ver%C3%B6ffentlichungen/Geb%C3%A4udeschutz/FirstSpirit_1489560439762LeitfadenPlanung_ES_140217_web.pdf [abgerufen am: 27.05.2024].

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2013: *Handbuch. Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung.* Werkstattbericht Nr. 130.

Selle, K. , 2008: *Öffentliche Räume – eine Einführung. Begriff, Bedeutung und Wandel der öffentlich nutzbaren Räume in den Städten.* In: Lehrbausteine Stadt | Landschaft | Planung

Trapp, J. H. ; Winker, M. (Hrsg.), 2020: *Blau-grün-graue Infrastrukturen vernetzt planen und umsetzen. Ein Beitrag zur Klimaanpassung in Kommunen.* Zugriff: backend.repository.difu.de/server/api/core/bitstreams/b4c09613-728c-4ad3-9957-cfd0fe0a6cfd/content [abgerufen am: 27.05.2024].

UBA – Umweltbundesamt, 2022: *Lärmbelästigung.* Zugriff: www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/laermwirkungen/laermbelaestigung [abgerufen am: 25.10.2023].

vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V., 2019 *Öffentliche Räume im Zentrum der Städte – Nutzung, Bedeutung und Entwicklung.* Zugriff: www.netzwerk-stadt.eu/Downloads/Publikationen/vhw_Schriftenreihe_Nr._14.pdf [abgerufen am: 27.10.2023]

IFH Köln – Institut für Handelsforschung, 2023: *Vitale Innenstädte 2022. Weiterempfehlung steigern und Zukunft gestalten.*

Impressum

Herausgeber
Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
www.bmwsb.bund.de

Stand
September 2024

Druck
Arnold group, 14979 Großbeeren

Redaktion
Marlene Kleinschmidt, Annika Schmidt, David Seitz, Caroline Uhlig – complan Kommunalberatung GmbH, 14469 Potsdam

Dr. Marion Klemme, Dr. Moritz Maikämper - BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Referat RS 2, „Stadtentwicklung“

Gestaltung
Cover / Dörte Nielandt, 10115 Berlin
Inhalt / Josephine Kühn – complan Kommunalberatung GmbH, 14469 Potsdam

Bildnachweis
Konstantin Börner – Grün Berlin GmbH / S. 6 oben; S.18; S. 25
Matthias Eimer – Stadt Jena / S. 6 links
Hergen Schimpf – Stadt Tirschenreuth / S. 6 rechts; S. 35; S. 36
Martin Enderle / S. 8; S.29
photo 5000 – stock.adobe.com / S. 21
Christian Fürthner / S. 22
Herbert Ortner / S. 23
Karime – stock.adobe.com / S. 24
M. Haemisch – stock.adobe.com / S. 27
Malia – stock.adobe.com / S. 28
Carl Niklas Enderle / S. 30
Ossip van Duivenbode / S. 32 links
Jeroen Mush / S. 32 rechts; S. 33; S. 46
Erik-Jan Owerkerk / S. 38 links
Hansestadt Warburg / S. 38 rechts
PiXario Chistian Haecker / Stadt Jena / S. 42 links
Stadt Jena / S. 42 rechts; S. 44
Ellie Nator – stock.adobe.com / S. 45

Diese Publikation wird von der Bundesregierung im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien, noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie für Wahlen zum Europäischen Parlament.

Die vorliegende Publikation ist unter der Mitwirkung der Mitglieder des Beirats Innenstadt beim Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen entstanden. Die Mitglieder des Beirats sind:

bmwsb.bund.de