



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau-  
und Wohnungswesen

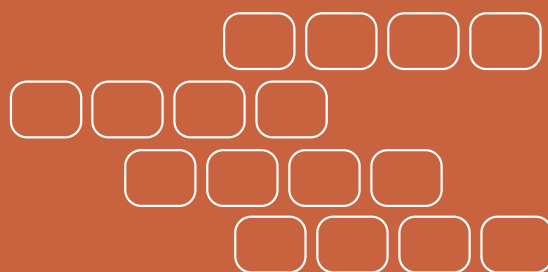


Bundesamt  
für Bauwesen und  
Raumordnung

# STADTUMBAU WEST



**16 Pilotstädte bauen um · Ausgabe 2004**



## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

### **Herausgeber**

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)  
Projektleitung: Evi Goderbauer  
Deichmanns Aue 31-37  
53179 Bonn

### **Bearbeitung**

Forschungsagentur Stadtumbau West  
FORUM GmbH  
Katja Baumann  
Martin Karsten  
Antje Rohlf  
Christina Stellfeldt-Koch  
Donnerschweer Straße 4  
26123 Oldenburg

### **Gestaltung, Satz und Produktion**

Formsache  
Gerlinde Dominghaus  
Nelkenstraße 23  
26121 Oldenburg

### **Druck**

Druckerei DRUCKWERK, Oldenburg

Berlin, Oldenburg April 2004

# **STADTUMBAU WEST**

**16 Pilotstädte bauen um  
Ausgabe 2004**

Forschungsfeld im Forschungsprogramm  
Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)

# Inhalt

	Seite
Vorwort	5
<b>Einleitung</b>	
ExWoSt-Forschungsfeld: Stadtumbau West	6
<b>Pilotstädte, Themen und erste Ergebnisse</b>	
Ursachen der rückläufigen Entwicklungen in westdeutschen Städten	7
Rückläufige Entwicklungen in westdeutschen Städten: das Beispiel der Stadt Gelsenkirchen	8
Elf «alte» Pilotstädte - fünf «neue» Pilotstädte	10
«Stadt in Strukturkrise» und «Wohnquartier mit hohem Leerstand»	12
Organisation der Stadtumbauprozesse	16
Öffentlichkeitsarbeit	17
Zukünftige rückläufige Entwicklungsprozesse in westdeutschen Städten	18
<b>Die Pilotstädte stellen sich vor:</b>	
<b>Pilotstädte mit Stadt(teil)entwicklungskonzepten und Impulsprojekten</b>	
Albstadt	20
Bremen-Osterholz-Tenever	22
Bremerhaven	24
Gelsenkirchen	26
Hamburg-Wilhelmsburg	28
Lübeck-Buntekuh	30
Oer-Erkenschwick	32
Pirmasens	34
Saarbrücken-Burbach	36
Salzgitter	38
Schwalm-Eder-West	40
Selb	42
Völklingen	44
Wildflecken	46
Wilhelmshaven	48
<b>Pilotstadt mit Stadt(teil)entwicklungskonzept</b>	
Essen	50
Weitere Informationen	51

## Vorwort

Bund und Länder stellen sich mit ihren Programmen zur Städtebauförderung den durch tief greifenden Strukturwandel verursachten stadtentwicklungspolitischen Herausforderungen. Sie unterstützen insbesondere die Kommunen intensiv beim Stadtumbau. In das Baugesetz sollen noch in diesem Jahr erstmalig Regelungen zum Stadtumbau aufgenommen werden. Das auf acht Jahre angelegte Bund-Länder-Förderprogramm Stadtumbau Ost startet erfolgreich in sein drittes Programmjahr. Im Bundesforschungsfeld Stadtumbau West konnte durch Aufstockung der Mittel 2003 der Kreis der anfänglich elf Pilotkommunen um fünf erweitert werden. Mit nunmehr größerem kommunalen Akteurskreis widmet sich damit das Forschungsfeld intensiv der Frage, wie rückläufigen Entwicklungen in nicht mehr allein durch Wachstum geprägten westdeutschen Stadtregionen, Städten und Stadtteilen durch geeignete Umbaustراتيجien entgegenzuwirken ist.

Denn auch in den Städten und Gemeinden der alten Bundesländer werden Anzeichen eines langfristigen Wandels der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur immer deutlicher. Verluste an Unternehmen, Arbeitsplätzen und Einwohnern stellen Kommunen in Westdeutschland ebenfalls vor die Herausforderung, sich an die demographischen und wirtschaftlichen Veränderungen anzupassen.

In dieser Broschüre präsentieren sich die am Forschungsfeld Stadtumbau West teilnehmenden 16 westdeutschen Pilotkommunen mit ihren Problemlagen, ihren bislang entwickelten strategischen Lösungsansätzen und ihren ersten Planungen für impulsgebende Umbauprojekte. Insbesondere die Erfahrungsberichte der seit Beginn des Forschungsfelds mitwirkenden elf Pilotstädte erlauben in der vorliegenden Broschüre die Darstellung erster vorläufiger Erkenntnisse zum Stadtumbau in Westdeutschland. Deutlich wird dabei, dass es darauf ankommen wird, den Stadtumbau möglichst intelligent und frühzeitig zu konzipieren, alle städtebaulichen Belange rechtzeitig aufeinander abzustimmen und so den Anpassungsbedarf insgesamt möglichst gering zu halten.

Aus der Praxis der Pilotstädte werden mit dem Projektfortschritt weitere innovative Handlungsansätze für eine zukunftsbeständige Stadtumbaustrategie erwartet. Diese Erfahrungen der kommunalen Praktiker werden im Rahmen des Forschungsfeldes auch mit Blick auf etwaige Konsequenzen für die künftige Gestaltung der Städtebauförderung wissenschaftlich ausgewertet, zeitnah in Veröffentlichungen präsentiert und auf Veranstaltungen erörtert werden. Deshalb lade ich alle Interessierten ein, den angelaufenen Umsetzungs- und Auswertungsprozess zum Stadtumbau West weiterhin im intensiven und konstruktiven Diskurs zu begleiten.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Achim Großmann'.

*Achim Großmann  
Parlamentarischer Staatssekretär  
beim Bundesminister für  
Verkehr, Bau- und Wohnungswesen*



## Einleitung

### ExWoSt-Forschungsfeld: Stadtumbau West

#### **Stadtumbau als neue Aufgabe in westdeutschen Städten**

Die Deindustrialisierung und die flächenhaften Wohnungsüberhänge in Ostdeutschland haben im zurückliegenden Jahrzehnt die städtebauliche Diskussion dafür sensibilisiert, dass Stadtentwicklung in Zukunft nicht nur räumliche Verteilung von Wachstum sein wird. Eine immer wichtigere Aufgabe wird vielmehr die Gestaltung von Rückentwicklungsprozessen werden. Der Diskurs über die demographische Entwicklung der deutschen Bevölkerung hat diese Städtebau-Debatte noch verstärkt und dabei den Fokus auch auf die Städte in Westdeutschland gelenkt.

Dauerhafte Wohnungsleerstände, großflächige Industriebrachen und leer stehende Einzelhandelsimmobilien in einigen westdeutschen Städten werden folgerichtig in den Zusammenhang von regionalen Schrumpfungsprozessen und allgemeingültigen Trends der Bevölkerungsentwicklung gestellt. Die Analyse, in welchen Regionen oder auch Teilräumen von Städten welche Problemlagen auftreten, ist daher auch schon fortgeschritten. Wie zukunftsfähige Leitbilder für von Rückentwicklung betroffene Städte und Stadträume aussehen müssen und welche Strategien zum Umbau der Städte Erfolg versprechen, ist dagegen noch weitgehend unklar. Um entsprechende Erfahrungen von Städten in Schrumpfungsprozessen zu sammeln und auszuwerten, wurde daher das ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West initiiert.

#### **Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt): Lernen aus der Praxis für die Praxis**

Mit dem Forschungsprogramm Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) fördert der Bund seit über 15 Jahren in Form von wissenschaftlich begleiteten Modellvorhaben innovative Planungen und Maßnahmen in wichtigen städtebau- und wohnungspolitischen Forschungsfeldern. Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) betreut dieses Programm und veröffentlicht regelmäßig die Ergebnisse aus den Forschungsfeldern und Modellvorhaben.

Im Forschungsfeld Stadtumbau West sollen die städtebaulichen Instrumente einschließlich der Städtebauförderung des Bundes überprüft und ggf. Ansätze zu deren Weiterentwicklung gewonnen werden. Dies betrifft insbesondere deren Eignung, rückläufige Entwicklungen, soweit sie auch im Westen Deutschlands prägend sind oder sein werden, räumlich zu steuern. Neben der Eignung bestehender Instrumente, ihres Flexibilisierungsbedarfs oder Fragen der Finanzierung werden auch Kooperations- und Akzeptanzaspekte beim Stadtumbau untersucht. Im Mittelpunkt der Neugestaltung des städtebaulichen Instrumentariums soll hier eine «Qualitätsoffensive» für den Lebensraum Stadt stehen. Dabei bedarf es Pilotprojekte, die klären helfen, wie der Bund den zu erwartenden Wandel in nicht mehr durch Wachstum geprägten Stadtregionen, Städten und Stadtteilen positiv unterstützen kann.

Vor diesem Hintergrund wurden im Sommer 2002 nach einer Ausschreibung über die zuständigen Länderministerien elf Pilotstädte in Westdeutschland ausgewählt, die beispielhaft Stadtumbaustrategien erproben sollen. Weitere fünf Städte wurden nach einer erneuten Ausschreibung im Herbst 2003 aufgenommen. Die Unterstützung der Pilotstädte im Forschungsfeld Stadtumbau West bezieht erstmalig die Förderung investiver Maßnahmen mit ein. So können im Rahmen des Forschungsfeldes neben Konzeptionen impulsgebende Wiedernutzungs- und Aufwertungsmaßnahmen, Anpassungs- und Rückbaumaßnahmen sowie sonstige Bau- und Ordnungsmaßnahmen gefördert werden. Die Konzeptionen und Impulsprojekte, die im Mittelpunkt der Arbeit der Pilotstädte bis 2006 bzw. 2007 stehen, sowie erste Erkenntnisse aus der Begleitforschung werden auf den folgenden Seiten vorgestellt.

# Pilotstädte, Themen und erste Ergebnisse

## Ursachen der rückläufigen Entwicklungen in westdeutschen Städten

Das Ursachengeflecht von Rückentwicklungen in Westdeutschland ist vielschichtig. Besonders ausgeprägt sind Einwohnerverluste und Leerstände in Kernstädten von Regionen, in denen der wirtschaftsstrukturelle Wandel ganze Industriezweige zum Niedergang gebracht hat. Hier kann von Deindustrialisierung als Ursache der Schrumpfung gesprochen werden. Damit ähneln diese Prozesse denen in Ostdeutschland, allerdings mit dem Unterschied, dass sich die westdeutschen Rückentwicklungsprozesse über einen Zeitraum von mehreren Jahrzehnten erstrecken und ein geringeres Ausmaß annehmen.

Zweiter Faktor im Ursachengefüge ist die anhaltende Wohn- und Gewerbesuburbanisierung: Die Ausweisung von günstigem Bauland, die Eigenheimzulage sowie empfundene Attraktivitätsmängel urbanen Wohnens veranlassen immer mehr Menschen dazu, die Städte zu verlassen. Nachdem in früheren Suburbanisierungsphasen die Familien mit Kindern unter den Abwanderern dominierten, sind es mittlerweile auch Schwellenhaushalte und kinderlose Ein- und Zweipersonenhaushalte, die den Kernstädten verloren gehen. Die Abwanderung von Gewerbe-, Einzelhandels- und Freizeitunternehmen an verkehrsgünstige Stadtrandlagen unterstützt darüber hinaus die Entleerung von Kernstädten.

Die demographische Entwicklung stellt den dritten wichtigen Einflussfaktor der Rückentwicklungsprozesse dar. Schon seit Anfang der 1970er Jahre verzeichnet Westdeutschland Sterbeüberschüsse, die aber bislang durch die Zuwanderungsgewinne aus dem Ausland kompensiert wurden. Das bisherige Anwachsen der Gesamtbevölkerung erfolgt nicht in räumlicher Gleichverteilung, sondern teilte Westdeutschland schon in der Vergangenheit in Wachstums- und Stagnations- bzw. Schrumpfungregionen. Wie Abbildung 1 belegt, wird bei langfristig abnehmender Gesamtbevölkerung diese Polarisierung anhalten und sich in Kernstädten voraussichtlich noch verstärkt vollziehen. Bei steigender Lebenserwartung und abnehmenden Geburten steigen die Anteile älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung. Mit dieser Änderung des Altersaufbaus wandeln sich die Ansprüche an Wohnraum in westdeutschen Städten weiter, die schon durch die Pluralisierung der Lebensstile und die veränderten Haushaltsstrukturen Ausdifferenzierungen erfahren haben.

In den Pilotstädten des ExWoSt-Forschungsfeldes Stadtumbau West können schon heute entweder stadtweit oder in Teilräumen der Stadt manche Entwicklungen beobachtet werden, die auf eine größere Anzahl westdeutscher Städte bei schrumpfender Gesamtbevölkerung in Deutschland in 15 bis 20 Jahren zukommen werden. Insofern stellen die Pilotstädte «Zukunftslaboratorien des Städtebaus» dar.

Am Beispiel der Stadt Gelsenkirchen wird im Folgenden beschrieben, welche Entwicklungen in der Vergangenheit zu beobachten waren und in der Gegenwart anhalten.

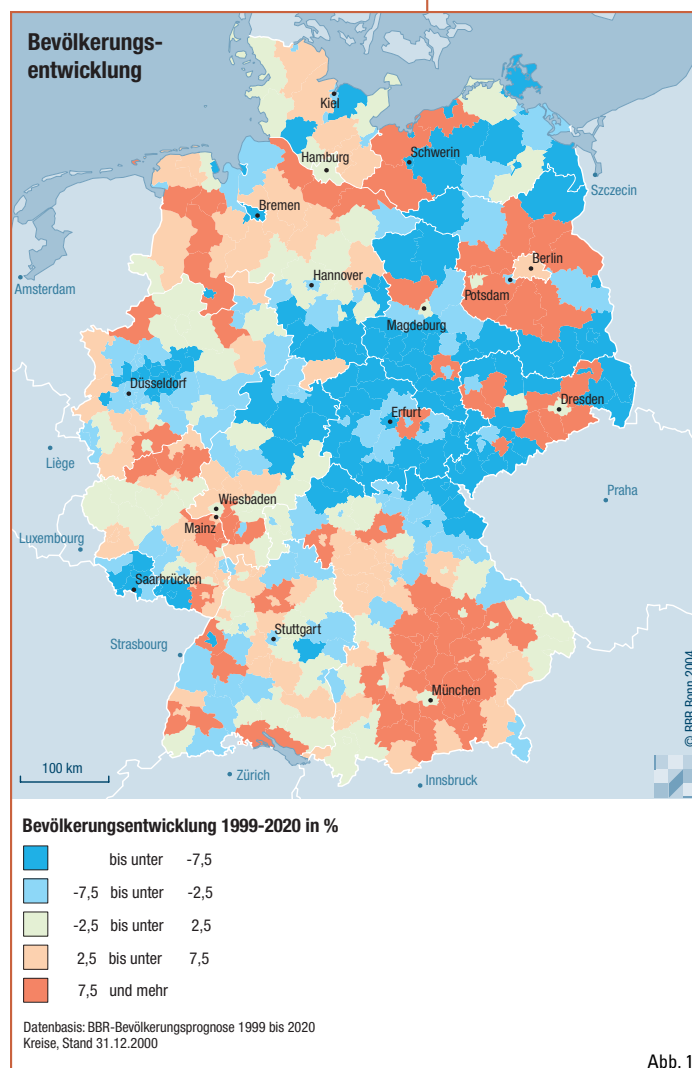


Abb. 1



Leer stehende Ladenlokale in Gelsenkirchen

## Rückläufige Entwicklungen in westdeutschen Städten: das Beispiel der Stadt Gelsenkirchen

Die Stadt Gelsenkirchen liegt am nördlichen Rand des Ruhrgebiets, das seit den 1960er Jahren einen tief greifenden wirtschaftlichen Strukturwandel durchmacht. Der Bedeutungsverlust des Bergbaus und der Stahlindustrie hat zu enormen Arbeitsplatzverlusten und in der Folge auch Einwohnerrückgängen geführt. Diese hatten weit reichende Folgen für die Bevölkerungsstruktur sowie die technische und soziale Infrastruktur.

In der Summe hat Gelsenkirchen in den letzten 40 Jahren 130.000 Einwohner und damit fast ein Drittel seiner Bevölkerung verloren (vgl. Abb. 2). Mit Ausnahme kurzer Zeitintervalle – u.a. während der in nahezu allen westdeutschen Kernstädten zu verzeichnenden «Zuwanderungswelle» zwischen 1989 und 1994 – vollzog sich der Bevölkerungsrückgang kontinuierlich. Ursachen dieser Einwohnerverluste sind einerseits Sterbeüberschüsse, andererseits regionale und überregionale Wanderungsverluste, die sich – außer Anfang der 1990er Jahre – dauerhaft in negativen Wanderungsverlusten widerspiegeln (vgl. Abb. 3). Die Stadt Gelsenkirchen verfolgt das Ziel, diese negative Bevölkerungsbilanz durch aktive Stadtentwicklungspolitik zu stoppen. Auch in Zukunft wird es jedoch Sterbeüberschüsse geben. Die Umsetzung von Strategien und planerischen Konzeptionen zur positiven Steuerung dieser Entwicklung, die sich deutlich im Stadtgefüge niederschlagen wird, stellt eine der Hauptaufgaben der zukünftigen Gelsenkirchener Stadtentwicklung dar.

### Bevölkerungsentwicklung Gelsenkirchen 1960 - 2001 und Prognose bis 2015 (Basisvariante)

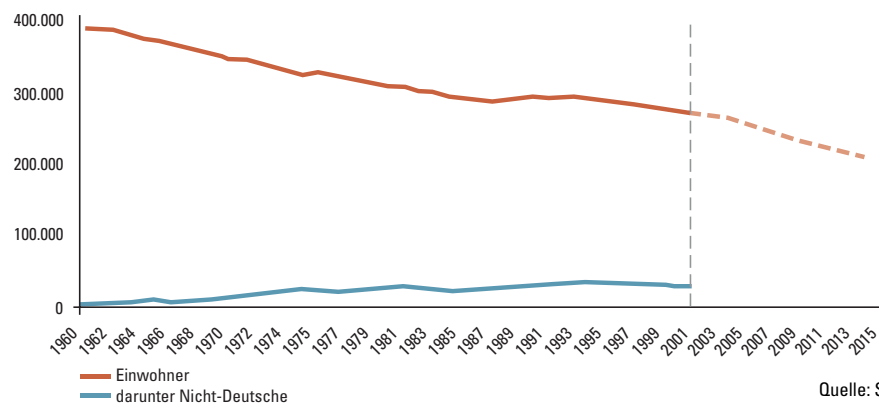


Abb. 2

Quelle: Stadt Gelsenkirchen

Die Wanderungsverluste sind sozial selektiv: Junge Fachkräfte mit guter Ausbildung verlassen mangels Arbeitsplatzperspektive die Stadtregion oder realisieren bei entsprechendem Einkommen ihre Wohnwünsche im Umland. Junge Familien mit Kindern wandern vor allen Dingen aufgrund der unzureichenden Freiraumsituation und der negativen Wohnumfeldbedingungen ab. In der Stadt ist ein deutlicher Anstieg der Anteile älterer Menschen, ausländischer Mitbürger und Geringverdiener bzw. Menschen, die von staatlichen Transfereinkommen abhängig sind, zu verzeichnen. Auch der zunehmende Anteil der Nicht-Deutschen an der Stadtbevölkerung ist in diesen Zusammenhang einzuordnen (vgl. Abb. 2).

Gelsenkirchen ist eine Mieterstadt: Der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern ist vergleichsweise niedrig und die Eigentümerquote eher gering. Auch die durchschnittliche Wohnfläche pro Wohnung ist im Vergleich der Nachbarstädte geringer, darüber hinaus ist der Wohnungsbestand in gewissen Problemquartieren überaltert und weist dort einen Renovierungsstau auf. Auch aufgrund dieser Wohnungsmarktstruktur realisieren immer mehr besser verdienende Bevölkerungsgruppen ihre Wohnwünsche im städtischen Umland.

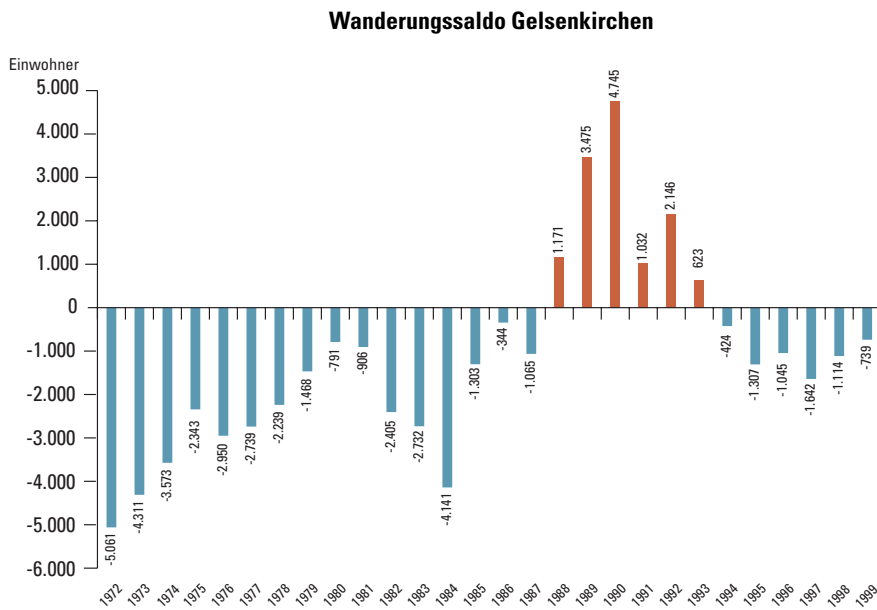


Abb. 3

Quelle: Stadt Gelsenkirchen

Diese Bevölkerungs-, Sozialstruktur- und Wohnungsmarktentwicklung vollzieht sich vor dem Hintergrund des noch längst nicht abgeschlossenen wirtschaftlichen Strukturwandels. Es gibt weiterhin zu wenige Arbeitsplätze in der Stadt. Die durchschnittliche Arbeitslosenquote in Gelsenkirchen beträgt derzeit ca. 18%. Diese mit Abstand höchste Quote nordrhein-westfälischer Städte zeigt, dass ein Ausgleich der weggefallenen Industriearbeitsplätze im Bergbau und in der Stahlindustrie durch neue Industrien oder Dienstleistungsunternehmen nicht oder nur z.T. gelungen ist. Nach wie vor ist der Arbeitsplatzverlust im sekundären Sektor größer als der Zuwachs im tertiären Bereich (vgl. Abb. 4). In der Folge dieser Entwicklung hat sich auch der Pendlersaldo in kurzer Zeit umgekehrt: Gab es noch 1990 einen Einpendlerüberschuss von knapp 6.500 Pendlern, so lag schon acht Jahre später ein Überschuss von über 2.500 Auspendlern vor. Dies und die oben beschriebene sozialräumliche Polarisierung hat u.a. ein Nachlassen der Kaufkraft zur Folge, die sich in Leerständen von Geschäftslokalen insbesondere in den beiden Zentren von Gelsenkirchen-Buer und Gelsenkirchen-City und deren Nebenlagen niederschlägt.

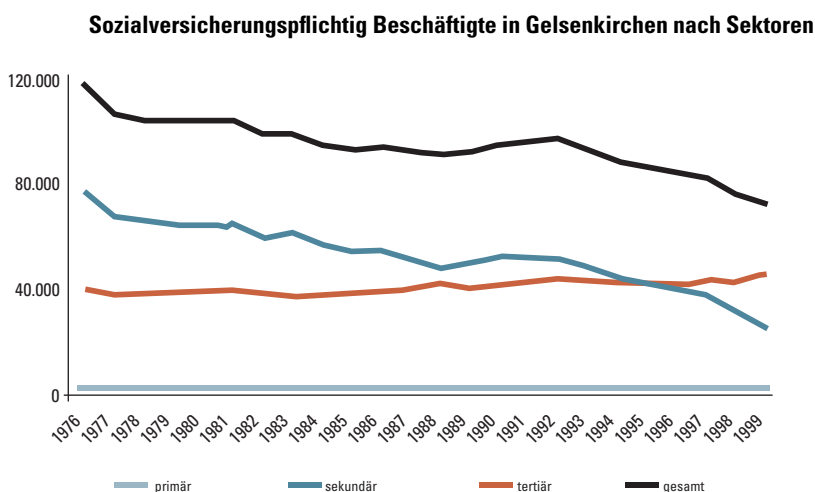


Abb. 4

Quelle: Stadt Gelsenkirchen



## Elf «alte» Pilotstädte - fünf «neue» Pilotstädte

Die 2002 in das ExWoSt-Forschungsfeld Stadtbau West aufgenommenen elf Pilotstädte und die in 2003 ausgewählten weiteren fünf Pilotstädte sind über alle Bundesländer Westdeutschlands verteilt. Ein Großteil der Pilotstädte weist eine relativ periphere Lage in Westdeutschland oder eine eher siedlungsräumliche Randlage auf. Die Größe der Kommunen und Gemeinden variiert zwischen Großstädten wie Essen mit ca. 590.000 oder Gelsenkirchen mit über 270.000 Einwohnern und einer kleinen ländlichen Gemeinde wie Wildflecken mit ca. 3.500 Einwohnern. Da mehrere Pilotstädte ihren Fokus auf nur einen Stadtteil konzentrieren, sind im Forschungsfeld auch städtische Teilräume im Blick (z.B. mit ca. 7.800 Einwohnern Lübeck-Buntekuh oder mit ca. 48.000 Einwohnern Hamburg-Wilhelmsburg). Ebenso ist mit Schwalm-Eder-West eine interkommunale Kooperation bestehend aus vier Gemeinden und einer Stadt vertreten.

Hinsichtlich ihres Stadtbauprofils können die Pilotstädte unterschieden werden in solche Städte, deren thematischer Schwerpunkt im (wirtschaftlichen) Strukturwandel mit seinen städtebaulichen Folgen liegt und in solche Städte, die sich mit Fragestellungen des «Wohnens im Wandel» auseinandersetzen. Bei den Städten mit Schwerpunkt «Stadt/Ortsteil im Strukturwandel» fällt auf, dass die Pilotstadtauswahl eine Vielzahl unterschiedlicher altindustrieller Kerne wie Porzellan-, Textil-, Schuh-, Stahl-, Hafen- und Schiffbauindustrie sowie Bergbau widerspiegelt. «Wohnen im Wandel» ist bei den Pilotstädten insbesondere in den Wohnquartieren mit verdichtetem Wohnungsbau aus den 1960er und 1970er Jahren zu beobachten. Hier führen ein entspannter Wohnungsmarkt und veränderte Wohnwünsche zu hohem Leerstand in Wohngebäuden und sozialen Problemen.

Übersicht über die Pilotprojekte im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtbau West



Abb. 5

Pilotkommune & Stadtteil/Projektgebiet	Aufnahmejahr	Bundesland	Profil	Einwohner (2003)
--	--------------	------------	--------	------------------

#### Pilotstädte mit Stadt(teil)entwicklungskonzepten und Impulsprojekten

<b>Albstadt</b> Ebingen Tailfingen	2002	Baden-Württemberg	Textilstadt	46.911 <sup>1</sup> 19.128 12.009
<b>Bremen</b> Stadtteil Osterholz darunter Ortsteil Tenever	2002	Bremen	Hochhaussiedlung am Rande der Großstadt	542.987 <sup>1</sup> 38.972 11.131
<b>Bremerhaven</b> Stadtteil Lehe	2002	Bremen	Seestadt	118.818 <sup>2</sup> 37.556
<b>Gelsenkirchen</b>	2003	Nordrhein-Westfalen	ehemalige Bergbaustadt	273.782
<b>Hamburg</b> Bezirk Harburg darunter Wilhelmsburg	2003	Hamburg	Stadtteil einer Hafenstadt	1.711.111 <sup>1</sup> 198.924 47.857
<b>Lübeck</b> Buntekuh	2002	Schleswig-Holstein	Wohnstandort auf der «grünen Wiese»	214.338 7.793
<b>Oer-Erkenschwick</b> Schillerpark	2002	Nordrhein-Westfalen	ehemalige Bergbaustadt	30.716
<b>Pirmasens</b>	2002	Rheinland-Pfalz	Schuhstadt	47.034
<b>Saarbrücken</b> Burbach	2003	Saarland	Stahlarbeiterstadtteil	182.505 <sup>1</sup> 14.899
<b>Salzgitter</b>	2002	Niedersachsen	Stadt des Stahls, der Mobilität und Logistik	109.377
<b>Schwalm-Eder-West</b> Bad Zwesten Borken Jesberg Neuental Wabern	2003	Hessen	Braunkohlestandort	29.995 4.915 <sup>1</sup> 14.820 2.973 3.835 3.452
<b>Selb</b>	2002	Bayern	Porzellanstadt	17.491
<b>Völklingen</b>	2002	Saarland	Stahlstadt	41.564
<b>Wildflecken</b>	2002	Bayern	ländliche Gemeinde mit Rückzug des Militärs	3.513 <sup>1</sup>
<b>Wilhelmshaven</b> Fedderwardergroden Siebethsburg	2002	Niedersachsen	Marine- und Hafenstadt	83.387 8.732 4.301

#### Pilotstadt mit Stadt(teil)entwicklungskonzept

<b>Essen</b>	2003	Nordrhein-Westfalen	Dienstleistungsstadt im Ruhrgebiet	586.750
--------------	------	---------------------	---------------------------------------	---------

Quelle: Angaben der Städte

1) 31.12.2002

2) 30.06.2002

Abb. 6



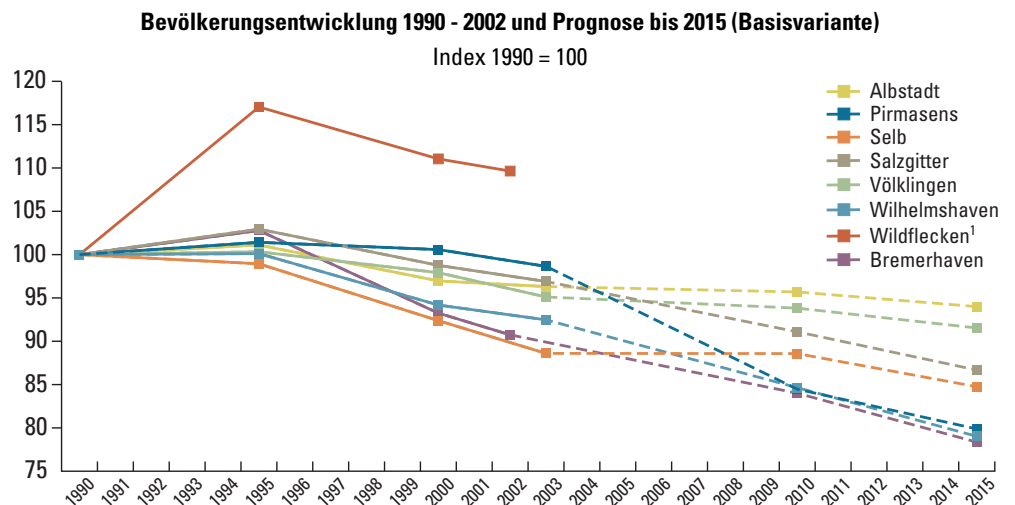
## «Stadt in Strukturkrise» und «Wohnquartier mit hohem Leerstand»

Eine Auswertung der ersten Zwischenberichte hinsichtlich Ausgangslage, Herausforderungen und Strategien kann für die elf Pilotstädte vorgenommen werden, die 2002 in das Forschungsfeld aufgenommen wurden. Bei der Analyse der Ausgangslage kristallisieren sich Probleme und Wirkungsketten heraus, die eine Unterscheidung nach den Typen «Stadt in Strukturkrise» und «Wohnquartier mit hohem Leerstand» nahe legen und im Folgenden skizziert werden.

### Typ 1: «Stadt in Strukturkrise»

#### Charakteristika

Aufgrund relativ peripherer Lage zu Wachstumsräumen in Westdeutschland sind Monostrukturkrisen und mangelnde Kompensationspotenziale die Ursachen für die Schrumpfungsproblematik in den Pilotstädten Albstadt, Bremerhaven, Pirmasens, Salzgitter, Selb, Völklingen, Wildflecken und Wilhelmshaven.



<sup>1</sup> Für Wildflecken liegen keine Prognosedaten vor. Hier führte der Abzug von 8.000 stationierten Amerikanern mit ihren Angehörigen zu Einwohnerverlusten. Die amtliche Statistik spiegelt diesen Rückgang nicht wider.

Abb. 7

Quelle: Angaben der Städte

Auf die wirtschaftliche Strukturkrise folgt zumeist folgende Wirkungskette (vgl. Abb. 8): Eine schlechte Arbeitsplatzperspektive führt zu überregionalen Abwanderungen, gerade von jungen Menschen. Die auch in schrumpfenden Städten zu konstatierenden Suburbanisierungsprozesse haben zusammen mit den Fernwanderungen anhaltend hohe Bevölkerungsverluste zur Folge. Abbildung 7 zeigt, dass die von Strukturkrisen betroffenen Pilotstädte zwischen 1990 und 2003 Einwohner verloren haben und ihnen bis 2015 ein weiterer Bewohnerverlust prognostiziert wird. Die Wanderungsprozesse sind sozial und altersstrukturell selektiv, mit der Konsequenz, dass in diesen Städten die alten Menschen und die Menschen mit geringeren Qualifikationen und Einkommen verbleiben. Diese Entwicklung wiederum begründet weitere Kaufkraftverluste. Einwohnerverluste und Kaufkrafteinbußen sind verantwortlich für die zunehmenden Leerstände im Wohnungsbestand und bei Einzelhandelsimmobilien. Die Monostrukturkrise selbst hinterlässt Industriebrachen und leer stehende Büroimmobilien. In einigen Städten dieses Typs ist zu beobachten, dass innenstadtnahe Altbauquartiere mit hohem Einzeleigentümerbestand – ähnlich wie in ostdeutschen Städten – zunehmend von Leerständen betroffen sind.

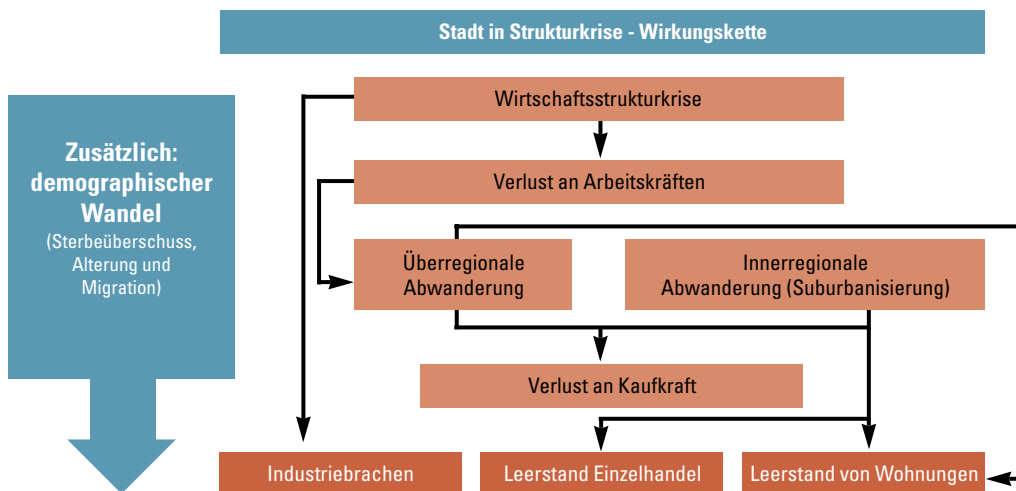


Abb. 8

### Herausforderungen

Großflächigkeit, Aufgabenvielfalt, Akteurseinbindung und Finanzierung stellen in dieser Bündelung eine neue Qualität von Herausforderungen an die Stadtentwicklung der Städte in Strukturkrise dar:

- *Großflächigkeit* heißt, dass die Stadtumbaubedarfe nicht räumlich isoliert auftreten, sondern gesamtstädtisch oder zumindest großflächig im Kernbereich der Stadt. Mit dem verfügbaren städtebaulichen Instrumentarium lassen sich diese Herausforderungen nicht bewältigen, weshalb viele Pilotstädte formulieren, großflächig wirkende Instrumente entwickeln zu müssen.
- *Aufgabenvielfalt* meint, dass nicht z.B. städtebauliche oder stadtgestalterische Herausforderungen isoliert werden können, sondern in einem engen Zusammenhang mit Wirtschaftsstruktur, Arbeitsmarkt, Bildung oder Kultur stehen. Als besondere Herausforderung wird formuliert, Prozess- und Projektstrukturen entwickeln zu müssen, die der Komplexität der Aufgabenstellung Rechnung tragen.
- *Akteurseinbindung* stellt eine neue Qualität von Herausforderung dar, weil einerseits die Vielfalt der Aufgabenstellungen auch eine Vielfalt von Akteuren mit sich bringt und andererseits die mit den Schrumpfungsprozessen einhergehende Haushaltsnotlage der Kommune neue Allianzen mit privaten Partnern erfordert, um den geringen kommunalen Handlungsspielraum zu erweitern. Die Entwicklung von Verfahren der Integration privater Akteure in einen komplexen Steuerungsprozess unter dem Vorzeichen der Rückentwicklung wird dabei als vordringliche Aufgabe gesehen.
- *Finanzierung*: Die mit den Folgen der Monostrukturkrise einhergehende Haushaltsnot erlaubt nur noch geringe Investitionen in Zukunftsprojekte. Neue Finanzierungsformen zu finden, wird als weitere Herausforderung herausgestellt.

### Strategien

Eine vergleichende Auswertung der inhaltlichen Schwerpunkte der Stadtentwicklungskonzepte und der Impulsprojekte offenbart Unterschiede in der Schwerpunktsetzung. Obwohl die selben Probleme vorliegen und die selbe Wirkungskette vermutet werden kann, konzentrieren sich einige Pilotstädte auf wohnungswirtschaftliche Fragestellungen, andere initiieren einen umfassenden, integrierten Handlungsansatz. Ein Vergleich der räumlichen Stadtumbaustrategien offenbart, dass die Handlungsorientierung aller Pilotstädte derzeit auf Weiternutzung, Wiedernutzung und Umnutzung liegt. Der vermutlich notwendige Paradigmenwechsel zu Strategien der Konservierung (z.B. Zwischennutzung) oder auch Renaturierung (Rückgabe von Flächen an die Natur) spiegelt sich (bisher) weder in den Stadtentwicklungskonzepten noch in den Impulsprojekten wider.



## Typ 2: «Wohnquartier mit hohem Leerstand»

### Charakteristika

Hohe Wohnungsleerstände in einem Stadtteil, teilweise in Einzelgebäuden einer Stadt ohne ausgeprägte gesamtstädtische Schrumpfungsprozesse sind die Merkmale der Pilotvorhaben Bremen-Osterholz-Tenever, Lübeck-Buntekuh und Oer-Erkenschwick-Schillerpark. Hintergrund ist der demographische Wandel westdeutscher Städte mit Rückgang und Alterung der Bevölkerung.

**Bevölkerungsentwicklung der Projektgebiete im gesamtstädtischen Vergleich:  
Lübeck-Buntekuh und Bremen-Tenever**

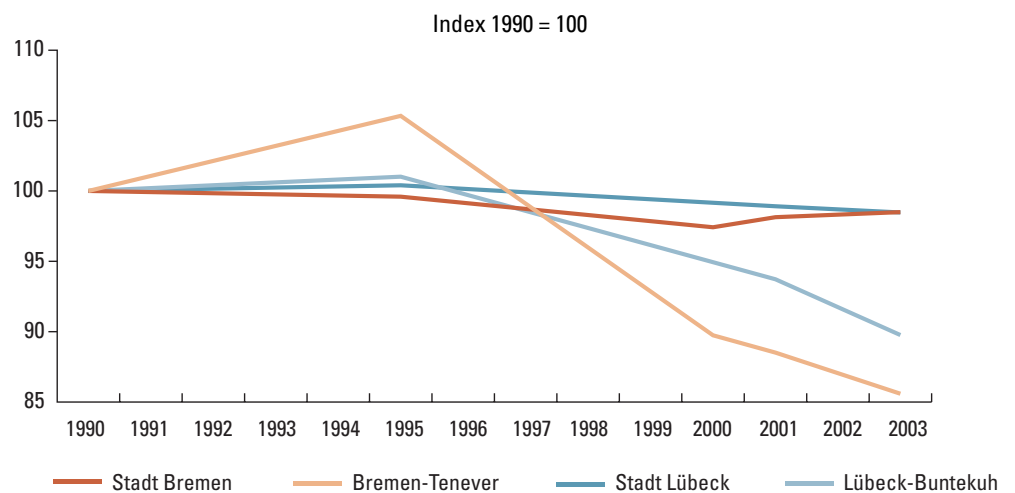


Abb. 9

Quelle: Angaben der Städte

Der demographische Wandel kann zu folgender Wirkungskette (vgl. Abb. 10) führen: Auf die Bevölkerungsabnahme der Stadt folgt ein Nachlassen der Wohnraumnachfrage, die die Wohnungsbestände mit der geringsten Attraktivität für heutige Wohnbedarfe unter Druck setzt. Hinzu kommt die zunehmende Anzahl älterer Menschen, die spezifische Wohnwünsche haben und die bestimmte Wohnungsbestände und Wohnlagen nicht nachfragen. Der zunehmende Anteil von Migranten sucht häufig große, preisgünstige Wohnungen, die sie in den Quartieren mit geringem Nachfragedruck finden. In den Quartieren, in denen vergleichsweise große Wohnungen zu geringen Preisen (oder in Sozialbindung) bei geringer Nachfrage angeboten werden, stehen wegen der abnehmenden Gesamtnachfrage konzentriert Wohnungen leer. Die verbleibende Mieterschaft ist im Durchschnitt «jung», «arm» und «international». Aus dieser einseitigen Sozialstruktur wiederum resultieren häufig eine weiter abnehmende Nachfrage, eine weitere Zunahme von Leerständen und eine zunehmende Konzentration sozialer Problemlagen.

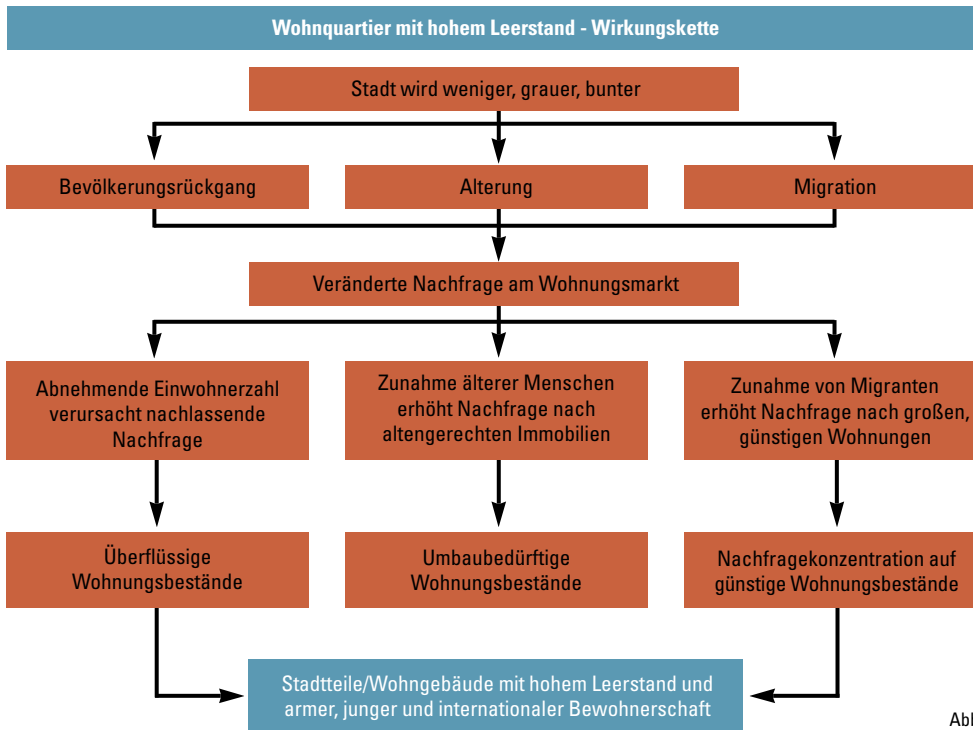


Abb. 10

### Herausforderungen

Für die Beispiele der «Wohnquartiere mit hohen Leerständen» werden der Stopp der Abwanderung und die Stabilisierung der sozialen Situation in den Quartieren als Hauptherausforderungen benannt. Nur wenn es gelingt, sozial und ökonomisch besser gestellte Haushalte im Quartier zu halten und den Konzentrationsprozess von jungen, armen und internationalen Haushalten einzudämmen, wird eine Stabilisierung der Wohnstandorte möglich sein. Dass auch besondere Herausforderungen für die Wohnungswirtschaft im Hinblick auf die Kostenbelastung durch Instandhaltung und Bewirtschaftung bestehen, wird nicht ausdrücklich formuliert, steckt aber implizit in den Analysen. Bislang nicht oder kaum analysiert ist die Frage nach der Rolle der Stadtteile in der Gesamtstadt.

### Strategien

In den drei Pilotstadtteilen wird mit dem Rückbau von Wohnungen auf die Herausforderungen reagiert. Dabei unterscheiden sich die Strategien in den Rückbau gesamter Gebäude und den Teilrückbau von Gebäuden. Alle drei Pilotstädte flankieren die Rückbauten mit gleichzeitiger Aufwertung der verbleibenden Bestände. Ebenso wie beim Typ «Stadt in Strukturkrise» spielen Konservierungs- und Renaturierungsansätze bei den Stadtteilen mit hohem Wohnungsleerstand bislang keine Rolle.



## Organisation der Stadtumbauprozesse

Die Organisation der Gesamtprozesse aller elf «alten» Pilotstädte unterscheidet sich hinsichtlich der Breite des Themenspektrums und des Grades der Beteiligung nicht-öffentlicher Akteure. In der Zusammenschau dieser beiden Aspekte kann die konzeptionelle Vorgehensweise bei den Stadtumbauprozessen differenziert werden nach:

- «Klassischen» Wohnstudien, also gutachterlichen Arbeiten zum Wohnungsmarkt,
- Stadtentwicklungskonzepten, also thematisch breit angelegten gutachterlichen Arbeiten,
- Stadtentwicklungskonzepten mit breiter Beteiligung, also thematisch breit angelegten gutachterlichen Arbeiten mit intensiver Beteiligung einzelner Akteursgruppen und einer konzentrierten Bürgerbeteiligung,
- Stadtumbaualialogen, also breit angelegten Diskussionsprozessen in Arbeitsgruppen mit Einbindung großer Akteurskreise der Stadtgesellschaft und wiederholten Diskussionsforen.

Die Vielfalt der in den Pilotstädten gewählten Prozessansätze verspricht für die Zukunft Informationen, deren Auswertung im Hinblick auf Verfahrensempfehlungen für andere Städte mit hohen Stadtumbaubedürfnissen außerordentlich wichtig sein kann. Dazu zählt auch die Frage, wie die Erarbeitung von Stadtumbaukonzepten mit der parallelen Umsetzung einzelner Impulsprojekte effizient verzahnt werden kann. Diesbezüglich erscheint der Ansatz in der Stadt Pirmasens viel versprechend: Jedem Impulsprojekt ist eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe zugeordnet, die auf der Basis eines detaillierten Aufgaben-, Projekt- und Zeitplans die notwendigen Fragestellungen schrittweise abarbeitet. Mit Blick auf Organisationsstruktur und Projektmanagement kann diese Vorgehensweise schon heute als empfehlenswert eingestuft werden, allerdings darf der Gesamtaufwand nicht unterschätzt werden.

### Prozessverlauf eines Stadtumbau West-Vorhabens am Beispiel der Stadt Pirmasens

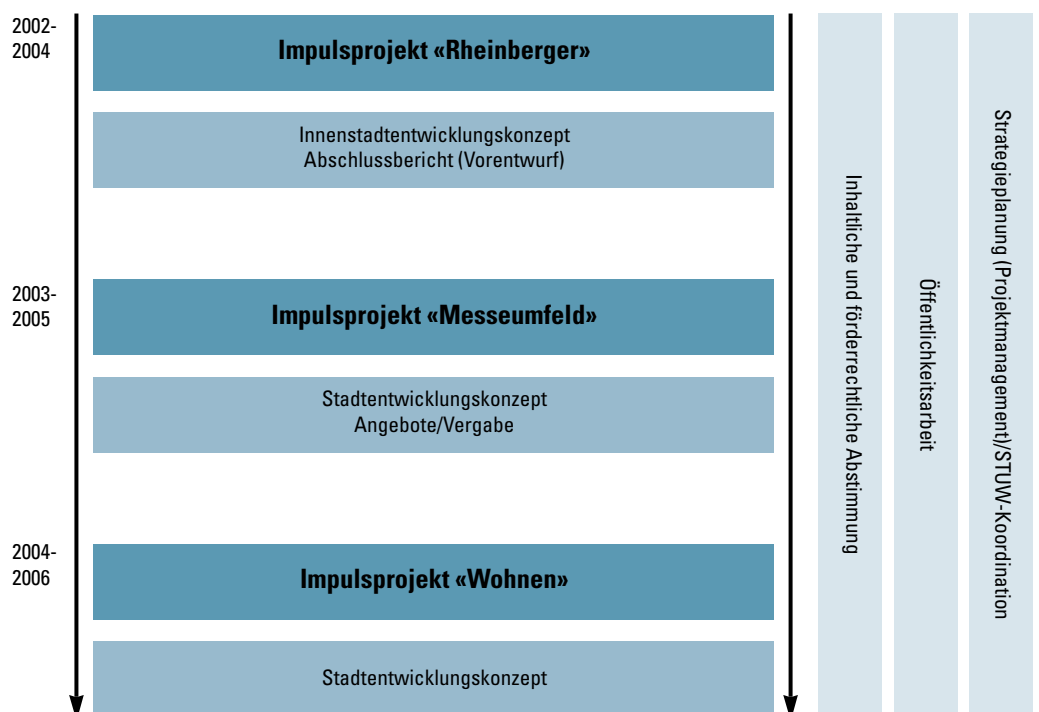


Abb. 11

## Öffentlichkeitsarbeit

Beispiele für eine systematische Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung bei der Bewältigung von Schrumpfungprozessen sind in ost- wie westdeutschen Kommunen kaum zu finden. Politik, Verwaltung, Wohnungswirtschaft und andere lokale Wirtschaftsakteure fürchten zusätzliche Imageverluste des Standortes durch offensive Vermittlung des Schrumpfungproblems und breite Diskussion seiner möglichen Lösungen. Vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, dass sich auch die Pilotstädte im Stadtumbau West nur zögerlich den Fragen nach geeigneten Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit an den Stadtumbauprozessen nähern. Drei besonders interessante Beispiele sollen an dieser Stelle als Anregung hervorgehoben werden:

- Selb

Ein Bürgerideenwettbewerb für die Zwischennutzung einer innerstädtischen Brache war Aufhänger für eine Öffentlichkeitsarbeit zum Stadtumbau. Große Schautafeln mit Flyern, die in der Innenstadt postiert waren, machten auf den Wettbewerb aufmerksam. Durch Informationsveranstaltungen und Presseartikel wurde der Wettbewerb publik gemacht. Es wurden 22 Wettbewerbsbeiträge eingereicht und nach einer Jury-Sitzung im September 2003 prämiert, woraufhin alle Beiträge 14 Tage lang in einer Ausstellung präsentiert wurden. Ein solcher Bürgerideenwettbewerb scheint als «Ouvertüre» für einen Stadtumbauprozess außerordentlich geeignet.

- Völklingen

Ausgehend von der Ansicht, dass ein Stadtumbau der Völklinger Innenstadt in den Köpfen der Bevölkerung beginnen muss, hat die Stadt den Start des Stadtumbau West-Vorhabens im Rahmen einer Stadtumbauwoche im Februar 2003 bewusst öffentlich inszeniert: Zur Eröffnungsveranstaltung kamen mehr als 150 geladene Gäste; es wurden der Stadtumbaufilm «Völklingen macht sich auf die Socken» uraufgeführt sowie Flyer und Plakate präsentiert. Weiterhin erfolgte in der Stadtumbauwoche die Gründung einer Arbeitsgruppe und eine öffentliche Podiumsdiskussion wurde durchgeführt. Parallel zu diesen punktuellen Veranstaltungen wurde ein Stadtumbaulokal initiiert, in dem zunächst 14 Tage lang Verantwortliche der Stadtverwaltung für Fragen zum Stadtumbau in Völklingen zur Verfügung standen. Mittlerweile hat das Stadtumbaulokal einmal in der Woche für interessierte Bürger geöffnet. Eine zweite Stadtumbauwoche fand im November 2003 statt.

- Wilhelmshaven

Die Stadt Wilhelmshaven hat Ende September 2003 eine Auftaktveranstaltung mit über 100 Teilnehmern durchgeführt, die den Startschuss für die systematische Arbeitsgruppenarbeit im Stadtumbaudialog darstellte. Der Stadtumbaudialog wird unter dem Logo - = + (weniger ist mehr) geführt. Als Instrument werden neben Pressearbeit einmal jährlich stattfindende Bürgerforen, ein halbjährlicher Newsletter und eine projektbegleitende Website ([www.gutebesserungen.de](http://www.gutebesserungen.de)) eingesetzt.



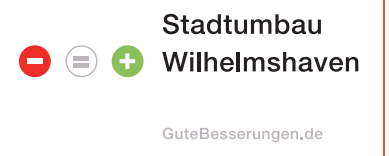
Schautafel zum Bürgerideenwettbewerb Selb



Plakat zum Stadtumbau West in Völklingen



Bürgerbeteiligung im Stadtumbaulokal Völklingen



Logo zum Stadtumbau West in Wilhelmshaven



Ehemalige Textilfabrik in Albstadt

## Zukünftige rückläufige Entwicklungsprozesse in westdeutschen Städten

Die Folgen des wirtschaftsstrukturellen Wandels – mit dem Teilaspekt zunehmender Deindustrialisierung – und der demographische Wandel – einhergehend mit Bevölkerungsverlusten und Alterung – beeinflussen schon heute die Entwicklungsbedingungen mancher westdeutscher Städte so stark, dass sie kontinuierlich schrumpfen. Das Anhalten dieser Rahmenbedingungen lässt erwarten, dass diese Problematik spätestens ab 2020 eine Vielzahl von Kommunen in Westdeutschland zumindest in Teilaspekten erfassen wird.

### Städte in Strukturkrise

Als sicher kann gelten, dass das Schicksal von Städten wie Bremerhaven, Gelsenkirchen oder Selb in Zukunft nicht alle westdeutschen Städte ereilen wird. Dies sind Städte in Strukturkrise, deren ursprüngliche Monostruktur bei gleichzeitiger relativer Randlage zu Wachstumsräumen auch langfristig eine Kompensation der Arbeitsplatzverluste nicht erwarten lassen und in der Folge – zusätzlich unterstützt durch den demographischen Wandel – die Bevölkerungsverluste anhalten. Gleichwohl werden von diesem Entwicklungstyp noch eine Vielzahl anderer Städte in Westdeutschland betroffen sein, wenn die Deindustrialisierungsprozesse sich fortsetzen. Städte in Strukturkrise werden damit als Schrumpfungsfälle in Westdeutschland ein regionales Problem sein, im Gegensatz zu Ostdeutschland, wo diese Problematik derzeit fast den Regelfall darstellt.

Die Städtebauförderung wird – will sie die betroffenen westdeutschen Kommunen in ihren Stadtumbauprozessen unterstützen – für diesen Problemtyp ein Verteilungsmodell entwickeln müssen, das nicht auf räumliche Gleichverteilung, sondern auf die regionalisierte Betroffenheit ausgerichtet ist. In den Strukturkrisestädten selbst stellt die Großflächigkeit der Stadtumbaubedarfe eine neue Qualität von Herausforderung dar. Städtebauliche Problemlagen lassen sich kaum noch stadträumlich eingrenzen, weil sie sich flächenhaft über die gesamte Stadt ausdehnen. Vor diesem Hintergrund wird erörtert werden müssen, ob das bislang eher kleinräumig konzipierte städtebauliche Instrumentarium zur Bewältigung der flächenhaften Probleme ausreichen wird. Darüber hinaus müssen die Kommunen Bewältigungsstrategien entwickeln, die sich räumlich auf die dringlichen Aufgaben konzentrieren, weil alle städtebaulichen Problemlagen weder vom Aufwand noch von den finanziellen Ressourcen her parallel bearbeitbar erscheinen. Die Zukunftsaufgabe in diesen Städten wird sein, erfolgversprechende städtebauliche Aufgaben zügig anzugehen und weniger erfolgversprechende zurückzustellen.

### Wohngebiete mit hohem Leerstand

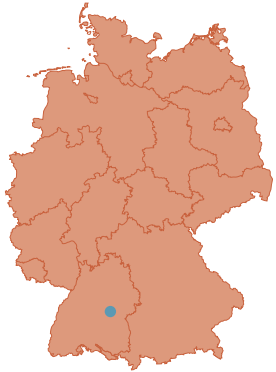
Die Entwicklungen in den Stadtteilen Bremen-Osterholz-Tenever, Lübeck-Buntekuh und Oer-Erkenschwick-Schillerpark werden möglicherweise in Zukunft eine flächenhafte Problemlage in westdeutschen Städten darstellen. Der demographische Wandel führt in spätestens 20 Jahren nahezu überall in Westdeutschland zu Bevölkerungsabnahmen und Alterungsprozessen, die nur in wenigen Wachstumsräumen durch Zuwanderungen ausgeglichen werden können.

In diesen Städten werden Stadtteile mit geringer Wohnattraktivität – meist Großwohnsiedlungen mit Hochhäusern aus den 1960er und 1970er Jahren, vielleicht aber auch Wohnsiedlungen aus den 1950er Jahren mit geringem Ausstattungsstandard – z.T. hohe Leerstände aufweisen und zu Wohngebieten mit junger, armer und internationaler Bevölkerung. Die anhaltende Tendenz zu sozialer Segregation in westdeutschen Städten wird sich dann u.a. in diesen Stadtteilen widerspiegeln. Hier wird es wichtig sein, neben städtebaulichen Anstrengungen insbesondere Bildungs- und Integrationsarbeit zu leisten, um die Bewohner dieser Wohnorte mit Chancen auf gesellschaftlichen Aufstieg auszustatten.

Das skizzierte Zukunftsbild der «Stadt in Strukturkrise» und des «Wohnquartiers mit hohen Leerständen» ist nicht nur optimistisch. Wer aber das Engagement erlebt, mit dem sich die Akteure in den 16 Pilotstädten von Stadtumbau West auf den Weg machen, die Schrumpfungsprobleme zu Chancen der Städte und des Urbanen umzuwidmen, der schöpft Hoffnung auf kreative Ergebnisse. Möglicherweise liegt in der Verfügung über mehr Raum in den Städten auch die Perspektive auf mehr urbane Lebensqualität. Diese Chancen vorbereitend für andere betroffene Städte auszuloten, haben sich die 16 Pilotstädte zur Aufgabe gemacht.



Großwohnsiedlung Osterholz-Tenever in Bremen

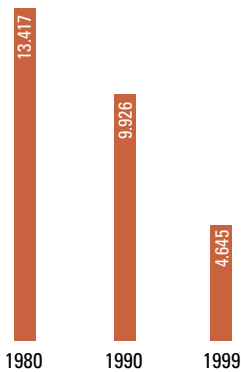


**Oberbürgermeister**

**Dr. Jürgen Gneveckow:**

«Mit Stadtumbau West-Fördermitteln erarbeitet Albstadt eine beispielgebende Strategie zum Umgang mit einer hohen Anzahl von Industriebrachen und mit zunehmenden Leerständen im Mietwohnungsbestand. Wir setzen große Hoffnungen in die beiden Impulsprojekte, mit denen wir Erfahrungen für den weiteren Stadtumbau von Albstadt sammeln wollen.»

**Anzahl der Beschäftigten in der Textilindustrie**



Quelle: Angaben der Stadt



Mehrfamilienhäuser Stiegel-Nord

# Albstadt

## – die Textilstadt

### Herausforderungen

Die Gründung der noch jungen Stadt auf der Südwestalb geht auf die kommunale Gebietsreform der 1970er Jahre zurück. Vormalig selbständige Ortschaften wie Ebingen und Tailfingen waren seit der Industrialisierung bedeutende Zentren der textilverarbeitenden und bekleidungsherstellenden Industrie. Schon Anfang des 19. Jahrhunderts gab es dort zahlreiche Webstühle. Der große Durchbruch als Standort der Textilindustrie kam ab 1870 und brachte ein enormes Bevölkerungswachstum mit sich: Zwischen 1871 und 1910 wuchs allein die Bevölkerung des heutigen Stadtteils Ebingen von 5.029 auf 11.423 Einwohner an. Nach dem 2. Weltkrieg setzte sich das Arbeitsplatz- und Einwohnerwachstum fort und führte Albstadt mit seinen heute neun Stadtteilen zu einer Anzahl von ca. 48.000 Einwohnern.

Mit der Stilllegung von Betrieben und der Verlagerung von Arbeitsplätzen der Textilindustrie in süd- und osteuropäische Billiglohnländer begann ab Mitte der 1980er Jahre der Verfall der einstigen Vorzeigebbranche von Albstadt. In den letzten 20 Jahren des vorigen Jahrhunderts sank die Anzahl der Betriebe in der Textilindustrie um mehr als 50%, die Textil-Arbeitsplätze gingen sogar von 13.417 auf 4.645 zurück. Diese Arbeitsplatzverluste in der Leitbranche der Stadt konnten nicht von anderen Wirtschaftszweigen kompensiert werden, so dass die Gesamtbeschäftigtenzahl in dem genannten Zeitraum um 25% zurückging. Seit den 1990er Jahren wird dieser wirtschaftsstrukturelle Wandel begleitet von einem Einwohnerrückgang, der seit 1993 mehr als 2.000 Einwohner ausmacht. Dieser Bevölkerungsverlust schlägt sich in Form zunehmender Leerstände im Mietwohnungsbestand nieder.

Als städtebauliche Problemlage fallen die Industriebrachen, insbesondere in den Stadtteilen Ebingen, Tailfingen und Onstmettingen ins Auge. Die Produktionsstätten der Textilindustrie lagen traditionell in der Stadt, viele auch innerhalb von Wohnsiedlungen. Nun stehen über 45 alte Industriegebäude in den Stadtteilen leer und müssen einer neuen Nutzung zugeführt werden. Für wenige Gebäude in bevorzugten Lagen konnten Nachnutzungen gefunden werden, völlig unklar ist aber, wo das Nachnutzungspotenzial für eine so große Anzahl aufgelassener Gewerbebrachen liegen könnte.

Albstadt steht damit vor der Herausforderung, für eine Vielzahl von Industriegebäuden der Textilindustrie neue funktionale und städtebauliche Lösungen zu finden und einen verträglichen Rückbau des Mietwohnungsbestandes bei gleichzeitiger Modernisierung der zu erhaltenden Bestände zu organisieren.

### Wege in die Zukunft

Albstadt bemüht sich seit Mitte der 1980er Jahre, den zunehmenden strukturellen Problemen durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen entgegenzuwirken. Im Rahmen von Fördermaßnahmen des Bundes und des Landes Baden-Württemberg konnten so Aufwertungen von Ortsmitten, von Wohngebieten wie auch einzelner Gewerbebrachen vorgenommen werden. Im Jahr 2001 hat die Stadt ein Leitbild unter dem Titel «Albstadt-konzeption 2010» erarbeitet, das auf einem Einzelhandelsgutachten, einer Imageanalyse und einer Unternehmensbefragung aufbaut. Das durch Stadtumbau West geförderte Stadtentwicklungskonzept soll nun dieses Stadtleitbild stadträumlich qualifizieren und Entwicklungsmöglichkeiten von nicht oder untergenutzten Bauflächen für die gewerbliche und Wohnnutzung ausloten.

## Impulsprojekte

Der durch die Strukturkrise in der Textilindustrie direkt oder indirekt verursachte Leerstand von Industriegebäuden sowie Mietwohnungen ist Ansatzpunkt für je ein Impulsprojekt in Albstadt. Mit diesen Vorhaben erprobt die Stadt beispielhaft den weiteren Umgang mit ihren Industriebrachen und Beständen im Geschosswohnungsbau.

### • **Reaktivierung Gewerbebrache Riedstraße**

Das Gelände der ehemaligen Wirk- und Strickwarenfabrik «Rehfuß und Stocker» liegt innenstadtnah und in unmittelbarer Nähe des Verkehrsknotenpunktes B463 im Südwesten des Stadtteils Ebingen. Infolge des Strukturwandels in der textilverarbeitenden und bekleidungsherstellenden Industrie musste die Firma schon vor einigen Jahren die Produktion aufgeben. Die Bausubstanz der ehemaligen Firmengebäude ist in einem sehr schlechten Zustand. Mit dem Abbruch der Gebäude und der Schaffung von Freiflächen sowie gliedernder Durchgrünung soll die Neuordnung eines zentral und verkehrsgünstig gelegenen Gewerbebestandes realisiert werden. Das Vorhaben soll u.a. den möglichen Beitrag von Innenentwicklung für die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Albstadt klären helfen.

### • **Rückbau, Modernisierung und Wiedernutzung der Wohnungsbrachen Stiegel-Nord**

Im 8,3 Hektar großen Wohngebiet «Stiegel-Nord» in Tailfingen, dem zweitgrößten Stadtteil Albstadts, wurden eine Vielzahl von mehrgeschossigen Wohngebäuden in den 1950er, 60er und 70er Jahren erstellt. Der Strukturwandel in der Textilindustrie löste einen stetigen Rückgang der Einwohnerzahlen im Stadtgebiet aus. Die daraus resultierenden sehr hohen Wohnungsleerstände und damit verbundenen Probleme konzentrieren sich in mehreren Mietwohngebäuden einfachen Standards, die als nicht mehr modernisierungsfähig gelten und daher zum Abbruch vorgesehen sind. Die durch diesen Abbruch frei werdenden Grundstücke sollen mit Eigenheimen bebaut werden (ca. 20 WE). Zudem werden ca. 90 Wohnungen umfangreich modernisiert. Darüber hinaus ist auch eine Aufwertung des Wohnumfeldes, des öffentlichen Raumes sowie ein Ausbau der Infrastruktur vorgesehen (z.B. Wiederherstellung von Spielflächen und Sitzgelegenheiten, Um- oder Neugestaltung von Garagenanlagen, Hinterhöfen, Vorplätzen, Eingangs- und Erschließungsbereichen, Reaktivierung der Grundversorgung).

## Stand des Vorhaben Ende 2003

Im Mittelpunkt der Arbeiten im Jahr 2003 stand die detaillierte Bestandsaufnahme der über das gesamte Stadtgebiet verteilt leer stehenden Industrieimmobilien sowie die Vorbereitung der Auftragsvergabe für das Stadtentwicklungskonzept. Die Bewilligung von ergänzenden Fördermitteln für Impulsprojekte Ende 2003 setzte eine Definition der investiven Vorhaben, einschließlich strategischer Vorgehensweise und Kostenkalkulation voraus. Auch diese Unterlagen wurden im Laufe des Jahres erarbeitet und durch Gemeinderatsbeschluss bestätigt.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

Peripher gelegene Mittelstadt im ländlichen Raum mit flächenhafter Industriebrachenproblematik u. Mietwohnungsleerstand

### Strategie:

Belebung des Wirtschaftsstandortes durch Reaktivierung einer innerstädtischen Industriebrache u. Anpassung des Mietwohnungsbestandes

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

- einem räumlichen Leitbild für eine schrumpfende Stadt
- Umgang mit leer stehenden Immobilien in Innenstadt u. Wohngebieten
- Belebung einer innenstadtnahen Industriebrache
- Nachfrage nach Einfamilien- u. Reihenhäusern als Ersatzbebauung von 1950er-Jahre Mietwohnungsgebäuden u. deren Beitrag zur sozialen Stabilisierung einer ländlichen Gemeinde



Ehemalige Textilfabrik Rehfuß und Stocker

### **Ansprechpartner:**

Bernd-Michael Abt

Stadt Albstadt

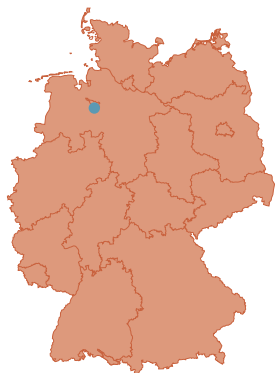
Am Markt 2

72461 Albstadt-Tailfingen

Tel: 07431/160-3100

Fax: 07431/160-3007

Email: bernd-michael.abt@albstadt.de



## Bremen-Osterholz-Tenever

### – Hochhaussiedlung am Rande der Großstadt

#### Herausforderungen

Die Großsiedlung Tenever wurde zwischen 1967 und 1975 am östlichen Rand des Bremer Stadtteils Osterholz, elf Kilometer Luftlinie entfernt von der Bremer Innenstadt, als Demonstrativbauvorhaben des Bundes errichtet. Nach dem damals populären städtebaulichen Konzept «Urbanität durch Dichte» entstand ein Stadtteil mit 2.650 Wohnungen in 5- bis 22-geschossigen Wohnblöcken für ca. 8.000 Menschen. Charakteristisch für Tenever sind die lang gestreckten, z-förmigen Riegelbauten mit treppenartig ansteigender Geschosshöhe, die dem Ortsteil schon frühzeitig den Beinamen «Klein-Manhattan» eingebracht haben.

In Tenever sollte erprobt werden, was Anfang der 1970er Jahre den städtebaulichen Idealvorstellungen entsprach: Dichte, konsequente Trennung von Fahr- und Fußwegen, großzügige Erschließung für den PKW-Verkehr und für jede Wohnung ein Tiefgaragenplatz. Eine direkte, leistungsfähige Anbindung mit einer Stadtbahnlinie konnte nicht realisiert werden: Nur über eine Buslinie ist Tenever an das ÖPNV-Netz angebunden, mit einer ca. 45-minütigen Fahrzeit in die Innenstadt.

Nach Fertigstellung von rund 2.600 Wohnungen wurde die weitere Realisierung der ursprünglich auf 4.600 Wohneinheiten ausgerichteten Planung Mitte der 1970er Jahre gestoppt, als sich herausstellte, dass das prognostizierte Bevölkerungswachstum Bremens auf fast 800.000 Einwohner im Jahr 2000 nicht eintreten würde. Erst in den 1990er Jahren wurde mit einem veränderten Konzept die Bebauung im südlichen Teil des ehemaligen Demonstrativbauvorhabens wieder aufgenommen. So entstanden in dieser Bauphase beispielsweise in einem dreigeschossigen Gebäude Altenwohnungen, entlang der Otto-Brenner-Allee Gewerbeobjekte sowie ca. 270 Reihenhäuser.

Bereits wenige Jahre nach der Fertigstellung des Demonstrativbauvorhabens wurde deutlich, dass die Anlage in vielen Bereichen den Bedürfnissen der Bewohner nicht gerecht wurde. 1989 wurde daher ein Erneuerungsprogramm für Tenever als Bestandteil sozialer Stadterneuerungspolitik beschlossen. Dieses Nachbesserungsprojekt Tenever arbeitete mit dem Ziel, städtebauliche, bauliche, soziale, ökonomische und kulturelle Defizite Tenevers auszugleichen. Dabei wurde ein beispielgebender Ansatz der Bewohnerbeteiligung und -mitbestimmung verfolgt, der auch heute noch eine große Bedeutung hat.

In den letzten Jahren haben sich insbesondere die sozialen und baulichen Problemlagen verschärft: Der Ortsteil Tenever ist arm (28,4% der Bevölkerung sind Sozialhilfeempfänger), international (27,3% ausländische Mitbürger aus zahlreichen Nationen) und jung (mehr als 30% Einwohner unter 18 Jahren).<sup>1</sup> Der Ortsteil verliert überdurchschnittlich viele Einwohner durch Wegzug. Die Ursache dafür liegt in den zunehmenden baulichen Mängeln, die auf den Konkurs des Eigentümers von über 1.400 Wohnungen zurückzuführen sind. Diese Gebäude verzeichnen einen Leerstand von teilweise bis zu 50%.

Die Herausforderung besteht nun darin, den Wohnstandort Osterholz-Tenever durch ein geeignetes, mit den Bewohnern abgestimmtes Stadtumbaukonzept zu attraktivieren, sozial zu stabilisieren, baulich zu modernisieren, Wohnumfeldmaßnahmen durchzuführen, sowie durch Rückbau die städtebauliche Struktur zu verbessern und dabei das Wohnungsangebot der Nachfrageentwicklung anzupassen.

#### Wege in die Zukunft

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat im Herbst 2002 ein Gesamtkonzept zur Sanierung des Stadtteils Osterholz-Tenever beschlossen. Das Gesamtkonzept beinhaltet u.a. die Gründung einer Projektgesellschaft, zu der sich die Bremer Investitions-Gesellschaft mbH (BIG) und die GEWOBA Aktiengesellschaft Wohnen und Bauen, Bremen, zusammengeschlossen haben. Die Projektgesellschaft hat 2003 den in Zwangsver-

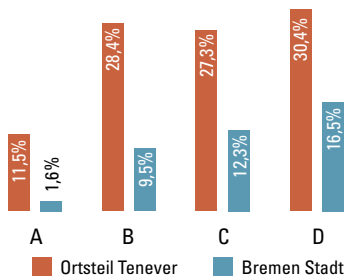
#### Jens Eckhoff,

#### Senator für Bau, Umwelt und Verkehr:

«Die Botschaft ist: Bremen kümmert sich in besonderer Weise um komplizierte Problemlagen in den Stadtteilen. Mit den gemeinsamen Anstrengungen für Osterholz-Tenever wird dies jetzt sichtbar werden. Nur mit dem ehrgeizigen Stadtumbauprojekt können wir dem Stadtteil eine Perspektive für eine bessere Zukunft geben.»

#### Demographische Merkmale

(Stand 1999)



A: Bevölkerungsverluste 1995 - 1999

B: Anteil der Sozialhilfeempfänger

C: Anteil der ausländischen Bevölkerung

D: Anteil der unter 18-jährigen

Quelle: Projektgruppe Tenever



Wohnhochhaus in Osterholz-Tenever

<sup>1</sup> Quelle: Projektgruppe Tenever

waltung stehenden Gebäudebestand im Rahmen eines Zwangsversteigerungsverfahrens erworben. Auf der Grundlage eines städtebaulichen Vertrages mit der Stadtgemeinde führt die Projektgesellschaft die weitere Planung und die Aufwertungs- und Modernisierungsmaßnahmen an den erworbenen Wohngebäuden durch. Zu diesen Maßnahmen gehört u.a. der Rückbau von Wohnanlagen (ca. 660 WE) inkl. Tiefgaragen, das Herrichten der Freiflächen, die Asbestbeseitigung im Rahmen der Fassadenerneuerung, die Beseitigung der hoch gelegenen Fußgängererebenen, der Ersatz bzw. die Wiederherstellung von planungsbetroffenen Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen. Die Gesamtkosten für das Konzept «Stadtumbau Osterholz-Tenever» betragen rund 75 Mio. Euro.

### Impulsprojekte

Im Rahmen von Stadtumbau West wird die Umsetzung des Gesamtkonzeptes wissenschaftlich begleitet, um daraus Erfahrungen für ähnliche Fragestellungen zu dokumentieren. Gleichzeitig ist die Erarbeitung eines Stadtteilentwicklungskonzeptes für Tenever vorgesehen sowie eine Bewohnerbeteiligung, die den Rückbauprozess intensiv begleitet. Aus dem gesamten Investitionsvorhaben werden folgende Impulsprojekte von Stadtumbau West mitgefördert:

- **Investitionen im Wohnungsbestand**

Dieses Impulsprojekt umfasst verschiedene Rückbauelemente (Abriss von Wohnungen, einer sechs Meter über der Straße gelegenen Fußgängerenebene sowie von Tiefgaragen) und Modernisierungen (Fassaden-dämmung, Asbestsanierung und Tiefgaragen).

- **Bewohnerbezogene Einrichtungen**

Für vom Abriss betroffene Einrichtungen wie Mütterzentrum, Internet-Cafe, Begegnungs- und Gebetsräume soll in geeigneten Hofbereichen Ersatz geschaffen werden.

- **Wohnumfeldmaßnahmen**

Die durch Rückbau frei werdenden Flächen werden gegliedert und gestaltet und für die Bewohner als Freiflächen nutzbar gemacht. Die endgültigen Planungen werden noch über Freiraum- und Nutzungskonzepte ermittelt.

### Stand des Vorhabens Ende 2003

Die konzeptionellen Vorarbeiten für den schrittweisen Abriss der Wohnanlagen, Tiefgaragen und Fußgängererebenen erweisen sich als außerordentlich zeitaufwändig. Die Abstimmung des Vorgehens erfolgt in mehreren Arbeitsgruppen, in denen Vertreter der zuständigen Behörden, der Wohnungswirtschaft und der Bewohner vertreten sind. Viel Zeit in Anspruch nehmen auch die Umzugsverhandlungen mit Mietern der zum Abriss vorgesehenen Wohnblöcke. Die Planungen sehen erste Rückbaumaßnahmen im April 2004 vor.

Im Zuge einer offensiven Öffentlichkeitsarbeit wird ein Kommunikationskonzept erarbeitet, das die Gesamtstrategie von Aufwertung und Rückbau im Sinne eines Imagegewinns für den Wohnstandort Tenever vermitteln soll. Als Instrumente kommen dabei neben Pressearbeit u.a. Events und ein Internetauftritt ([www.otgrund.de](http://www.otgrund.de)) mit filmischer Präsentation der Zukunftsvision und der Arbeitsfortschritte zum Einsatz.

Die Versorgungssituation im Ortsteil Osterholz-Tenever soll weiterhin verbessert werden. Eine in Auftrag gegebene Einzelhandelsstudie sollte klären, ob ein spezifisches Nachfragepotenzial am von vielen Nationalitäten geprägten Standort vorliegt, dem mit der Entwicklung eines besonderen Angebotsprofils begegnet werden könnte. Die Ergebnisse waren insofern ernüchternd, als eine Bewohnerbefragung den vorrangigen Bedarf nach einschlägigen Discountmärkten hervorbrachte. Die auf diese Ergebnisse angepassten Planungen zur Ergänzung des lokalen Einzelhandelsangebotes sind eingeleitet worden.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

Hochhaussiedlung am Stadtrand mit hohem Leerstand

### Strategie:

Aufwertung von Beständen inklusive Abriss von Gebäuden

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

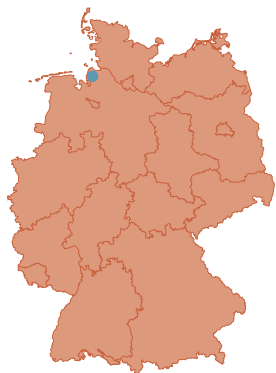
- neuen Kooperationsformen zw. Stadt und Wohnungswirtschaft
- Möglichkeiten sozialer Stabilisierung eines Stadtteils
- intensiver Bewohnerbeteiligung
- erfolgreichem Umzugsmanagement
- umfassender Imagekampagne



Arbeitslosenzentrum in Osterholz-Tenever

### Ansprechpartner:

Bernd Bluhm  
beim Senator für Bau,  
Umwelt und Verkehr  
Ansgaritorstr. 2  
28195 Bremen  
Tel: 0421/361-6202  
Fax: 0421/496-4050  
Email: [bernd.bluhm@bau.bremen.de](mailto:bernd.bluhm@bau.bremen.de)



## Bremerhaven

### – die Seestadt

#### Herausforderungen

Die Stadt Bremerhaven ist mit rund 120.000 Einwohnern die größte deutsche Nordseestadt. Ihre durch die Lage bedingte einseitig seeorientierte Wirtschaftsstruktur war in der Vergangenheit für das Bevölkerungswachstum verantwortlich, heute stellt diese Monostruktur die Ursache für den Schrumpfungsprozess dar. Die in den letzten Jahrzehnten wiederholt tief greifenden Strukturkrisen in der Hochseefischerei, der Fischverarbeitung und der Schiffbauindustrie haben alleine in der letzten Dekade des vorigen Jahrhunderts zu einem Abbau von über 15% der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt geführt. Mit Anteilen von ca. 20% Arbeitslosen und 10% Sozialhilfeempfängern an allen Einwohnern lag die Stadt Bremerhaven Ende der 1990er Jahre an der Spitze aller kreisfreien Städte Westdeutschlands. Mit diesem einschneidenden wirtschaftlichen Strukturwandel eng verbunden sind die Einwohnerrückgänge: Seit 20 Jahren verliert die Stadt kontinuierlich an Bevölkerung, alleine zwischen 1990 und 2000 rund 10.500 Einwohner. Schon heute liegt der Leerstand an Wohnungen bei 6%. Die Leerstandsproblematik ist bereits in großen Teilen des Stadtgebietes zu erkennen, besonders problematisch stellt sie sich aber in den Großwohnsiedlungen Leherheide, Grünhöfe und Bürgerpark-Süd dar sowie in einem Altbauquartier in Lehe und entlang von Hauptverkehrsstraßen, die auf die Stadtmitte zuführen. Gerade in den Großwohnsiedlungen und dem Altbauquartier konzentrieren sich auch die sozialen Probleme.

Die Stadt Bremerhaven steht damit vor der Herausforderung, zusammen mit den Akteuren der Wohnungswirtschaft einen stadtverträglichen Rückbau des Wohnungsbestandes bei gleichzeitiger Modernisierung der zu erhaltenden Bestände zu organisieren.

#### Wege in die Zukunft

Bremerhaven bündelt unterschiedliche Initiativen zu einem Gesamtkonzept: Mit Fördermitteln aus dem Bundes-Länder-Programm «Die soziale Stadt», des Ziel-2-Programms und des EU-Programms «Urban 2» werden Aktivitäten in drei Stadtteilen gefördert. Im Rahmen von Stadtumbau West wurde im Jahr 2003 ein Stadtumbaukonzept erarbeitet, das die Leerstände in der Gesamtstadt aufzeigt, städtebauliche Leerstandstypen beschreibt und für diese Maßnahmenbündel vorschlägt. Die Aufstockung des Forschungsfeldes in 2003 versetzt die Stadt nun in die Lage, in den Schwerpunktgebieten Impulsprojekte umzusetzen.

#### Impulsprojekte

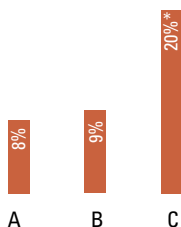
Die Impulsprojekte verteilen sich mit Lehe, Wulsdorf und Bürgerpark-Süd auf drei Stadtteile, die sich insbesondere durch ihr Baualter und ihre räumliche Lage in der Gesamtstadt unterscheiden. Die inhaltliche Ausrichtung der Impulsprojekte reicht von Anpassung der öffentlichen Infrastruktur über Aufwertung des öffentlichen Raumes bis zu zielgruppenspezifischen Umbauten von Wohngebäuden. Im Rahmen der Projekte kooperiert die Stadt eng mit mehreren ortsansässigen Wohnungsunternehmen.

#### • Stadtteil Lehe

Der Gründerzeit-Stadtteil Lehe liegt nördlich des Stadtzentrums. Viele der gründerzeitlichen Gebäude wurden in den 1980er und 90er Jahren vollständig saniert, die Straßen wurden erneuert und vielfach verkehrsberuhigt und begrünt. Trotz dieser Anstrengungen verzeichnet Lehe heute einen Wohnungsleerstand von 9%. Die prognostizierte Abnahme weiterer 20% der Stadtteilbevölkerung bis 2015 lässt ein Anwachsen des Leerstandes befürchten. In Lehe erfolgt seit Jahren ein Abwertungsprozess mit sozialer Entmischung, steigender Kriminalität und Ausweitung eines Rotlichtmilieus.

**Oberbürgermeister Jörg Schulz:**  
«Stadtumbau West erleichtert es der Stadt Bremerhaven, die in verschiedenen Stadtquartieren notwendigen Aktivitäten zu einem gesamtstädtischen Stadtumbaukonzept zu bündeln und in Schwerpunktbereichen beispielhafte Projekte umzusetzen.»

**Wohnungsleerstand in ausgewählten Ortsteilen**  
(Stand 2002)



A: Bürgerpark Süd  
B: Lehe  
C: Wulsdorf

\* geschätzter Wert nach bereits erfolgten Abrissmaßnahmen  
Quelle: Angaben der Stadt



Theodor-Storm-Schule

- **Impulsprojekte Schulen**

Zurückgehende Schülerzahlen führen zur Schließung der Deichschule und der Theodor-Storm-Schule im Jahre 2005. Eine Umnutzung des Schulgeländes Deichschule in ein wohnortnahes, attraktives Open-Air-Freizeitangebot in Form einer Trendsportanlage soll insbesondere dem Konfliktabbau zwischen den Mietern des Altbauquartiers und jugendlichen Gruppen dienen. Für die Theodor-Storm-Schule wird eine Umnutzung in eine Privatschule geplant.

- **Impulsprojekt Lessingstraße**

Unter dem Projekttitel «Gemischte Meile» soll durch eine gezielte Förderung von privaten Investitionen in Kultur und Gastronomie und durch eine gestalterische Aufwertung von öffentlichen Räumen wieder eine städtebaulich einladende Nutzungssituation in der Lessingstraße hergestellt werden.

- **Impulsprojekt Rickmersstraße**

Der Fortzug vieler Familien mit Kindern aus Lehe ist u.a. auch auf die Etablierung der örtlichen Drogenszene im Stadtteil zurückzuführen. Im Rahmen von Stadtumbau West soll die Umnutzung einer leer stehenden Immobilie den Aufbau eines Suchtzentrums ermöglichen und damit die Auswirkungen der Drogenszene auf die Wohnqualität im Viertel mindern.

- **Impulsprojekt im Stadtteil Wulsdorf**

Das Wohngebiet Wulsdorf-Ringstraße wurde in den 1950er Jahren in vorrangig dreigeschossiger Zeilenbebauung errichtet und ist aufgrund der geringen Gebäudetiefen nach heutigen Maßstäben wohnungswirtschaftlich nicht mehr sanierungsfähig. Eine zielgruppenspezifische Umnutzung als modellhafte Einrichtung der stationären Altenpflege, unterschiedliche Formen des Altenwohnens sowie wohnortnahe Infrastrukturangebote für ältere Menschen sind geplant und werden durch Abbruchmaßnahmen in Teilbereichen vorbereitet.

- **Impulsprojekt im Wohngebiet Bürgerpark-Süd**

In der in den 1970er Jahren erbauten Großsiedlung Bürgerpark-Süd leben derzeit ca. 2.200 Einwohner. In der Siedlung konzentrieren sich sozial benachteiligte Gruppen, was sich in einem Arbeitslosenanteil von 35% widerspiegelt. Die Perspektivlosigkeit vieler Mieter und der hohe Anteil von Aussiedlern aus den GUS-Staaten führt zu massiven Spannungen in der Bewohnerschaft. Die kombinierte Rückbau- und Aufwertungsstrategie des Eigentümers soll flankiert werden mit dem Aufbau eines Zentrums für sprachliche und berufliche Qualifizierung, Freizeitgestaltung und Familienhilfe, dessen Integration in ein umzunutzendes Parkhaus vorgesehen ist.

### **Stand des Vorhabens Ende 2003**

Die Stadt Bremerhaven hat einen praktischen Weg bei der stadtweiten Leerstandsanalyse beschritten: Durch enge Kooperation mit den örtlichen Stadtwerken konnten Stromzählerdaten genutzt werden, die einen kleinräumigen Überblick über die Wohnungsleerstände im Stadtgebiet liefern. Als erfolgreich für die Konkretisierung der Stadtumbau-Erfordernisse wird weiterhin gewertet, dass in die schrittweise Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes die größeren Wohnungsunternehmen durch eine projektbegleitende Arbeitsgruppe integriert wurden. So wurde schon frühzeitig der Aushandlungsprozess zu Rück- und Umbaumaßnahmen zwischen den Wohnungsunternehmen begonnen. Nach der Fertigstellung des Stadtentwicklungskonzeptes steht nun an, die definierten Impulsprojekte umzusetzen und weitere Stadtumbaumaßnahmen in enger Kooperation mit den Wohnungsbauunternehmen zu entwickeln.

## **Stadtumbau-Profil**

### **Typ:**

Peripher gelegene Großstadt mit flächenhaftem Wohnungsleerstand

### **Strategie:**

Aufwertungs- u. Umnutzungsstrategien in Wohnungsbeständen der Gründerzeit, der 1950er, 60er u. 70er Jahre sowie Umnutzung von öffentlichen Infrastruktureinrichtungen

### **Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:**

- einem räumlichen Leitbild für eine schrumpfende Stadt
- Aushandlungserfolgen stadtvertraglicher Reduzierung eines Wohnungsbestandes zw. Wohnungseigentümern
- Eignung eines wohnungsmarktorientierten Stadtentwicklungskonzeptes im Hinblick auf die Problematik einer schrumpfenden Stadt
- Entwicklungsperspektiven von Wohnsiedlungen unterschiedlichen Alters
- Aufwertungsstrategien in Altbauquartieren mit hohem Leerstand u. heterogener Eigentümerstruktur



Bürgerpark Parkhaus

### **Ansprechpartner:**

Norbert Friedrich  
Stadt Bremerhaven  
Brookstr. 1

27524 Bremerhaven

Tel: 0471/590-3225

Fax: 0471/590-2079

Email: [norbert.friedrich@magistrat.bremerhaven.de](mailto:norbert.friedrich@magistrat.bremerhaven.de)



## Gelsenkirchen

### – die ehemalige Bergbaustadt

#### Herausforderungen

Als Teil des Ballungsraums Rhein-Ruhr und der nördlichen Emscherzone befindet sich die Großstadt Gelsenkirchen mitten im Strukturwandel: vom historisch bedingten ehemaligen Wirtschaftsschwerpunkt «Stahlindustrie» und «Steinkohlebergbau» zum neuen Leitbild der «Solarstadt». Die bereits in den 1960er Jahren begonnenen Prozesse des Strukturwandels spiegeln sich in einem seit dieser Zeit fast kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang von damals ca. 400.000 auf heute ca. 274.000 Einwohner und in einer hohen Arbeitslosenquote von derzeit ca. 18% wider (detaillierte Beschreibung der Ausgangslage von Gelsenkirchen vgl. S. 8 f.). Aktuelle Bevölkerungsprognosen gehen von einem weiteren Bevölkerungsrückgang von bis zu 20.000 Einwohnern bis zum Jahr 2015 aus.

Im Forschungsfeld Stadtumbau West konzentriert die Stadt Gelsenkirchen ihre Aktivitäten auf den Citybereich (Altstadt). In dem ca. 90 Hektar großen Hauptzentrum City – neben Gelsenkirchen-Buer das größte, zum Großteil mit Wohnen durchmischte Hauptversorgungszentrum der Stadt – überlagern sich unterschiedliche Problemfelder. Die städtebaulichen Missstände im Citybereich sind gekennzeichnet durch eine unzureichende städtebauliche Integration und funktionale Probleme des Gelsenkirchener Hauptbahnhofs, eine verbesserungsbedürftige Aufenthalts- und Erlebnisqualität sowie durch brachliegende und untergenutzte Platzflächen. Vor allem aber die jüngere Entwicklung in den Handlungsfeldern *Wohnen* und *Einzelhandel* machen große Teile der City zu einem besonderen räumlichen Schwerpunktbereich innerhalb der städtischen Entwicklungspolitik.

- **Wohnen:** Gesamtstädtisch gesehen sind auf dem Gelsenkirchener Wohnungsmarkt bisher keine überdurchschnittlichen Leerstände zu verzeichnen. Teilbereiche – insbesondere in den Programmgebieten «Soziale Stadt» und des Stadtumbaus – sind allerdings schon heute von Leerständen betroffen. In der City sind Teile dieser Wohnungsbestände durch Verkehrswege und Gemengelagen stark emissionsbelastet und weisen nur geringe Wohnumfeldqualitäten auf. Insbesondere die nordöstlichen Wohnviertel der City – überwiegend durch Einzeleigentum gekennzeichnet – sind durch einen hohen Grad an Versiegelung und eine unzureichende Freiflächengestaltung geprägt. Durch Garagen und Stellflächen belegte, wenig grün gestaltete Innenhöfe sowie ein wenig ausdifferenziertes und zielgruppenorientiertes Wohnungsangebot stellen die weiteren Problemfelder dar.
- **Einzelhandel:** Die City hat in ihrer Funktion als eines der beiden Hauptversorgungszentren der Stadt in den letzten Jahren deutlich gelitten. Aufgrund der steigenden, auch regionalen Konkurrenz auf der «grünen Wiese» und in Verbindung mit abnehmender Kaufkraft der Gelsenkirchener Bevölkerung ist es seit Ende der 1990er Jahre vermehrt zu Schließungen und Abwanderungen qualitativ hochwertiger Geschäfte und zu Leerständen gekommen. Billigläden und Pseudovermietungen rückten nach, was insbesondere den Eingangsbereich der City im Umfeld des Hauptbahnhofs negativ beeinflusst und belastet.

Im Rahmen des Stadtumbaus wird es darum gehen, vorhandene Qualitäten zu sichern und die durch die beschriebenen Mängel gekennzeichneten Bereiche der City im Sinne einer ganzheitlichen, integrierten Entwicklungsstrategie unter Einbeziehung der lokalen Akteure zu stabilisieren und aufzuwerten.

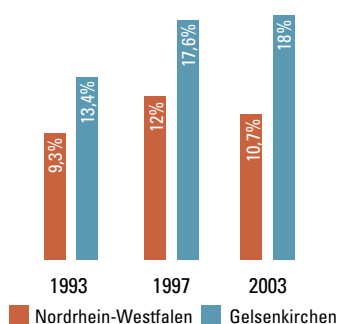
#### Wege in die Zukunft

Die Stadt Gelsenkirchen hat in der Umsetzung integrierter Handlungskonzepte in den letzten zehn Jahren viele Erfahrungen sammeln können. Durch die beiden Stadtteilprogramme Bismarck/Schalke-Nord (seit 1995) und Südost (seit 2002) sind im Zusammenhang mit dem Programm «Soziale Stadt NRW» verwaltungsintern und auch auf den unterschiedlichen Akteursebenen dezentrale Strukturen und Organisationsformen ent-

**Oberbürgermeister Oliver Wittke:**  
«Ein wichtiger Baustein in unserer Strategie zur Entwicklung der Gesamtstadt ist die Stärkung der beiden Zentren Gelsenkirchen-City und Gelsenkirchen-Buer. Wir hoffen und erwarten, dass die Aufnahme der City in das Programm «Stadtumbau West» einen wichtigen Impuls zur Stabilisierung gibt, sowohl was ihre Funktion als Standort für Einzelhandel und Dienstleistung, als auch das Wohnumfeld betrifft. Den Weg, den der Stadtumbau nehmen soll, stimmen wir mit allen Beteiligten ab.»

#### Arbeitslosenquote

(Stand jeweils 30.06.)



Quelle: Landesarbeitsamt NRW



Leer stehendes Wohn- und Geschäftshaus

standen, auf deren Erfahrungen mit dialogischer, prozessorientierter Planung auch die Arbeit im Forschungsfeld Stadtumbau West aufbauen kann.

Im Sommer 2003 wurde mit dem Leitplan City ein zukunftsorientiertes Aktionsprogramm vom Rat der Stadt verabschiedet. Das Ziel des in Zusammenarbeit mit der Stadtmarketinggesellschaft, der Werbegemeinschaft City sowie weiteren Akteuren entwickelten und in einem zweijährigen, kooperativen Verfahren erarbeiteten Leitplans war es, Impulse mit nachhaltiger Wirkung zu initiieren und eine Orientierung für private und öffentliche Investitionen für den Citybereich zu geben. Mittels des Leitplans sollten die Funktionsstrukturen in der City überprüft und die zukünftigen Entwicklungspotenziale ermittelt werden.

Die Beteiligung Gelsenkirchens am Forschungsfeld Stadtumbau West bietet – aufbauend auf die Ergebnisse, Erfahrungen und geschaffenen Strukturen des Leitplanprozesses – die Möglichkeit, ein planerisches und gestalterisches Gesamtkonzept für die Erneuerung des Citybereichs mittels eines integrierten Handlungsansatzes umzusetzen.

### Impulsprojekte

Die Weiterentwicklung des Leitplans City zu einem integrierten Stadtentwicklungs- und Handlungskonzept für die Gelsenkirchener City deckt drei Themenfelder ab. Neben der zukunftsorientierten Entwicklung der City als urbanen Wohnstandort stehen die Stärkung als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort sowie die Anpassung und der Umbau von städtischer Infrastruktur im Mittelpunkt der Handlungsorientierung und damit auch der Impulsprojekte.

Die Impulsprojekte konzentrieren sich auf zwei räumliche Teilbereiche:

#### • Impulsprojektbereich GE-City

Der Kern der Maßnahmen wird im direkten Gelsenkirchener Citybereich umgesetzt. Für 2004 ist die Realisierung erster investiver Maßnahmen und baulicher Projekte anvisiert. Im Impulsprojektbereich GE-City werden u.a. folgende Impulsprojekte durch Stadtumbau West gefördert:

- Innenhofentkernung: Neu- und Umgestaltung von Innenhöfen
- Anpassung bestehender Bausubstanz
- Freiflächenentwicklung GE-City
- Leerstandsmanagement Einzelhandel
- Modernisierung und Umnutzung von Einzelhandels- und Büroflächen
- Neugestaltung und Aufwertung von öffentlichen Plätzen und Straßen

#### • Impulsprojektbereich Flankierende Maßnahmen für den erweiterten «City-Rahmen»

Für die flankierenden Maßnahmen im City-Rahmen sind beispielhaft folgende Impulsprojekte angedacht:

- Entwicklungsbereich Güterbahnhof Schalke-Süd: Im Zuge der Entwicklung der nicht mehr genutzten Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Schalke-Süd und einer auszulagernden Spedition zu einem zentrumsnahen Wohngebiet soll im Rahmen von Stadtumbau West die Erstellung eines Planungskonzeptes für die Begrünung und Zwischennutzung der brachgefallenen ehemaligen Bahnanlagen und die Um- und Grüngestaltung des Umfeldes gefördert werden.
- Siedlung Tossehof – Verbesserung der Lebensbedingungen in einer Wohnsiedlung der 1970er Jahre: Für die nach 1970 erstellte Siedlung Tossehof (rd. 1.300 WE mit deutlichen baulichen Mängeln und z.T. Leerständen sowie Image- und Vermietungsproblemen, Übernutzung und Vandalismusschäden) werden gezielte Aufwertungsaktionen, Planungskonzepte, sozialraumorientierte Hilfen, baulich-energetische Verbesserungen und Überprüfungen von Teilabbrüchen und Rückbaumaßnahmen umzusetzen sein.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

Großstadt mit hohem Wohnungs- u. Einzelhandelsleerstand sowie hohen Arbeitsplatzverlusten

### Strategie:

Entwicklung von Strategien zum Umgang mit nicht ausgelasteten Wohnungsbeständen u. Infrastruktureinrichtungen in der Innenstadt

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

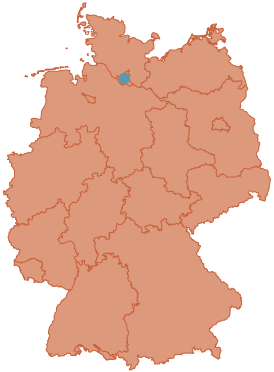
- Bewältigung von Problemlagen durch Strukturwandel
- zukunftsorientierter Entwicklung einer City als urbaner Wohnstandort
- Stärkung der City als Einzelhandels- u. Dienstleistungsstandort
- Anpassung u. Umbau von städtischer Infrastruktur
- Umsetzung eines Leerstandsmanagement-Systems



Wohnhaus in Gelsenkirchen

### Ansprechpartner:

Stephan Kemper  
Stadt Gelsenkirchen  
Goldbergstraße 12  
45894 Gelsenkirchen  
Tel: 0209/169-4724  
Fax: 0209/169-4803  
Email: stephan.kemper@gelsenkirchen.de



# Hamburg-Wilhelmsburg

## – Stadtteil einer Hafenstadt

### Herausforderungen

Das zwischen der Hamburger Innenstadt und dem südlichen Harburg gelegene Wilhelmsburg ist ein schrumpfender Stadtteil in der wachsenden Stadt Hamburg. Wilhelmsburg liegt auf einer Marscheninsel in der Elbe, auf der bis ins 19. Jahrhundert vor allem Landwirtschaft betrieben wurde. Mit der Einrichtung des Freihafens 1888 begann die Industrialisierung und damit einhergehend ein grundlegender Strukturwandel im Stadtteil. Im Wilhelmsburger Westen wurden ab Mitte des 19. Jahrhunderts Straßen und Kanäle gebaut, es entstanden kleinere und größere Industriebetriebe, Fabriken sowie hafen- und werksnahe Wohnungen. Zur Zeit des Nationalsozialismus entstanden zeitgleich zur expandierenden Rüstungsindustrie arbeitsplatznaher Geschosswohnungsbau im Westen und Eigenheimsiedlungen im Osten. Die Sturmflut von 1962 überflutete große Teile der Insel.

Aufgrund der geschichtlichen Entwicklung ist der Stadtteil ausgesprochen heterogen strukturiert: Wohn-, Kleingarten- und Grüngelände liegen zwischen mehr oder weniger intensiv genutzten Gewerbeflächen, die Mitte ist geprägt durch stark frequentierte Verkehrsstraßen und Brachflächen der Deutschen Bahn. Der Besatz des angrenzenden Hafengebietes reicht von großindustrieller Nutzung über Logistik- und Distributionsbetriebe bis hin zu kleinsten Gewerbebetrieben an der Nahtstelle zwischen hafen- und stadtteilbezogener Nutzung. Trotz der geographisch zentralen Lage Wilhelmsburgs in der Stadt Hamburg fehlt die städtebauliche Verknüpfung mit der Stadt. Industrie- und Gewerbebetriebe und damit auch die Hafennutzungen werden immer großmaßstäblicher, so dass kleinteilig strukturierte Gebiete überformt werden. Der wirtschaftliche Strukturwandel wirkt auch auf die soziale und wirtschaftliche Situation in Wilhelmsburg. Viele Arbeitsplätze wurden abgebaut; durch den hohen Anteil Arbeitsloser ging die Kaufkraft zurück, was sich negativ auf den örtlichen Einzelhandel auswirkte. Im Zuge dieser Abwärtsspirale verlassen nach wie vor die, die es sich leisten können den Stadtteil. Wilhelmsburg hat mit massiven Imageproblemen zu kämpfen, gerade auch in den Bereichen, die stark durch öffentlich geförderten Wohnungsbau geprägt sind. Aufgrund der angetroffenen Probleme, der Lage und der Defizite konnte Wilhelmsburg trotz entsprechender Planungen von der gesamtstädtischen Entwicklung (z.B. leichte Einwohnerzuwächse und neue Arbeitsstättenflächen) nicht profitieren.

Mit verschiedenen Handlungskonzepten der Städtebauförderung wird seit 1981 unter intensiver Bürgerbeteiligung versucht, Potenziale und Qualitäten im Bestand zu nutzen und den Veränderungen anzupassen. Trotz vieler Projekterfolge im Einzelnen konnte der Stigmatisierung des Stadtteils insgesamt nur begrenzt entgegen gewirkt werden.

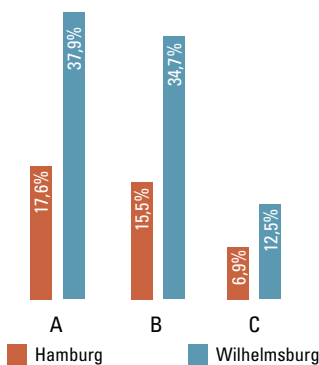
Hamburg-Wilhelmsburg steht nun vor der Herausforderung, eine jahrzehntelang durch Industrie, Gewerbe, Hafen und Verkehrsbauten geprägte und teilweise auch beeinträchtigte Siedlungsstruktur neu zu ordnen, damit diese für eine zukünftige nachhaltige Entwicklungen wieder offen wird.

### Wege in die Zukunft

Der gesamtstädtische Umstrukturierungsprozess des Hafens bietet neue städtebauliche Optionen für Wilhelmsburg. Die in der Pufferzone zwischen sensibler Wohnnutzung in Wilhelmsburg und robuster industrieller Nutzung im Hafen gelegenen z.Zt. nutzungsfreien – teils städtischen, teils privaten und sanierungsbedürftigen – Hafengebiete bieten die Nutzungschance, hier neues attraktives Gewerbe anzusiedeln und manche Kanäle als Landschaftsachsen z.T. zugänglich zu machen. Mit einer internationalen Entwurfswerkstatt «Sprung über die Elbe» wurden im Sommer 2003 die Weichen für ein Stadtentwicklungskonzept gestellt. Internationale Planerteams haben Konzepte erarbeitet, die die Insellage Wilhelmsburgs überwinden und einen Imagewandel und eine dauerhafte Aufwertung für den südlichen Elberaum einleiten sollen. Die

**Oberbaudirektor Jörn Walter:**  
*«Der Stadtumbau West bietet die Chance, die Vereinbarkeit von Stadt und Hafen anhand von Schlüsselprojekten ein Stück in die Zukunft voranzubringen. Dabei werden beispielhafte Lösungen zu entwickeln sein, z.B. für die Erschließung der Uferländer, die Nachnutzung von Hafen- und Industriebrachen und ein neues Wegesystem.»*

### Demographische und sozialräumliche Merkmale



A: Anteil der Sozialwohnungen (2001)  
B: Anteil ausländischer Einwohner (2002)  
C: Anteil der Sozialhilfeempfänger (2001)  
Quelle: Statistisches Landesamt Hamburg



Gewerbliche Flächen am Reiherrstieg

Ergebnisse der Entwurfswerkstatt sowie vorausgegangene teilträumliche und sektorale Entwicklungsplanungen u.a. das Gutachten «Mittlerer Reiherstieg», der Hafenentwicklungsplan, die Gewerbeflächenplanung der Stadt, die Ideen zur Internationalen Gartenschau 2013 und eine mit den Bürgern durchgeführte Zukunftskonferenz sollen zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt werden.

### Impulsprojekte

Im Rahmen von Stadtumbau West wird für Hamburg-Wilhelmsburg ein Stadtteilentwicklungskonzept erstellt, welches die langfristigen städtebaulichen Perspektiven der Elbinsel im Zentrum der Metropole Hamburg definiert und die gesamtstadträumlich bedeutsame Achse von der Hamburger Innenstadt über den Elberaum nach Harburg stärkt.

Darüber hinaus sollen für den besonders vom wirtschaftlichen Strukturwandel betroffenen Wilhelmsburger Westen zwischen Veringkanal und Reiherstieg, in einem städtebaulichen Rahmenkonzept unter Berücksichtigung der Entwicklungserfordernisse der vorhandenen Unternehmen sowie des Hafens Strategien und Handlungsansätze für eine langfristige Aufwertung dieses Raumes erarbeitet werden. Die investiven Maßnahmen konzentrieren sich auf den Schwerpunkt, «neue Arbeitswelten» zu schaffen.

#### • Impulsthema Wasser

In diesem Themenbereich sollen vorhandene Entwicklungspotenziale der Wasserwege in Wilhelmsburg aufgegriffen und neue generiert werden. Durch gezielte strategische Investitionsprojekte sollen die besonderen, naturräumlichen Qualitäten der Flussinsel über ihre Grenzen hinaus bekannt und für eine positive Entwicklung nutzbar gemacht werden. Ausgehend vom Reiherstieg, Spreehafen und Veringkanal sollen beispielhafte Wege für neue Nutzungen an und auf den Wasserflächen aufgezeigt werden, wobei planungs- und fachrechtliche Vorgaben wie z.B. das Hafenentwicklungsgesetz und Emissionsschutzrecht zu beachten sind bzw. deren Anpassungsnotwendigkeiten dargestellt werden sollen.

#### • Impulsthema Brachen

Im Nordwesten von Wilhelmsburg befinden sich Flächen, die Potenziale für neue Arbeitsstätten aufweisen. Der Übergangsbereich zwischen den industriell genutzten Hafentflächen bzw. den Gewerbeflächen am Veringkanal und den angrenzenden Wohngebieten soll daher für zukünftige, innovative Arbeitswelten attraktiv gemacht werden. Mit einem Impulsprojekt soll auf kurzfristig verfügbarer Fläche im Einklang mit der Hafenentwicklung ein positives Standortprofil entstehen, das Investoren von der Lagegunst am Wasser überzeugt.

#### • Impulsthema Wege

Die Verbesserung der Freiraumbezüge, eine Verknüpfung des städtebaulichen Umfeldes mit den Wasserläufen und eine verbesserte Erlebbarkeit der Wasserkanten sind seit langem in der öffentlichen Diskussion. Mit dem Impulsprojekt Wege soll ein zusammenhängendes Wegenetz hergerichtet werden, das die Barrieren der Gewerbegebiete und der Verkehrsstrassen überwindet und eine Ost-West-Verbindung vom Reiherstieg bis zum Wilhelmsburger Zentrum ermöglicht. Am Rande der Wegeverbindungen sollen Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

Schrumpfender Hafentstadtteil in einer wachsenden Stadt

### Strategie:

Durch städtebauliche Interventionen Verbindungen zw. einem räumlich isolierten Stadtteil u. der Gesamtstadt herstellen

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

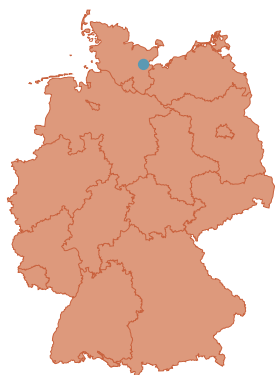
- neuen Perspektiven durch Neuordnung industrieller Hafennutzung
- städtebaulichen Entwicklungsperspektiven eines schrumpfenden Stadtteils im Zentrum einer Metropole
- Impulswirkung der Konzipierung einer Internationalen Gartenschau
- Aufgreifen der Entwicklungspotenziale von Wasserachsen
- Gestaltung u. Neudefinition eines Übergangsbereichs zw. Hafen- u. Wohnnutzung



Uferbereich in Hamburg-Wilhelmsburg

### **Ansprechpartnerin:**

Theda von Kalben  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Wexstr. 7  
20302 Hamburg  
Tel: 040/42840-8465  
Fax: 040/42840-8462  
Email: theda.vonkalben@  
bbv.hamburg.de



## Lübeck-Buntekuh

### – Wohnstandort auf der «grünen Wiese»

#### Herausforderungen

Der Stadtteil Buntekuh der alten Hansestadt Lübeck ist eine klassische Stadterweiterung der späten 1960er Jahre auf der «grünen Wiese». Charakteristisch für die Siedlung sind mehrere stadtbildprägende Hochhäuser mit neun und mehr Stockwerken, drei- bis viergeschossige Zeilenbauten und eine größere Anzahl von Reiheneigenheimen. In der Mitte des Gebietes liegen ein Einkaufszentrum zur Versorgung des Stadtteils sowie Einrichtungen der sozialen Infrastruktur.

Schon Ende der 1980er Jahre haben sich in Buntekuh die Nachteile einer monofunktionalen städtebaulichen Struktur bei gleichzeitig hohem Anteil öffentlich geförderter Wohnungen manifestiert: Hohe Abwanderungsraten führten erstmals zu dauerhaften Wohnungsleerständen und soziale Problemlagen begannen zu kumulieren. In den Jahren 1990 bis 2000 hat Buntekuh 5,7% seiner Bevölkerung verloren, heute leben im Projektgebiet ca. 7.800 Menschen. Unter den dort lebenden Menschen sind im Vergleich zur Gesamtstadt überdurchschnittlich viele Ausländer, Sozialhilfeempfänger und Arbeitslose.<sup>1</sup> Aufgrund dieser Entwicklung hat das Image des Stadtteils in der Gesamtstadt gelitten. Zur sozialen Problematik gesellt sich mittlerweile auch das bautechnische Problem des 30 bis 40 Jahre alten Gebäudebestandes. Aufgrund der anfälligen technischen Fertigungsweise müssen einige Bauten, insbesondere auch einige Hochhäuser, dringend modernisiert werden. Darüber hinaus entsprechen die Wohnungsgrundrisse teilweise nicht mehr der aktuellen Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt.

Die Stadt Lübeck sieht in naher Zukunft einen großen wohnungspolitischen Handlungsbedarf auf sich zukommen, der sich im Stadtteil Buntekuh besonders deutlich zeigen wird: Bis zum Jahr 2010 werden Zweckbindungen für öffentlich geförderten Wohnraum in hoher Zahl auslaufen. Wohnungspolitische Steuerungsmechanismen werden entsprechend verloren gehen und eine Versorgung Wohnungssuchender mit günstigem Wohnraum ungleich schwieriger werden. Gegenüber dem feststellbaren Bedarf an neuem Wohnraum bestehen wiederum auch dauerhafte Überkapazitäten durch Wohnanlagen, die den Anforderungen der Wohnungsnachfrage nicht mehr entsprechen und perspektivisch vom Markt genommen werden müssen.

Die skizzierten Problemlagen, insbesondere aber die Leerstände, verdichten sich in Buntekuh in einem neungeschossigen Wohnhochhaus am Pinassenweg. Dieses ist im Besitz der stadteigenen Grundstücks-Gesellschaft «Trave» mbH, die gleichzeitig mit insgesamt 1.200 Wohnungen größter Einzelvermieter im Stadtteil ist. Der Umgang mit dem Wohnhaus sowie die Neuordnung und Aufwertung des Wohnungsbestandes im Projektgebiet stellen die Untersuchungs- und Handlungsschwerpunkte im Rahmen des Stadtumbaus dar.

#### Wege in die Zukunft

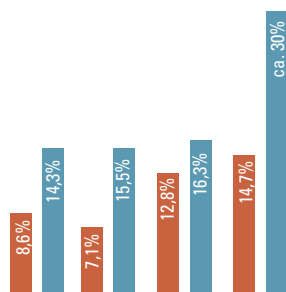
Hauptziele des Stadtumbaus bestehen darin, den Wohnstandort Buntekuh nachhaltig zu stärken und das Image des Stadtteils innerhalb Lübecks zu verbessern, um eine drohende Ghettoisierung abzuwenden und eine weitere Abwärtsentwicklung zu verhindern.

Als ausschlaggebend für die Probleme im Stadtteil Buntekuh gilt weniger der Planungsansatz der 1960er Jahre mit dem Leitbild einer aufgelockerten Stadt, sondern vielmehr der hohe Besatz öffentlich geförderter Wohnungen. Die Stadt Lübeck verfolgt daher im Rahmen des Stadtumbaus die Strategie, die Verteilung öffentlich geförderter Wohnraums künftig stärker gesamtstädtisch ausgewogen zu gestalten und setzt angesichts der Problematik der nachlassenden Zweckbindungen auf das Instrument der Kooperationsverträge zwischen Stadt, Wohnungsunternehmen und der Investitionsbank Schleswig-Holstein. Bezogen auf den Stadtteil sind Abriss und Modernisierung des Wohnungsbestandes, Nachnutzungskonzeptionen für frei werdende Grundstücke sowie Wohnumfeldverbesserungen Kern der Strategie. Ein Stadtteilentwicklungs-

#### Bürgermeister Bernd Saxe:

«Durch den Stadtumbau wollen wir erreichen, dass einer unserer sozialen Brennpunkte entschärft wird und wieder an Attraktivität gewinnt. Die Entwicklung zukunftsfähiger Modelle für Wohnhochhäuser steht dabei im Mittelpunkt unseres strategischen Ansatzes.»

#### Soziale Indikatoren Lübeck/Buntekuh



■ Lübeck ■ Buntekuh

A: Anteil ausländischer Einwohner (31.12.2001)

B: Anteil Sozialhilfeempfänger (30.6.2001)

C: Arbeitslosenquote (30.06.2001)

D: Anteil geförderter Wohnungen (31.12.2001)

Quelle: Angaben der Stadt



Wohnhochhaus in Lübeck-Buntekuh

<sup>1</sup> Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Lübeck 2001

und Handlungskonzept wird bis Mitte 2004 erstellt und es werden Arbeitsgrundlagen geschaffen, um zu gesamtstädtisch vertretbaren Entscheidungen gelangen zu können.

### Impulsprojekte

Impulsgebende Ansatzpunkte der zukünftigen Entwicklung des Stadtteils sind einerseits das Wohnhochhaus am Pinassenweg und andererseits die Neuordnung und Aufwertung des Wohnungsbestandes im Projektgebiet insgesamt. Besonderes Augenmerk wird bei der Neuordnung und Aufwertung des Wohnungsbestandes auf dem vierzehngeschossigen Wohngebäude an der Karavellenstraße liegen. Ein interessanter Aspekt für die Arbeit am Pilotprojekt ist, dass voraussichtlich zwei vollkommen gegensätzliche Handlungsansätze verfolgt werden: Einerseits der Abriss eines Gebäudes mit anschließender Neuverwertung des Grundstücks und andererseits die Verbesserung der Wohnqualität bestehender Gebäude.

#### • Impulsprojekt Rückbau am Beispiel Pinassenweg

Das Hochhaus mit seinen 171 Wohnungen gilt als sozialer Brennpunkt von gesamtstädtischer Dimension. Es besteht erheblicher Modernisierungsbedarf und ein Großteil des Gebäudes ist bereits leer gezogen. Sowohl die Wohnungs-Gesellschaft als auch die Stadt favorisieren einen Abriss des Gebäudes und eine anschließende Neuentwicklung der Grundstücksfläche.

#### • Impulsprojekt Neuordnung und Aufwertung des Wohnungsbestandes im Projektgebiet

Ein wesentlicher Bestandteil dieses Impulsprojektes ist der zukünftige Umgang mit dem vierzehngeschossigen Hochhaus an der Karavellenstraße. Eine immobilienwirtschaftliche Analyse wird klären, ob eine zukünftige nachhaltige Bewirtschaftung möglich ist oder auch hier ein Rückbau bzw. Abriss angezeigt ist. Das Wohnhochhaus besitzt aufgrund seines großen Bestandes von 420 günstigen Kleinwohnungen Chancen auf eine Neupositionierung im Lübecker Wohnungsmarkt, z.B. im Hinblick auf die Entwicklung zielgruppenorientierter Wohnformen und Serviceleistungen wie etwa barrierefreier Altenwohnungen, Boarding-House- und Concierge-Konzepten. Ein weiterer Bestandteil dieses Impulsprojektes ist die Attraktivitätssteigerung des neben dem Hochhaus Kravellenstraße gelegenen Einkaufszentrums Buntekuh zur Sicherung der wohnortnahen Versorgung für das Projektgebiet.

### Stand des Vorhabens Ende 2003

Die Erarbeitung des Stadtentwicklungs- und Handlungskonzeptes wird voraussichtlich Mitte 2004 abgeschlossen. Eine detaillierte Bestandsaufnahme des Stadtteils konnte bereits fertig gestellt werden, auf deren Basis die Zielvorstellungen und Maßnahmenvorschläge für die zukünftige Entwicklung erarbeitet werden. In Bezug auf das Impulsprojekt «Pinassenweg» sind derzeit zwei Varianten für die Nachnutzung des Grundstückes nach dem Abriss des Wohnhochhauses in der Diskussion. Vorrangig steht eine gewerbliche Nachnutzung im Blickpunkt, für die derzeit ein Interessensbekundungsverfahren vorbereitet wird. Die zweite Entwicklungsalternative besteht in der Realisierung einer Neubebauung mit höherwertigen Wohnnutzungen. Das Umzugsmanagement ist bereits angelaufen – die vollständige Räumung des Gebäudes ist für das zweite Quartal 2004 vorgesehen.

Hinsichtlich des Impulsprojektes «Neuordnung und Aufwertung des Wohnungsbestandes» hat die Grundstücks-Gesellschaft «Trave» mbH eine immobilienwirtschaftliche Analyse für das Wohnhochhaus in Auftrag gegeben. Auf der Grundlage dieses Gutachtens wird voraussichtlich Mitte 2004 über die Zukunft des Gebäudes entschieden.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

Wohnsiedlung mit hohem Leerstand in Hochhäusern

### Strategie:

Abriss eines Hochhauses, Neuordnung u. Aufwertung des Wohnungsbestandes im Projektgebiet

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

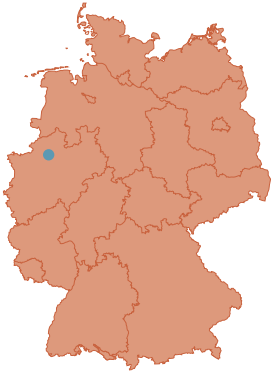
- Erfolg der Strategien Abriss bzw. Aufwertung von Wohnhochhäusern in Großwohnsiedlungen
- Verhandlungsprozessen für die Nachnutzung einer durch Abriss frei gewordenen Wohnbaufläche
- Motivation von Wohnungsbaunehmen zu einer gemeinsamen Vorgehensweise
- Möglichkeiten einer gesamtstädtisch ausgewogenen Verteilung öffentlich geförderten Wohnraums
- Sicherung von Infrastruktur in schrumpfenden Quartieren



Karavellenstraße mit Einkaufszentrum

### **Ansprechpartnerin:**

Christiane Schlonski  
Stadt Lübeck  
Mühlendamm 10-12  
23539 Lübeck  
Tel: 0451/1226-123  
Fax: 0451/1226-190  
Email: [christiane.schlonski@luebeck.de](mailto:christiane.schlonski@luebeck.de)



## Oer-Erkenschwick

### – die ehemalige Bergbaustadt

#### Herausforderungen

Die Stadt Oer-Erkenschwick liegt am nördlichen Rand des Ruhrgebietes im Übergang zum ländlichen Raum. Schon seit der Kohlekrise in den 1950er Jahren und der Stahlkrise in den 1960er Jahren muss sich Oer-Erkenschwick, welches 1953 die Stadtrechte verliehen bekam, mit einem kontinuierlichen Rückgang der montan geprägten Industriebereiche auseinandersetzen und die Folgen abnehmender Arbeitsplatzangebote bewältigen. Noch heute liegt die Arbeitslosenquote um 16%, da es bislang erst in Ansätzen gelungen ist, Arbeitsplatzalternativen in der hoch technisierten Industrie oder in produktionsorientierten Dienstleistungsbereichen zu schaffen.

Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung nimmt Oer-Erkenschwick unter den Stadtumbau West-Pilotstädten eine Sonderrolle ein: Trotz des massiven wirtschaftlichen Strukturwandels und Arbeitsplatzabbaus ist die Stadt mit heute 30.700 Einwohnern in der Vergangenheit kontinuierlich gewachsen. Dieses Einwohnerwachstum ist auf den landschaftlichen Reiz der nördlichen Emscher-Lippe-Region mit dem nahe liegenden Naturpark Hohe Mark sowie auf die günstige verkehrsräumliche Lage zurückzuführen. Neubürger sind daher auch Familien aus dem zentralen Ruhrgebiet, die in Oer-Erkenschwick einen attraktiven Standort für ihr Wohneigentum sehen. Die Stadt hat in der Vergangenheit auf diesen Bedarf mit ausreichend Bauplätzen für Einfamilien-, Doppel- und Reihenhausbau reagiert. Die hohe Nachfrage nach Wohneigentum für Familien hat sich in den eher am Stadtrand gelegenen Neubaugebieten niedergeschlagen. Der Attraktivitätsverlust der Innenstadt als Einkaufs-, aber auch Wohnstandort konnte dadurch nicht aufgehalten werden. Vor diesem Hintergrund wurde schon Ende der 1980er Jahre damit begonnen, das Erscheinungsbild der Innenstadt zu verbessern und mit dem Neubau eines kombinierten Einkaufs- und Veranstaltungszentrums eine Einrichtung mit Magnetfunktion zu etablieren. Diese Ansätze haben erheblich zur Stärkung der Einkaufs- und Freizeitqualität der Innenstadt beigetragen.

In unmittelbarer Nähe zur Innenstadt liegt der «Schillerpark», eine Mitte der 1970er Jahre errichtete Wohnsiedlung mit 221 Wohnungen, davon 66 Seniorenwohnungen. Die Anlage besteht aus drei terrassenförmig angelegten Gebäudekomplexen mit jeweils neun bis zwölf Etagen in den inneren und zwei bis vier Geschossen in den äußeren Gebäudebereichen. Als Beispiel des vielgeschossigen sozialen Wohnungsbaus der 1970er Jahre stellt die Wohnanlage einen städtebaulichen Fremdkörper dar, dessen großstädtische Wohnform zudem heute nicht mehr nachgefragt wird und der sich zu einem sozialen Brennpunkt entwickelt hat. Ein Teilrückbau der Wohnanlage ist nach Prüfung zahlreicher Alternativen durch die Eigentümerin – die Vestisch-Märkische Wohnungsbaugesellschaft mbH (VMW) – unumgänglich.

Die Stadt Oer-Erkenschwick steht vor der Herausforderung, den Strukturwandel von der Bergbau- und Industriestadt zur Wohn- und Freizeitstadt zu gestalten. Dabei steht mittelfristig die Aufgabe an, städtebauliche und funktionale Lösungen für den Umgang mit einer großen innerstädtischen Bergbaubrache zu finden und durch Teilrückbau die innerstädtische Wohnsiedlung «Schillerpark» zu sanieren und damit die Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort zu stärken.

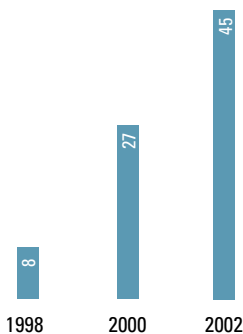
#### Wege in die Zukunft

Mit der Errichtung eines kombinierten Einkaufs- und Veranstaltungszentrums sowie weiterer stadtgestalterischer Maßnahmen hat die Stadt Oer-Erkenschwick bereits in der jüngeren Vergangenheit einen erfolgreichen Weg der Attraktivierung ihrer Innenstadt beschritten. Die Bemühungen um die Stärkung der Innenstadt sollen durch ein Handlungskonzept zum nachhaltigen Stadtumbau konzeptionell untermauert und fortgesetzt werden. Mit dem Rückbau der Wohnanlage «Schillerpark» wird ein bedeutender Baustein der Attraktivierung der Innenstadt umgesetzt.

#### Bürgermeister Clemens Peick:

«In enger Zusammenarbeit mit der Vestisch-Märkischen Wohnungsbau-gesellschaft mbH versuchen wir, mit Stadtumbau West-Fördermitteln durch den qualitativen Rückbau der Wohn-anlage «Schillerpark» einen maßgeb-lichen Impuls für die zukünftige Ent-wicklung der Gesamtstadt und zur Attraktivierung der Innenstadt zu geben.»

#### Anzahl leer stehender Wohnungen im «Schillerpark»\*



\* Gesamtbestand 221 Wohnungen  
Quelle: Angaben der VMW



Wohnsiedlung Schillerpark

## Impulsprojekte

Die investiven Maßnahmen, die mit Fördermitteln aus Stadtumbau West umgesetzt werden, konzentrieren sich auf den Teilrückbau der Wohnanlage «Schillerpark».

- **Impulsprojekt «Schillerpark: Geordneter Teilrückbau von Wohnungen»**

Der Teilrückbau, der hauptsächlich die Hochhäuser betrifft, stellt eine Anpassung der Wohnanlage an die Siedlungsstruktur der Stadt Oer-Erkenschwick und gleichzeitig eine tief greifende Veränderung im Erscheinungsbild der Wohnanlage dar. Vorgesehen ist für die zentralen, vielgeschossigen Gebäudebereiche eine Reduzierung der Geschosshöhe auf vier bis fünf Etagen. Der geordnete Teilrückbau erfolgt durch Abtragen einzelner Geschosse einschließlich hieraus erforderlicher Maßnahmen in den Anschlussbereichen. Neben flankierenden Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen tragen zur nachhaltigen Standortaufwertung insbesondere die Penthouseerstellung und die Option für eine qualitativ hochwertige städtebauliche Ergänzung bei.

- **Impulsprojekt «Schillerpark: Aufwertung des Wohnumfeldes»**

Für die Aufwertung des Wohnumfeldes werden je nach Bedarf multifunktional und gemeinschaftlich nutzbare Aufenthaltsmöglichkeiten sowie die Einrichtung von individuellen Treffpunkten für die verschiedenen Bewohnergruppen angestrebt. Ergänzend ist eine Neugestaltung der Außenanlagen unter Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte vorgesehen.

- **Impulsprojekt «Schillerpark: Quartiers- und Umsetzungsmanagement»**

Das Quartiermanagement koordiniert die für den Teilrückbau notwendigen Aktivitäten und beteiligt dabei insbesondere auch die Bewohner am Entwicklungsprozess. Ziel ist eine aktive und offensive Informationspolitik, die eine einvernehmliche Durchführung der Gesamtmaßnahme ermöglicht. Durch den Teilrückbau der Wohnanlage werden die Bewohner von 120 Wohnungen betroffen sein. Für diese Bewohner werden im Vorfeld der baulichen Maßnahmen einvernehmlich Ersatzwohnungsangebote gesichert, schwerpunktmäßig innerhalb der Wohnanlage. Ziel eines sozialplanerisch orientierten Belegungsmanagements wird die Schaffung einer sozial ausgewogenen Belegungsstruktur durch Bindung vorhandener Mietergruppen sowie Bindung neuer Bewohnergruppen im Zuge einer Neubelegung sein.

## Stand des Vorhabens Ende 2003

Die Bewerbung Oer-Erkenschwicks als Pilotstadt im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West wurde 2002 maßgeblich durch die Wohnungswirtschaft initiiert. Vor diesem Hintergrund erklärt sich, dass die Maßnahmen in der Wohnsiedlung Schillerpark bereits weiter fortgeschritten sind als ergänzende Ansätze zur Stärkung der Innenstadt.

Im Herbst 2003 sind erste Strukturdatenanalysen für die Gesamtstadt vorgenommen und die Vorgehensweise für die Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes mit dem Stadtrat abgestimmt worden. Das Verfahren sieht neben einem Leitbild die Konkretisierung von Leitprojekten vor und beinhaltet mehrere Bürgerbeteiligungselemente. Mit der Fertigstellung des Konzeptes ist 2005 zu rechnen. Für die Wohnsiedlung Schillerpark steht die Konzeption für den Teilrückbau seit Herbst 2003 weitgehend fest. Den Mietern der zum Abriss vorgesehenen Wohngebäude konnten neue Wohnungen vermittelt werden. Als besonders aufwändig hat sich in der zweiten Jahreshälfte 2003 die dezidierte Abstimmung der Fördertatbestände beim Abriss, die Umwidmung der Belegungsbindungen sowie die behördliche Abstimmung der Abrissgenehmigung herausgestellt. Eine weitere Verzögerung hat die Entdeckung von Schadstoffen in verschiedenen Bauteilen mit sich gebracht, die z.T. gesondert entsorgt werden müssen. Die Mieter und die Öffentlichkeit sind über die Schadstofffunde umgehend informiert worden. Vorsorge- und Korrekturmaßnahmen sind eingeleitet worden, so dass keine unmittelbare Beeinträchtigung oder gesundheitliche Gefährdung der Mieter in den nicht für den Rückbau vorgesehenen Gebäuden besteht. Die ersten Abrissmaßnahmen von Fassadenteilen, Dächern und Balkonen beginnen voraussichtlich Anfang 2004. Mitte 2004 sollen dann einzelne Geschosse im Zuge des konstruktiven Rückbaus abgetragen werden, flankiert von Maßnahmen der Schadstoffsanierung.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

Innerstädtische Hochhaussiedlung mit hohem Leerstand in einer Mittelstadt

### Strategie:

Teilabriss von Wohngebäuden bei gleichzeitiger Aufwertung des verbleibenden Wohnungsbestandes

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

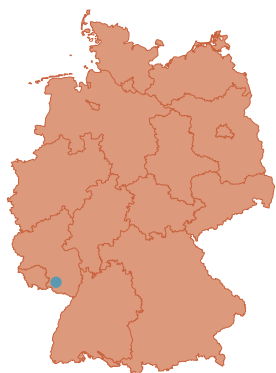
- Rentabilität eines Teilabrisses von Wohngebäuden
- räumlichen Schwerpunkten der Aufwertung einer Hochhaussiedlung
- Beitrag einer Teilabriss- u. Aufwertungsstrategie für eine soziale Stabilisierung
- Bedeutung von Standortmarketing u. Bewohnerbeteiligung



Luftbild Schillerpark

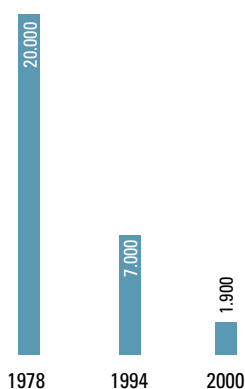
### Ansprechpartnerin:

Sabine Müller  
Stadt Oer-Erkenschwick  
Rathausplatz 1  
45793 Oer-Erkenschwick  
Tel: 02368/691-243  
Fax: 02368/691-329  
Email: sabine.mueller@  
oer-erkenschwick.de



**Bürgermeister Dr. Bernhard Matheis:**  
«*Stadtumbau West ermöglicht der Stadt Pirmasens nicht nur, von einem bundesweiten Erfahrungsaustausch zu profitieren, sondern auch die wichtigsten Projekte für die Belebung der Pirmasenser Innenstadt anzugehen.*»

**Anzahl der Beschäftigten  
in der Schuhindustrie**



Quelle: Angaben der Stadt



Ehemalige Produktionsstätte der Firma Rheinberger

## Pirmasens

### – die Schuhstadt

#### Herausforderungen

Die jüngere Geschichte der Stadt Pirmasens ist eng verbunden mit der Entwicklung der Schuhindustrie in Deutschland: Hervorgegangen aus der Not – nach dem Abzug der Garnison des Landgrafen Ludwig IX. im 18. Jahrhundert – hat sich aus der Verwertung der alten Uniformen die Schuhherstellung entwickelt. Im Zeitalter der Industrialisierung entstand daraus eine moderne Schuhindustrie, die in ihren Hochzeiten bis zu 30.000 Menschen Lohn und Brot brachte. Eine große Anzahl – heute oft leer stehender – Produktionsstätten zeugten ebenso von der außergewöhnlichen Bedeutung der Schuhindustrie für die Stadt wie der internationale Messeplatz Pirmasens – immerhin ist dies der einzige internationale Messestandort des Landes Rheinland-Pfalz.

Als wäre die Abhängigkeit von einer Wirtschaftsbranche nicht schon genug Risiko, hatte sich mit dem Militärstandort Pirmasens ein zweiter bedeutender Entwicklungsfaktor in der Stadt herausgebildet. Über 3.500 amerikanische Soldaten mit ihren 6.500 Angehörigen brachten bis in die 1990er Jahre, stationiert auf der so genannten «Husterhöhe» nicht weit von der Innenstadt, Kaufkraft und über 4.000 zivile Arbeitsplätze nach Pirmasens.

Der Niedergang der Schuhproduktion am Standort Deutschland seit Anfang der 1980er Jahre leitete einen schmerzlichen Veränderungsprozess in Pirmasens ein: Über 15.000 Arbeitsplätze gingen in der Schuhindustrie verloren. Mit dem Abzug der Amerikaner verlor die Stadt weitere Kaufkraft und Arbeitsplätze. Als Konsequenz konstatierte Pirmasens 1997 fast 20% Arbeitslosigkeit und damit die höchste Arbeitslosenquote von Rheinland-Pfalz. Damit einher ging ein Bevölkerungsrückgang von mehr als 5.100 Einwohnern zwischen 1985 und 2001.

Die Zeichen des wirtschaftsstrukturellen Wandels und des Abzugs des Militärs sind überall in der Stadt sichtbar: Leer stehende Schuhfabriken, traditionell mitten in der Stadt gelegen, erinnern an «bessere Zeiten». Leer stehende Wohnungen in Altbauten mit erheblichem Modernisierungstau spiegeln den Bevölkerungsverlust wider. Der Leerstand von Einzelhandelsflächen wiederum symbolisiert den Kaufkraftverlust. Diese Entwicklungen konzentrieren sich in besonderer Weise auf die Innenstadt der heute knapp 48.000 Einwohner zählenden Stadt. Hinzu kommen große militärische Konversionsflächen in teilweise fußläufiger Entfernung zur Innenstadt, die mit großen finanziellen Anstrengungen einer zivilen, arbeitsplatzschaffenden Nutzung zugeführt werden müssen.

Die Stadt Pirmasens steht nun vor der Aufgabe, Bewältigungsstrategien für den durch den skizzierten Wandel verursachten Schrumpfungsprozess zu entwickeln. Dabei stellt die geographische Randlage im äußersten Westen Deutschlands ein zusätzliches Hindernis dar. Eine erfolgreiche Innenstadtentwicklung voranzutreiben, die Nachnutzungspotenziale für innerstädtische Industriebranchen erschließt und einen stadtverträglichen Rückbau des Wohnungsbestandes beinhaltet, dürfte die größte Herausforderung für Pirmasens sein.

#### Wege in die Zukunft

Die Stadt Pirmasens setzt sich – teilweise mit Unterstützung des Landes Rheinland-Pfalz – bereits seit einigen Jahren systematisch mit der Bewältigung des einschneidenden Wandels auseinander. So wurde schon 1996 vom Pirmasenser Marketing e.V., einem Zusammenschluss lokaler und regionaler Unternehmen, en-

gagierter Bürger und der Stadt Pirmasens, ein Stadtleitbild «Pirmasens 2010» erarbeitet. Mit Stadtratsbeschluss vom März 2001 sind städtebauliche Untersuchungen in der so genannten «Erweiterten Innenstadt» durchgeführt worden, die in ein Innenstadtentwicklungskonzept mündeten. Es bildet die Basis für ein weiter greifendes Stadtentwicklungskonzept, welches bis 2006 erarbeitet wird.

### Impulsprojekte

#### • Impulsprojekt Rheinberger

Die in der Innenstadt brachliegende Produktionsstätte der Firma Rheinberger ist eines der bedeutendsten Symbole der Schuhstadt Pirmasens. Die Instandsetzung des Gebäudes als Voraussetzung für das Engagement privater Investoren sowie die Umsetzung eines tragfähigen Nutzungskonzeptes soll nicht nur eine innerstädtische Achse beleben, sondern auch als Symbol für einen erfolgreichen Wandel dienen.

#### • Impulsprojekt Messeumfeld

Der Messestandort Pirmasens wird von der «Messe- und Veranstaltungsgesellschaft Pirmasens» durch Konzentration neu positioniert. Die Synergien von – innenstadtnah gelegenen – Messehallen und der Innenstadt als Einkaufs- und Erlebnisort sollen durch Neugestaltung des Messevorplatzes mit einer attraktiven Anbindung an die Innenstadt genutzt werden.

#### • Impulsprojekte Wohnen

Schon heute ist der Wohnungsleerstand in weiten Teilen der Stadt sichtbar. Eine grundlegende Wohnstudie wird die Problemlagen analysieren und Konzepte zum Umgang mit den Leerständen herausarbeiten. Auf dieser Basis werden einzelne Impulsprojekte entwickelt und an deren Umsetzung gearbeitet.

### Stand des Vorhabens Ende 2003

Die Impulsvorhaben in der Stadt Pirmasens laufen inhaltlich planmäßig. Angesichts der hohen Komplexität der Aufgabenstellung und des dafür notwendigen zeitlichen und personellen Aufwands ergeben sich leichte zeitliche Verzögerungen bei der Umsetzung. Bei dem Impulsprojekt «Rheinberger» sind erste Rückbau- und Sicherungsmaßnahmen vorgenommen worden, weitere werden im Frühjahr 2004 folgen. Durch einen Projektentwickler ist zwischenzeitlich ein Nachnutzungskonzept für den Rheinbergerkomplex erarbeitet worden; dieses befindet sich in der politischen Abstimmung. Erste Kontakte zu möglichen Nutzungsinteressenten bestehen und sollen intensiviert werden. Als flankierende Maßnahme ist geplant, im Umfeld des Rheinbergers ein Sanierungsgebiet auszuweisen.

Im Rahmen des Impulsvorhabens «Messeumfeld» sind Maßnahmen zur Vorbereitung der Freiraum- und Verkehrsanlagenplanung durchgeführt worden (Bestandsvermessung, Grundlagenermittlung und Vorplanung). Zur Vorbereitung des Impulsprojektes «Wohnen» hat eine umfassende Datenerfassung stattgefunden. Die mit Unterstützung des Instituts für ökologische Raumentwicklung in Dresden auf dieser Basis errechneten Prognosefälle (Bevölkerung, Wohnraumbedarf, usw.) fließen in die Erarbeitung der Wohnstudie ein. Mit dem Vorliegen des Wohnbaukonzeptes Mitte 2004 sollen dann konkrete Impulsprojekte festgelegt werden. Zu diesem Zeitpunkt soll auch der Einstieg in die strategische Öffentlichkeitsarbeit zu den Stadtumbau West-Vorhaben erfolgen.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

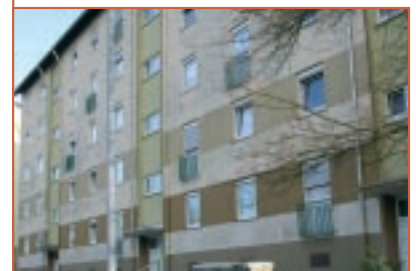
Innenstadt einer peripher gelegenen Mittelstadt mit Industrie- u. Wohnbrachen

### Strategie:

Innenstadtentwicklung durch Revitalisierung innerstädtischer Brachen, städtebauliche Aufwertung im öffentlichen Raum u. Anpassung des Wohnungsbestandes

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

- einem räumlichen Leitbild für eine schrumpfende Stadt u. deren Zentrum
- einem erfolgreichen Umgang mit Industriebrachen in einer Innenstadt
- Konzentration von Impulsen der Stadtentwicklung auf den Kernbereich einer Stadt
- Gewinnung von Investoren für Umnutzungsprojekte in einer schrumpfenden Stadt
- effektivem Projektmanagement von großen Impulsprojekten der Stadtentwicklung



Wohngebäude Auf der Hahnenruh

### Ansprechpartner:

Jörg Bauer

Stadt Pirmasens

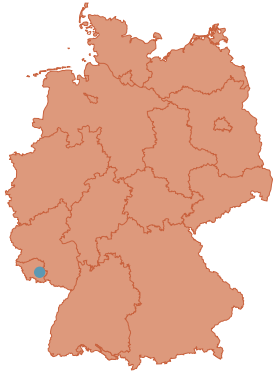
Schützenstr. 16

66953 Pirmasens

Tel: 06331/84-2383

Fax: 06331/84-2439

Email: joergbauer@pirmasens.de



## Saarbrücken-Burbach

### – der Stahlarbeiterstadtteil

#### Herausforderungen

Der Saarbrücker Stadtteil Burbach liegt unmittelbar an der Saar. Nur 3,5 Kilometer von der Fußgängerzone Saarbrückens entfernt ist Burbach zentrumsnah. Mit ca. 15.000 Bewohnern leben rund 8% der Saarbrücker Gesamtbevölkerung im Stadtteil. Die Geschichte Burbachs ist seit 150 Jahren eng mit der saarländischen Schwerindustrie verknüpft, deren Niedergang in den 1970er Jahren einsetzte. Mit der Stilllegung der Burbacher Hütte und der Schließung der Drahtwerke Heckel in den 1980er Jahren sowie der Einstellung des Betriebs des Bundesbahn-Ausbesserungswerkes 1997 verlor Burbach innerhalb von 20 Jahren alle großen Arbeitgeber.

Für Burbach war dieser Umbruch ein tiefer Einschnitt. Viele Bewohner gerieten in eine soziale Randlage. Der alten Identität und dem Selbstbewusstsein des Stadtteils ist die Grundlage verloren gegangen. Private Bausubstanz, Infrastruktur und Freiflächen wurden nicht mehr in ausreichendem Maße instand gehalten. Dennoch ist es in den vergangenen rund zehn Jahren gelungen, die Neunutzung und Inwertsetzung des Burbacher Hüttengeländes, der Drahtseilfabrik Heckel und des Bahnausbesserungswerkes als moderne Standorte für Informationstechnologie, Dienstleistung und Handwerk einzuleiten. Die «neuen Standorte» heißen heute «Saarterrassen», «IT ParkSaarland» und «aw hallen». Die Entwicklung der «aw hallen» als Handwerkerstandort befindet sich noch in der Startphase, der «IT ParkSaarland» in der Erweiterungsphase und auf den «Saarterrassen» ist die Revitalisierung bereits weitgehend abgeschlossen.

Die positive Entwicklung an den transformierten Standorten der Montanindustrie hat zu einem unerwünschten Nebeneffekt geführt: Der Arbeits- und Wohnstadtteil Burbach verlor seine homogene Struktur. Die ehemalige Einheit von Arbeiten und Wohnen, die den Stadtteil zu Montanzeiten geprägt hat, besteht heute nicht mehr. Die Burbacher Bevölkerung konnte bislang kaum von den Entwicklungen der neuen Wirtschaft profitieren. Den gut bezahlten Arbeitsplätzen steht eine bei fast allen maßgeblichen Sozialindikatoren benachteiligte Bevölkerung im «alten Stadtteil» gegenüber. Verstärkt wird dieser Gegensatz durch die optischen Unterschiede: Architektonische Highlights auf der einen Seite stehen stark sanierungsbedürftigen Gebäuden und städtebaulichen Missständen auf der anderen Seite gegenüber.

Saarbrücken-Burbach steht nun vor der Herausforderung, durch gezielte städtebauliche Interventionen das Spannungsverhältnis zwischen dem marginalisierten Wohnquartier und den erfolgreichen Unternehmensstandorten aufzulösen.

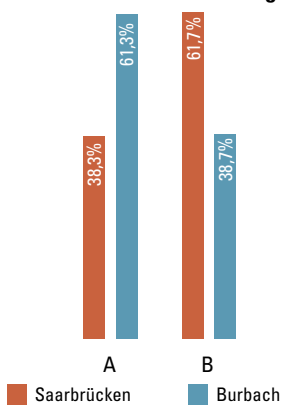
#### Wege in die Zukunft

Saarbrücken-Burbach ist im Sommer 2003 in das Bund-Länder-Programm «Die soziale Stadt» aufgenommen worden. Ein integriertes Handlungskonzept für die Stadtteilentwicklung wurde im Oktober 2003 in Auftrag gegeben. Im Zuge der Vorarbeiten zur Aufnahme des Stadtteils in das Programm «Die soziale Stadt» wurden folgende vier Handlungsfelder als «Zukunftsthemen» der Stadtteilentwicklung Burbachs definiert:

- Handlungsfeld 1: Stärkung des Burbacher Zentrums
- Handlungsfeld 2: Wohnen in Burbach
- Handlungsfeld 3: Wirtschaft in Burbach
- Handlungsfeld 4: Bildung in Burbach

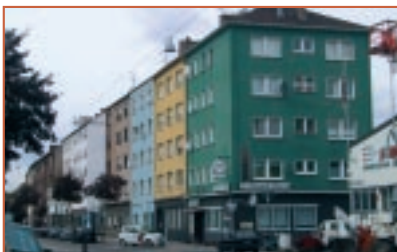
**Baudezernent Dieter Ehrmantraut:**  
*«Stadtumbau West hilft uns dabei, Verbindungen zwischen den erfolgreichen Gewerbeparks und dem Stadtteil Burbach zu schaffen!»*

#### Berufliche Stellung der am Ort wohnenden Beschäftigten



A: Arbeiter  
B: Angestellte

Quelle: Amt für Statistik u. Wahlen,  
Saarbrücken



Wohnen und Gastronomie an der Hochstraße

Die Aktivitäten im Zuge des Programms «Die soziale Stadt» und die Impulsprojekte im Rahmen von Stadtumbau West werden eng miteinander verzahnt. In Stadtumbau West stehen vorrangig bauliche Aufgabenstellungen in den Handlungsfeldern 1 und 2 zur Bearbeitung an. Im Handlungsfeld 2 werden potenziellen Baumaßnahmen umfassende Untersuchungen der Situation des Burbacher Wohnungsmarktes vorgeschaltet, da die Chancen und Potenziale Burbachs hinsichtlich seiner zukünftigen Rolle als Wohnstandort unter den aktuellen demographischen und wohnungswirtschaftlichen Rahmenbedingungen noch unklar sind.

### Impulsprojekte

Die investiven Maßnahmen, die mit Fördermitteln aus Stadtumbau West umgesetzt werden, konzentrieren sich auf vier räumliche Schwerpunkte.

- **Impulsprojektbereich A: Stadtteileingang Hochstraße**

Der Projektbereich liegt am östlichen Ortseingang von Burbach, an einer viel befahrenen Hauptstraße, die den Stadtteil mit der Innenstadt Saarbrückens verbindet. Konkret handelt es sich um eine bestehende geschlossene Wohnbebauung. Die etwa 350 Meter lange Häuserzeile liegt direkt gegenüber dem in den letzten zehn Jahren sehr erfolgreich wiedergenutzten ehemaligen Burbacher Hüttengelände, den «Saarterrassen». Dieser Bereich hat damit zwei sehr unterschiedliche Straßenseiten: Im Süden die architektonisch anspruchsvoll bebauten «Saarterrassen» und im Norden eine triste Häuserzeile von vier- bis fünfgeschossigen Gebäuden mit deutlich erkennbaren Wohnungs- und Geschäftsleerständen. In Stadtumbau West sollen den Akteuren – insbesondere den Eigentümern – Handlungsoptionen aufgezeigt werden, wie die völlig unbefriedigende städtebauliche Situation unter Nutzungs- und Gestaltungsaspekten aufgewertet werden kann.

- **Impulsprojektbereich B: Geschäftszentrum Burbach**

Die Stabilisierung des Ortszentrums von Burbach setzt einen Attraktivitätsschub als Einzelhandelsstandort voraus. Die Beseitigung der Hinterhofsituation an der Umgehungsstraße «Helgenbrunnen» sowie Anpassungen von Geschäftsgrößen an heutige Bedarfe zielt daher auf eine verbesserte PKW-Erreichbarkeit und ein attraktiveres Einzelhandelsangebot im Geschäftszentrum von Burbach ab.

- **Impulsprojektbereich C: Burbacher Markt**

Der Impulsprojektbereich C betrifft im Kern den Burbacher Markt. Er ist das soziale Zentrum des Stadtteils. Der Bereich ist im Norden durch die Bahnlinie Saarbrücken-Völklingen begrenzt. Auf dieser Strecke soll ab 2005 die Saarbrücker Straßenbahn fahren und im Bereich des Marktes einen Haltepunkt erhalten. Im Westen grenzt an den Markt die Blockrandstruktur des alten Wohnstadtteils an. Der Projektschwerpunkt liegt in der integrierten Aufwertung und Nutzungszuweisung der Freiflächen in diesem Bereich.

- **Impulsprojektbereich D: Jakobstraße**

Die Jakobstraße ist eine der Hauptverkehrsachsen im Stadtteil und gleichzeitig Eingangstor zum «IT-ParkSaarland». Mit der Modernisierung von Fassaden, der Aufwertung öffentlicher Plätze und Freiflächen sowie der Verlagerung nicht angemessener Gewerbenutzungen sollen sichtbare Zeichen der städtebaulichen Erneuerung des Stadtteils gesetzt werden.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

Schwerindustriell geprägter, benachteiligter Wohnstadtteil in Nachbarschaft hochwertiger Dienstleistungsparks

### Strategie:

Aufhebung der Polarisierung zw. den erfolgreichen Dienstleistungsparks u. dem «alten Burbach» durch städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

- Möglichkeiten der Öffnung inselartiger Nutzungskluster
- Verfahren der Kooperation mit Einzeleigentümern
- Strategien zur Sicherung des Einzelhandelsangebots im Ortszentrum
- Nutzung des Potenzials neuer Wirtschaftsstandorte zur Aufwertung eines Stadtteilzentrums



Leer stehendes Wohn- und Geschäftshaus

### Ansprechpartner:

Arno Deubel

Stadt Saarbrücken

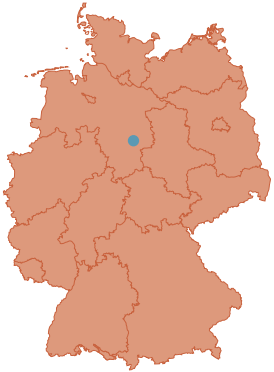
Bahnhofstr. 31

66111 Saarbrücken

Tel: 0681/905-4193

Fax: 0681/905-4155

Email: arno.deubel@saarbruecken.de



# Salzgitter

## – Stadt des Stahls, der Mobilität und Logistik

### Herausforderungen

Die Stadt Salzgitter liegt im südöstlichen Niedersachsen nördlich des Harzes und südlich der Lüneburger Heide. Sie wurde 1942 durch Gründungsakt ins Leben gerufen und besteht heute aus 31 z.T. relativ weit auseinanderliegenden Stadtteilen. Das Stadtgebiet erstreckt sich über 224 Quadratkilometer, weist eine Nord-Süd-Ausdehnung von 22 Kilometern und eine Ost-West-Ausdehnung von 19 Kilometern auf. Ihre Entwicklung und Namensgebung steht zum einen im engen Zusammenhang mit historischen Salzfunden, zum anderen aber mit den Erzvorkommen, die während des Nationalsozialismus die Basis für die Entstehung der Stadt Salzgitter bildeten.

Unter den besonderen politischen Umständen in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts und den damit verbundenen ideologischen Vorstellungen bot das zu damaliger Zeit in der Mitte Deutschlands gelegene Rohstoffgebiet ideale Voraussetzungen für eine Stadtgründung im Zeichen industrieller Eisenerzgewinnung und -verarbeitung. Die Reichswerke «Hermann Göring» wurden 1937 gegründet, damals zählte Salzgitter 19.500 Einwohner. Geplant wurde ein Industriezentrum mit einer Stadt für 250.000 Menschen. 1939 wohnten in Salzgitter bereits 46.000 Einwohner, bis 1950 stieg die Einwohnerzahl auf 100.000 Einwohner an.

Heute wird Eisenerz in Salzgitter zwar nicht mehr gefördert, dennoch wird weiterhin ausländisches Erz verhüttet und zu Stahlprodukten weiterverarbeitet. Mit ca. 50.000 Beschäftigten ist Salzgitter der drittgrößte Industriestandort in Niedersachsen und verfügt über zahlreiche, weltweit agierende Unternehmen. Trotz dieser Bedeutung als Wirtschaftsstandort hat die Stadt bereits in den letzten Jahren Einwohnerrückgänge zu beklagen, allein 6,5% zwischen 1995 und 2003. Für die Zukunft wird ein anhaltender Bevölkerungsverlust erwartet, der bis 2015 die heute rund 110.000 Einwohner zählende Stadt auf eine Bevölkerungszahl von 96.800 reduzieren wird.<sup>1</sup>

Die Problemlagen aufgrund anhaltender Einwohnerverluste konzentrieren sich, wie in anderen Pilotstädten auch, in den Siedlungen, in denen Mietwohnungen mit nur suboptimalem Wohnstandard angeboten werden. In den Stadtteilen Gebhardshagen und Bad handelt es sich dabei schwerpunktmäßig um Wohnungsbestände aus den 1930er Jahren, in Lebenstedt um solche aus den 1960er Jahren. Einzelne Wohngebiete weisen Leerstandsquoten bis zu 20% auf, in einigen Wohngebäuden stehen bis zu 60% der Wohnungen leer.

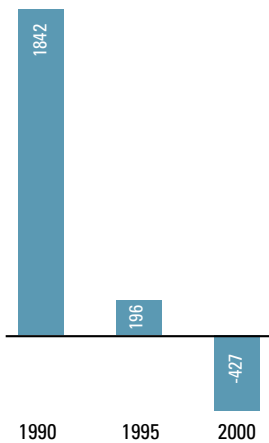
Im Stadtumbauprozess steht Salzgitter vor der Herausforderung, eine stadtverträgliche Marktanpassung von Mietwohnungsbeständen in mehreren Wohnsiedlungen aus den 1930er und 60er Jahren bei gleichzeitiger Anpassung verbleibender Wohnungsangebote an heutige Wohnwünsche vorzunehmen. Dabei wird besonderes Augenmerk darauf gelegt werden müssen, wie die anhaltende Nachfrage nach Eigenheimen bei der Umstrukturierung der Wohnsiedlungen berücksichtigt werden kann.

### Wege in die Zukunft

Im landschaftlichen Reiz und in der landschaftlichen Vielfalt der relativ weit auseinanderliegenden Stadtteile sieht die Stadt Salzgitter das Potenzial, die Abwanderung in Nachbarkommunen zu vermindern. Dieses Potenzial soll durch ein Angebot an Baugrundstücken und Wohnungen, das die Chancen der Innenentwicklung durch Umstrukturierung von Wohngebieten aus den 1930er und 60er Jahren mit einschließt, systematisch erschlossen werden. Auch die Erneuerungsmaßnahmen im Zuge des «Soziale Stadt»-Programmgebiets Fredenberg verfolgen dieses Ziel.

**Oberbürgermeister Helmut Knebel:**  
*«Stadtumbau West hilft der Stadt Salzgitter, die in verschiedenen Wohnsiedlungen notwendigen Aktivitäten in eine gesamtstädtische Stadtumbaustrategie zu integrieren und einen Impuls für eine Trendwende in der Stadtentwicklungspolitik zu setzen.»*

### Wanderungssaldo\*



\* über Stadtgrenzen

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik



Mehrfamilienhäuser in der Westsiedlung, Salzgitter Bad

<sup>1</sup> Quelle: Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforchung (IES) 2001: Wohnungsprognose 2015: Berichte zu den Wohnungsmärkten; Hannover

Die Wohngebäude in den von hohen Leerständen betroffenen Wohngebieten sind im Eigentum mehrerer Wohnungsbauunternehmen von unterschiedlicher Größe. Die Stadt Salzgitter hat es sich zur Aufgabe gemacht, den notwendigen Stadtumbauprozess mit und zwischen diesen Unternehmen der Wohnungswirtschaft zu moderieren und zu einer fruchtbaren öffentlich-privaten Zusammenarbeit zu führen.

### Impulsprojekte

Stadtumbau West versetzt Salzgitter seit Ende 2002 in die Lage, konzeptionelle Arbeiten für die Gesamtstadt voranzutreiben. Die Erarbeitung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes wird voraussichtlich Mitte 2004 durch ein räumliches Leitbild mit Entwicklungszielen, definierte Handlungsfelder und Finanzierungsaussagen zum Stadtumbau abgeschlossen.

Parallel zur Bearbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes wird im intensiven Dialog mit der lokalen Wohnungswirtschaft und unter Einbindung der Bewohner die Durchführung investiver Impulsprojekte vorbereitet. Schon heute ist erkennbar, dass sich die Impulsprojekte auf die Siedlungen der 1930er und 60er Jahre konzentrieren werden.

Im Mittelpunkt investiver Maßnahmen in diesen Siedlungen wird die Anpassung von Mietwohnungsbeständen an die heutigen Bedarfe hinsichtlich Ausstattung und Wohnumfeld stehen. Diese Anpassung kann auch die Errichtung von Einfamilien- bzw. Reihenhäusern auf bisher für den Geschosswohnungsbau genutzten Standorten in zentrumsnahen Lagen einschließen. Berücksichtigung werden ebenfalls Aspekte der Einzelhandelsversorgung finden.

### Stand des Vorhabens 2003

Das Erarbeitungsverfahren des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ist dialogorientiert angelegt. Die gutachterlichen Arbeiten werden begleitet von Gesprächen mit den ortsansässigen Wohnungsunternehmen und der Kommunalpolitik, die bis zum Sommer 2004 abgeschlossen sein werden. Ein im Vergleich mit anderen Pilotstädten besonderes inhaltliches Profil weist das integrierte Stadtentwicklungskonzept auf, indem es die Fragen der Finanzierbarkeit vorgeschlagener Maßnahmen auch unter den Bedingungen prognostizierter Einnahmeverluste der Kommune gutachterlich bewertet.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

Großstadt mit dezentraler Siedlungsstruktur u. hohem Wohnungsleerstand in mehreren Wohnsiedlungen

### Strategie:

Anpassung von Mietwohnungsbeständen mit geringem Standard einschließlich der Ersatzbebauung durch Einfamilien- u. Reihenhäuser

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

- einem räumlichen Leitbild für eine schrumpfende Stadt
- Kooperation von Wohnungsbauunternehmen beim Stadtumbau
- Entwicklung von Wohnsiedlungen der 1930er, 60er u. 70er Jahre in einer schrumpfenden Stadt
- Beitrag der Ersatzbebauung durch Einfamilien- u. Reihenhäuser für die soziale Stabilisierung einer Siedlung



Wohnhaus im Stadtteil Fredenberg

### Ansprechpartnerin:

Annelore Krause

Stadt Salzgitter

Joachim-Campe-Str. 6-8

38226 Salzgitter

Tel: 05341/839-3527

Fax: 05341/839-4960

Email: annelore.krause@

stadt.salzgitter.de



## Schwalm-Eder-West

### – der Braunkohlestandort

#### Herausforderungen

Die vier Gemeinden Bad Zwesten, Jesberg, Neuental, Wabern und die Stadt Borken (Hessen) bilden Schwalm-Eder-West und liegen im strukturschwachen ländlichen Raum in Nordhessen. In diesem Raum leben ca. 34.000 Einwohner. Die jüngere Geschichte von Schwalm-Eder-West ist eng verknüpft mit seinen Braunkohlevorkommen. Die wirtschaftliche Bedeutung begann mit dem Bau eines Elektrizitätswerkes 1922. Bei der Betreiberfirma des Kraftwerkes, Preussen Elektra, waren bis zu 2.200 Menschen am Standort Borken beschäftigt, die bis zu 30% der gesamten Elektrizitätsmenge des Konzerns damit erzeugten. Durch ein Grubenunglück in Borken-Stolzenbach im Jahr 1988, bei dem 51 Bergleute ums Leben kamen, endete die Braunkohleära abrupt.

Mit der Aufgabe der Braunkohle- und Stromgewinnung ging ein massiver Arbeitsplatzverlust einher, auf den Bevölkerungsverluste folgten. Die überall in Westdeutschland zwischen 1990 und 1994 festzustellenden Wanderungsgewinne – ausgelöst durch Wiedervereinigung und erhöhte Aussiedlerzahlen – verdeckten kurzfristig die zu erwartenden Einwohnerrückgänge in Schwalm-Eder-West. Seit 1997 wird der kontinuierliche Verlust an Bewohnern offenkundig, Prognosen gehen von anhaltenden Rückgängen bei zunehmender Alterung der Bevölkerung aus.

Die Suche nach neuen Leitbildern begann mit dem «BorkenPlan», dessen Anfänge in die frühen 1990er Jahre zurückreichen. Seit dem Jahr 2000 wurde dann im Rahmen des BMBF-Forschungsprojektes «Stadt 2030» eine interkommunale Entwicklungskonzeption «Vision 2030 Schwalm-Eder-West» erarbeitet, die Handlungsperspektiven für den Umgang mit den Schrumpfungs- und Alterungsprozessen in diesem Raum aufzeigt. Sie zielt auf eine Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur, die die endogenen Potenziale als Gesundheitsadresse sowie als Standort für Freizeit, Tourismus, Landwirtschaft und zukunftsfähige Wirtschaftsbereiche in besonderer Weise aufnimmt. Um diese Potenziale erschließen zu können, setzt die «Vision 2030 Schwalm-Eder-West» auf eine enge Zusammenarbeit der Gemeinden, die in Projekten wie einem stadt-regionalen Boden- und Immobilienmanagement oder der Anpassung von Infrastrukturen eingeübt werden muss.

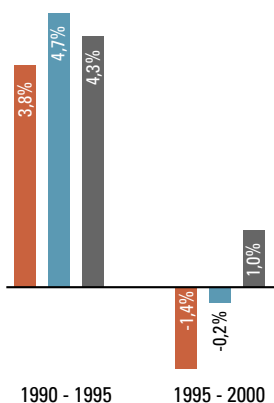
Schwalm-Eder-West steht vor der Herausforderung, Handlungsansätze für den Umgang mit Bevölkerungsrückgängen und Alterungsprozessen in einem strukturschwachen ländlichen Raum zu finden. Im Mittelpunkt von Lösungsstrategien steht dabei die interkommunale Zusammenarbeit, die schon heute mit der Gründung eines Zweckverbands und der Vorbereitung eines Regionalforums eine erfolgversprechende Basis aufweist.

#### Wege in die Zukunft

Die Kooperation der Kommunen verfolgt einen integrierten Ansatz, in dem sowohl die räumliche als auch die inhaltliche Verflechtung von Flächenentwicklung (Gewerbe- und Wohnbauflächen) und funktionaler Entwicklung (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Tourismus) zusammengeführt werden. Die bereits bei der Erarbeitung der «Vision 2030 Schwalm-Eder-West» praktizierte Bürgerbeteiligung soll auch im Rahmen der anstehenden Umsetzungsschritte fortgeführt werden.

**Bürgermeister der Stadt Borken (Hessen) Bernd Heßler:**  
*«Stadtumbau West ist für uns fünf Kommunen eine großartige Chance, den bestehenden und sich abzeichnenden Problemlagen aktiv zu begegnen. Somit können wir einige weitere Bausteine unserer gemeinsamen Vision umsetzen und die Entwicklung der Zukunft in unseren Städten und Dörfern gestalten.»*

#### Bevölkerungsentwicklung Schwalm-Eder-West, Regierungsbezirk Kassel und Land Hessen



Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt



Bahnhof Wabern

## Impulsprojekte

Tief greifender Strukturwandel und Bevölkerungsverluste in einer ländlichen Region wie Schwalm-Eder-West wirken sich auf nahezu alle kommunalpolitischen Handlungsfelder aus. Die kooperierenden Gemeinden konzentrieren ihre Aktivitäten im Rahmen von Stadtumbau West auf Fragen der Infrastruktur und der Flächennutzung. Dabei konkretisieren sie in einem ersten Arbeitsschritt die Handlungsansätze – aufbauend auf der vorliegenden Entwicklungskonzeption – in drei so genannten Leitplänen zu «Versorgung/Infrastruktur», «Tourismus» und «Flächennutzung». Die abgestimmten Leitplanaussagen stellen die Basis für die Umsetzung von Impulsprojekten dar.

### • Impulsthema Infrastrukturanpassung

Infrastrukturanpassung umfasst im Stadtumbau-Vorhaben Schwalm-Eder-West zwei unterschiedliche Aspekte: Einerseits geht es um Kapazitätsanpassungen und Umsetzung neuer Betriebsformen für öffentliche Infrastrukturangebote, deren Auslastung sich durch die Bevölkerungsverluste verändert hat. Im Mittelpunkt dieses Infrastrukturaspektes stehen Dorfgemeinschaftshäuser und neuartige Lösungen für den Öffentlichen Personennahverkehr. Andererseits sind aber auch gezielte Maßnahmen zum Aufbau öffentlicher oder öffentlich-privater Angebote notwendig, die die Potenziale für neue wirtschaftliche Aktivitäten – insbesondere im Bereich des Tourismus – in der Region erschließen können.

### • Impulsthema Boden- und Immobilienmanagement

Strukturwandel und Einwohnerrückgänge werden im Raum Schwalm-Eder-West sichtbar in leer stehenden Wohngebäuden sowie in Industriebrachen. Im Verbund der Gemeinden besteht Einigkeit, dass erfolgversprechende Lösungen für diese Leerstandsproblematik nur in der abgestimmten Zusammenarbeit liegen können. Vor diesem Hintergrund werden ein interkommunales Informationssystem für Gewerbe- und Wohnflächen aufgebaut, regional bedeutsame Pilotvorhaben zur Revitalisierung und städtebaulichen Aufwertung initiiert und eine gemeindeübergreifende Gewerbeflächenentwicklung sowie -vermarktung angestrebt. Darüber hinaus sollen gezielte Stadtumbaumaßnahmen in einzelnen Gemeinden gefördert werden.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

Interkommunale Kooperation im strukturschwachen ländlichen Raum mit ehemaligem Braunkohleabbau

### Strategie:

Entwicklung tragfähiger Infrastrukturmodelle u. Reduzierung der Flächenbedarfe durch abgestimmtes Handeln mehrerer Kommunen

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

- kommunalen Abstimmungsprozessen unter Schrumpfungsbedingungen
- Entwicklung eines interkommunalen Flächeninformationssystems für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung
- Anpassung von Infrastruktur u. ÖPNV bei Schrumpfungprozessen



Leer stehendes Fachwerkhaus in Neuental

### Ansprechpartner:

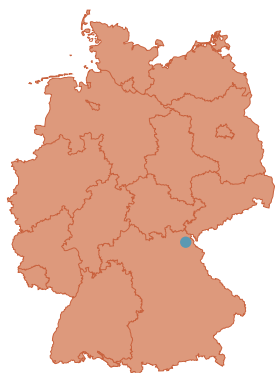
Christoph Bachmann  
Stadt Borken (Hessen)

Am Rathaus 7  
34582 Borken (Hessen)

Tel: 05682/808-154

Fax: 05682/808-165

Email: christoph.bachmann@  
borken-hessen.de



## Selb

### – die Porzellanstadt

#### Herausforderungen

Seit 150 Jahren ist die Entwicklung der Stadt Selb eng mit der Porzellanindustrie verbunden. Als 1857 Lorenz Hutschenreuther die erste Porzellanfabrik in der Stadt gründete, ahnte niemand, in welcher enger Abhängigkeit sich Stadtentwicklung und Porzellanfabrikation am Ende des 20. Jahrhunderts befinden würden.

Porzellan wirkt heute noch stadtbildprägend im 17.500 Einwohner zählenden Selb. Die Verwaltungs- und Produktionsstätten, so bekannter Unternehmen wie Hutschenreuther, Rosenthal und Heinrich, auf die in ihrer Blütezeit die Hälfte der deutschen Porzellanproduktion entfiel, sind nicht nur großflächig, sondern teilweise auch ungewöhnlich gestaltet. Kunst im öffentlichen Raum weist häufig auf Porzellandesign hin, das Theater trägt den Namen «Rosenthal-Theater» und viele Hinweistafeln führen zu den Fabrikverkäufen der Porzellanindustrie. Selbst die Urheberschaft des Stadtentwicklungskonzeptes von 1967 – immerhin von Walter Gropius erarbeitet – ist ohne die enge Verbindung des Industriellen Philipp Rosenthal in die Künstler-Avantgarde nicht zu denken.

Die Absatzkrise der keramischen Industrie Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts verursachte in Selb eine beispiellose Zäsur in der Stadtentwicklung: Innerhalb von sechs Jahren verringerte sich die Beschäftigtenzahl um 19%, in der Folge verlor die Stadt 9% ihrer Einwohner. Zurückblickend auf die letzten drei Jahrzehnte reduzierte sich die Einwohnerzahl von 24.000 Einwohnern auf gegenwärtig ca. 17.500. Die Arbeitslosigkeit liegt bei ca. 10% und die Bevölkerung altert: 42% der Einwohner sind über 50 Jahre alt. Die Aufgabe großer Produktionsstätten hat – verteilt über die Stadt – große Industriebrachen hinterlassen. Der Einwohnerverlust wiederum führt zu hohen Leerständen im großen Mietwohnungsbestand der Stadt. So weisen der städtische Bauverein und die städtische Wohnungsbaugesellschaft ca. 10% bzw. 14% Leerstand auf.

Die Stadt Selb erarbeitet nun Bewältigungsstrategien für den durch wirtschaftlichen Strukturwandel verursachten Schrumpfungsprozess. Dabei stellen die geographische Randlage, das Einkommensgefälle zum 20 Kilometer nahen Tschechien und das Fördergefälle zum räumlich angrenzenden Thüringen zusätzliche Hindernisse dar. Entwicklungspotenziale für die Industriebrachen zu finden und einen stadtvträglichen Rückbau des Wohnungsbestandes zu erreichen, dürften die größten Herausforderungen für Selb sein.

#### Wege in die Zukunft

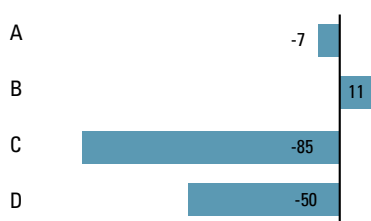
Mit der Aufnahme des Stadtteils Vorwerk in das Bund-Länder-Programm «Die soziale Stadt» ist in einem ersten Wohnquartier mit der Umsetzung von Stadtumbaustراتيجien begonnen worden. Der Schwerpunkt im Programm Stadtumbau West wird auf (Zwischen-) Nutzungskonzepten für Industriebrachen, Aufwertung des öffentlichen Raums sowie auf Bedarfsanpassungskonzepten hinsichtlich des Wohnungsüberangebotes liegen. Um solche Nutzungskonzepte in eine gesamtstädtische Entwicklungsperspektive zu integrieren, wurde in einem ersten Schritt im Jahr 2003 ein Stadtentwicklungskonzept erarbeitet. Dieses definiert Problem- und Entwicklungszonen und schlägt Handlungsansätze für räumliche Schwerpunktgebiete vor.

#### Impulsprojekte

Bezogen auf Impulsprojekte ging man zweiphasig vor: Schon Ende 2002 startete die Stadt die Vorbereitung und Umsetzung eines öffentlichkeitswirksamen Zwischennutzungsprojektes, das die städtische Debatte über den Umgang mit Rückentwicklung anregen sollte. Die Definition weiterer Impulsprojekte als Ergebnis des Stadtentwicklungskonzeptes begann Ende 2003, so dass die zweite Phase der Umsetzung von Impulsprojekten 2004 beginnt.

**Oberbürgermeister Wolfgang Kreil:**  
*«Stadtumbau West versetzt Selb in die Lage, beispielhaft für eine unter dem Wirtschaftsstrukturwandel massiv leidende Stadt, Nachnutzungsprojekte für leer stehende Wohngebäude und städtische Brachflächen zu erproben und eine Aufwertung der Innenstadt vorzunehmen.»*

**Wanderungssalden nach Altersgruppen in Selb 2002 - 2003**



- A: 0 - 15-jährige
- B: 16 - 20-jährige
- C: 21 - 50-jährige
- D: > 50-jährige

Quelle: Angaben der Stadt



Wohnhaus im Stadtteil Vorwerk

- **Zwischennutzung ehemalige Rauh & Ploß-Brache**

Für eine innerstädtische Brachfläche, für die kein tragfähiges Investitionskonzept gefunden werden konnte, wurde 2003 ein Bürgerideenwettbewerb ausgelobt, der darauf abzielte, prämierte Vorschläge von Bürgern für eine Zwischennutzung des Geländes umzusetzen.

- **Stadteingang West**

Der Marienplatz und seine Umgebung sind das städtebauliche Eingangstor vom Westen in die Stadt Selb. Gleichzeitig stellt dieser Platz das Scharnier zwischen einer erfolgreich umgenutzten ehemaligen Porzellanfabrik zu einem Porzellanfabrikverkauf und der Innenstadt dar. Die strukturelle und gestalterische Aufwertung dieses Stadtraums soll beispielhaft für Erneuerungsprozesse in Selb vorgenommen werden.

- **Pflegenetzwerk**

Die Alterung der Gesamtbevölkerung Selbs schreitet voran. Vor diesem Hintergrund wird ein erhöhter Bedarf an Dienstleistungen und Wohnangeboten für ältere Menschen gesehen. Im Rahmen des Impulsprojektes soll ein gesamtstädtisches Netzwerk für Gesundheit und Pflege initiiert werden, das innovative ambulante und stationäre Betreuungs- und Pflegeangebote miteinander verknüpft. Die Umnutzung leer stehender Gebäude ist wichtiger Bestandteil dieses strategischen Ansatzes.

- **Aufwertung und Rückbau im Geschosswohnungsbau**

Schon heute ist erkennbar, dass ein Teil leer stehender Wohnungen im Geschosswohnungsbau im heutigen Zustand keiner weiteren Nutzung zuzuführen ist. Daher sollen beispielhaft zielgruppenspezifische Anpassungsmaßnahmen vorgenommen, neue Wohnformen erprobt, mit neuen Eigentumsformen experimentiert und ggf. auch Einzelobjekte abgerissen werden.

### **Stand des Vorhabens Ende 2003**

Die Vorbereitung und Durchführung des Bürgerideenwettbewerbs zur Zwischennutzung der ehemaligen Rauh & Ploß-Brache war insofern erfolgreich, als sich viele Selber Bürger mit der Zukunft der Stadt am Beispiel einer innerstädtischen Brache auseinandergesetzt haben und 22 konkrete Ideen eingereicht wurden. Auf der Basis der prämierten Vorschläge wird von Fachplanern ein konkreter Umsetzungsplan erarbeitet, der noch 2004 zur Realisierung kommen soll.

Im Herbst 2003 wurde das integrierte Stadtentwicklungskonzept fertig gestellt, im Stadtrat behandelt und in einer Bürgerversammlung der Öffentlichkeit präsentiert. Das Konzept mit seinem räumlichen Leitbild ist die Basis für die weiteren Konkretisierungsbemühungen, die auch über die oben genannten bzw. geplanten Impulsprojekte hinausgehen.

## **Stadtumbau-Profil**

### **Typ:**

Kleinstadt im ländlichen Raum mit flächenhafter Industriebrachenproblematik u. Mietwohnungsleerstand

### **Strategie:**

Belebung der Innenstadt durch gezielte städtebauliche Interventionen, Rückbau u. zielgruppenspezifische Anpassung leer stehender Wohngebäude zur Konsolidierung des Wohnungsmarktes

### **Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:**

- einem räumlichen Leitbild für eine schrumpfende Stadt
- Umgang mit leer stehenden Industrieimmobilien an integrierten Standorten
- Aushandlung stadtverträglicher Reduzierung des Wohnungsbestandes zw. Wohnungseigentümern
- Alternativen zur Handlungsstrategie «Abriss» bei starkem Wohnungsüberhang
- Bedeutung eines Bürgerideenwettbewerbes für einen Stadtumbaudialog



Leer stehendes Wohngebäude

### **Ansprechpartner:**

Helmut Resch

Stadt Selb

Postfach 1580

95089 Selb

Tel: 09287/883-157

Fax: 09287/883-180

Email: [helmut.resch@selb.de](mailto:helmut.resch@selb.de)



## Völklingen

### – die Stahlstadt

#### Herausforderungen

Die Stadt Völklingen zählte einst zu den bedeutendsten Montanstandorten in der Bundesrepublik. Eindrucksvolles Zeugnis der für die Stadt so prägenden industriellen Vergangenheit ist die durch die UNESCO als Weltkulturerbe ausgewiesene Völklinger Hütte. Die Schließung der Hochöfen im Jahre 1986 bedeutete einen einschneidenden Wendepunkt für die Entwicklung der Stadt. Der Verlust der Arbeitsplätze war immens: Noch Ende der 1960er Jahre waren rund 15.500 und damit 50% aller in der Eisen- und Metallbranche tätigen Menschen des Saarlandes bei den 1881 gegründeten Röchlingschen Eisen- und Stahlwerken, der heutigen Saarstahl AG, beschäftigt. Auch heute ist die Entwicklung der Stadt stark an die Zukunft des Montanstandortes Deutschland gekoppelt: Rund 15% aller Beschäftigten der Stadt verdienen ihren Lebensunterhalt in Bergbau und Energiewirtschaft, die Saarstahl AG ist mit rund 3.700 Beschäftigten größter Arbeitgeber.

Die Bewältigung des montanindustriellen Strukturwandels ist daher für die Stadt noch immer eine zentrale Aufgabe. Die an sie gestellten Anforderungen sind vielschichtig und reichen von der Schaffung von zukunftsfähigen Arbeitsplätzen über die Abfederung sozialer Problemlagen bis hin zum Umgang mit städtebaulichen Aufgabenstellungen. Der Handlungsbedarf ist weiterhin hoch, denn mit einer Arbeitslosenquote von rund 16% liegt Völklingen erheblich über dem saarländischen Durchschnitt. Parallel zur Freisetzung von Beschäftigten und einem überdurchschnittlichen Anteil an Sozialhilfeempfängern hat die Stadt mit einem Attraktivitätsverlust zu kämpfen. Aufgrund fehlender Perspektiven verlassen gerade junge Leute die Stadt. Der jährliche Bevölkerungsverlust beträgt durchschnittlich 0,8%.

Die Herausforderungen, vor denen die Stadt Völklingen steht, sind im Kernbereich der Innenstadt besonders offensichtlich. Neben der typischen Innenstadtproblematik durch die Konkurrenz von Einzelhandelsstandorten auf der «grünen Wiese» und der Lage zwischen zwei attraktiven Nachbarstädten haben der innerstädtische Handel und die Gastronomie unter einem immensen Kaufkraftverlust zu leiden. Besonders einschneidend hat sich die Schließung der Hütte ausgewirkt: Da die Eisen- und Stahlwerke innenstadtnah gelegen sind, haben die Beschäftigten traditionell die Angebote der Völklinger City für ihre Einkäufe genutzt. Heute stehen rund 40% der Einzelhandelsfläche in der Innenstadt leer und der Sanierungsbedarf des Gebäudebestandes ist hoch. Demgegenüber ist aufgrund einer äußerst geringen Renditeerwartung und fehlender Zukunftsperspektiven das Investitionsinteresse der Eigentümer gering.

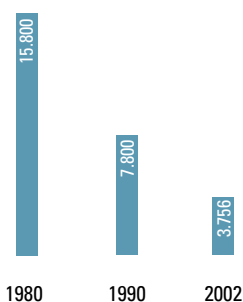
Die Dominanz der Industrie in Fläche, Image und Stadtstruktur sowie ein enger finanzieller Spielraum und mangelndes privates Finanzierungsinteresse erschweren es den kommunalen Verantwortungsträgern immer wieder zu tragfähigen – und vor allem finanzierbaren – Zukunftsperspektiven zu gelangen.

#### Wege in die Zukunft

Die Stadt Völklingen hat bereits in den Anfängen der sich abzeichnenden Strukturkrise im Montansektor begonnen, den Wandel aktiv zu gestalten. Es sind verschiedene Gutachten und Planungen, unter anderem zur Innenstadt und zum Weltkulturerbe, erstellt worden. Positive Entwicklungsimpulse werden durch die städtebauliche Anbindung der kulturhistorisch bedeutsamen Völklinger Hütte an die Innenstadt erwartet. Seit einigen Jahren arbeitet die Stadt an einer Zusammenführung von Einzelansätzen und zentralen Akteuren, um zu einem gemeinsamen Arbeitsprogramm «Stadtentwicklung» zu gelangen. Vorarbeiten für ein integriertes Stadtentwicklungskonzept wurden im Rahmen des Programms «Die soziale Stadt» im Jahr 2001 begonnen. Im Rahmen von Stadtumbau West ist das integrierte Handlungskonzept Ende 2003 fertig gestellt worden. Vorrangiges Ziel des Stadtumbaus ist es, das Stadtzentrum unter den heute geltenden Rahmenbedingungen wiederzubeleben und seine Funktion als Ort des Austausches, der Kommunikation, der Stadtkultur und -politik wiederherzustellen.

**Oberbürgermeister Klaus Lorig:**  
*«Der Strukturwandel erfordert in Völklingen deutlich mehr Engagement und Anstrengungen in städtebaulicher und stadtentwicklungspolitischer Sicht als in den meisten anderen vergleichbaren Mittelstädten Westdeutschlands. Die Strategieentwicklung zum Umgang mit leer stehenden privaten Großimmobilien und die projektorientierte Entwicklung eines räumlichen Leitbildes für die schrumpfende Innenstadt sind Aufgaben im Stadtumbau, die zukunftsweisend für die nächsten Jahrzehnte in Völklingen sein werden.»*

**Arbeitnehmer Saarstahl AG am Standort Völklingen**



Quelle: Angaben der Stadt



Weltkulturerbe «Völklinger Hütte»

## Impulsprojekte

Die Stadt Völklingen hat sich auf mehrere Impulsthemen festgelegt, die im Rahmen der konzeptionellen Arbeiten zu Impulsprojekten weiterentwickelt wurden.

- Unter der Themenstellung **«Geschäftsstandort Innenstadt»** sieht die Stadt verschiedene räumlich begrenzte Um- bzw. Rückbaumaßnahmen innerstädtischer Geschäfts- und Dienstleistungsgebäude auf der Grundlage entsprechender Gebäude-Sanierungskonzepte vor. Begleitend wird ein Umzugsmanagement zur Konzentration von Ladenlokalen auf den Kernbereich der Innenstadt durchgeführt. Bestandteile dieses Impulsthemas sind außerdem Maßnahmen zur Aufwertung des innerstädtischen Straßenraumes in einer für die Anbindung des Weltkulturerbes an die Innenstadt bedeutenden Achse (Rathausstraße). Weitere konzeptionelle Arbeiten betreffen die Frage des Umgangs mit zwei leer stehenden stadtbildprägenden Großimmobilien im Innenstadtbereich.
- Unter dem Impulsthema **«Gastronomie und Kultur in der Innenstadt»** sind vorwiegend gestalterische Maßnahmen im öffentlichen Raum vorgesehen, von denen man sich eine kulturelle Wiederbelebung verspricht.
- Maßnahmen unter dem Impulsthema **«Wohnen und Grün in der Innenstadt»** sollen dem Wohnstandort Innenstadt wieder größere Attraktivität verleihen. Auf der Basis einer Wohnungsmarktanalyse und individueller Gebäudekonzepte sind Um- bzw. Rückbaumaßnahmen von Wohngebäuden im Kernbereich der Innenstadt vorgesehen. Im Einzelfall wird auch der bedarfsgerechte Neubau von Wohnraum nicht ausgeschlossen, sofern dadurch eine Revitalisierung erreicht werden kann.

Zur Begleitung der Impulsprojekte hat die Stadt Völklingen eine umfassende Imagekampagne mit neuen Teilnehmungsformen für Bürger, Bewohner und Gebäudeeigentümer erarbeitet, um das Thema Stadtumbau und die Vorhaben «in die Köpfe» der Völklinger zu transportieren.

## Stand des Vorhabens Ende 2003

Das erste Arbeitsjahr in Völklingen war von einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit geprägt. Unter anderem wurden zwei so genannte «Stadtumbauwochen» durchgeführt, im Rahmen derer sich die Bürger über laufende Projekte informieren konnten. In diesem Zusammenhang wurde auch ein «Stadtumbaulokal» im Stadtzentrum initiiert, in welchem Informationsveranstaltungen, Workshops und Arbeitsgespräche stattfinden. Dies gibt Interessierten die Möglichkeit, sich regelmäßig über das Vorhaben und den Stand der Dinge zu informieren und eigene Ideen einzubringen. Positive Erfahrungen konnten außerdem mit einem eigens gedrehten Imagefilm und einem Flyer unter dem Slogan «Völklingen macht sich auf die Socken» erzielt werden. Neben der Öffentlichkeitsarbeit sind intensive konzeptionelle Vorarbeiten und Untersuchungen wie z.B. eine Wohnungsmarktanalyse, ein Freiraumkonzept und ein Branchenmixkonzept für die Innenstadt begonnen worden. Auf der Basis eines zwischenzeitlich vorliegenden Gebäudesanierungskonzeptes für fünf stadtbildprägende Gebäude in der Rathausstraße ist ein Fassadensanierungsprogramm aufgelegt worden, das den Eigentümern Zuschüsse bei Sanierungsmaßnahmen, insbesondere im stadtbildprägenden äußeren Bereich, in Aussicht stellt.

Die Stadt Völklingen ist bestrebt, auch weiterhin eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit am Stadtumbau zu erreichen. Zu den Impulsvorhaben «Geschäftsstandort Innenstadt» und «Wohnen und Grün in der Innenstadt» konnten bereits öffentliche Arbeitsgruppen initiiert werden, die die Umsetzung der Einzelprojekte begleiten. Auch für die weiteren Impulsprojekte wird dieses Vorgehen angestrebt. Um Gebäudeeigentümer und potenzielle Investoren im Innenstadtbereich stärker zu Investitionen anzuregen und an der Umsetzung von Maßnahmen zu beteiligen, werden persönliche Gespräche zwischen Stadt und Eigentümern bzw. Investoren geführt und diese durch Informationsveranstaltungen über den weiteren Verlauf des Projektes informiert.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

Innenstadt einer peripher gelegenen Mittelstadt mit flächenhaften Industriebrachen u. Wohnungsleerständen

### Strategie:

Städtebauliche Interventionen zur Stärkung des Wohn-, Einzelhandels- u. Dienstleistungsstandortes Innenstadt u. deren Flankierung durch eine umfassende Imagekampagne

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

- einem räumlichen Leitbild für eine schrumpfende Stadt
- Konzentration von Impulsen der Stadtentwicklung auf den Kernbereich einer Stadt
- erfolgreichem Umgang mit leer stehenden Einzelhandels- u. Büroimmobilien in der Innenstadt
- Initiierung von Investitionen privater Eigentümer von Wohnimmobilien
- Bedeutung systematischer Öffentlichkeitsarbeit für die Bewältigung von Schrumpfungsprozessen



Jugendstilhäuser Rathausstraße

### Ansprechpartnerin:

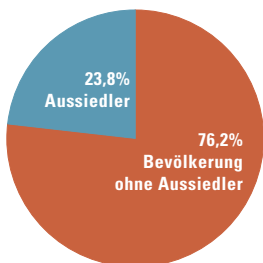
Andrea Chlench  
Stadt Völklingen  
Hindenburgplatz  
66333 Völklingen  
Tel: 06898/13-2500  
Fax: 06898/13-2007

Email: [andrea.chlench@voelklingen.de](mailto:andrea.chlench@voelklingen.de)



**Bürgermeister Alfred Schrenk:**  
«Mit Stadtumbau West können wir den dringlichen Umbauprozess der Gemeinde Wildflecken in Gang setzen und am Knowhow der anderen Pilotstädte teilhaben.»

**Anteil der Aussiedler an der Gesamtbevölkerung\***  
(Stand 2002)



\* 3.500 Einwohner insgesamt  
Quelle: Angaben der Gemeinde



Wohngebäude mit Anbau in der Fleischhauerstraße

## Wildflecken

### – ländliche Gemeinde mit Rückzug des Militärs

#### Herausforderungen

Die heute 3.500 Einwohner zählende Gemeinde Wildflecken – in der bayerischen Rhön zwischen Würzburg und Fulda gelegen – war seit den 1930er Jahren Spielball militärischer Interessenslagen. Noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts war Wildflecken eine dörfliche Siedlung. Erst der Bau eines Truppenübungsplatzes, eines Lagers sowie einer Munitionsanstalt und einer Heeresverpflegungsanstalt 1937/38 veränderte die dörflichen Strukturen nachhaltig. Die Arbeitskräfte, die für den Bau der militärischen Einrichtungen notwendig waren, wurden schon damals in einer eigens errichteten Arbeitersiedlung an der Fleischhauerstraße im Altort Wildflecken untergebracht.

Nach dem 2. Weltkrieg wurden alle militärischen Anlagen, die seit Ende der 1930er Jahre entstanden waren, von den Amerikanern übernommen und durch weitere Anlagen ergänzt. 1956 zog die Bundeswehr in das von den Amerikanern unterhaltene Lager ein. Im Bereich der früheren Munitionsanstalt wurde später die «Rhönkaserne» eingerichtet. Bereits 1949 hatte sich dort eine Papierhülsenfabrikation angesiedelt, die heute mit 500 Arbeitsplätzen Hauptarbeitgeber und -steuerzahler der Gemeinde ist.

Das Militär übte in mehrerlei Hinsicht einen entscheidenden Einfluss auf die gemeindliche Entwicklung aus: Einerseits stellten die Amerikaner eine große Zahl ziviler Arbeitsplätze zur Verfügung, andererseits belebte die Stationierung von alleine 8.000 amerikanischen Soldaten mit ihren Angehörigen das örtliche Handels- und Dienstleistungsgewerbe. Darüber hinaus schuf das Militär die strukturellen Voraussetzungen für die Ansiedlung einiger Unternehmen in Wildflecken.

Durch den Abzug der Amerikaner im Jahr 1994 kam die bis dahin günstige Entwicklung zu einem jähen Stillstand. Alleine 830 zivile Arbeitsplätze gingen verloren. 1995 schloss dann auch noch die Rhönkaserne und hinterließ eine Konversionsfläche von ca. 30 Hektar.

Nach dem Abzug großer Teile des Militärs stecken nun die Infrastruktur und das Wohnraumangebot von Wildflecken für die verbleibenden Einwohner «in viel zu großen Schuhen». 30% Leerstand im Geschosswohnungsbau, der teilweise aus den 1940er Jahren stammt, teilweise aber auch für Angehörige der amerikanischen Soldaten erst in den 1960er und 70er Jahren erbaut wurde, ist Ausdruck dieses Überangebots. Die in den 1990er Jahren zugewanderten Aussiedler haben zwar Wohnungsleerstand reduziert, aber gleichzeitig zu sozialen Veränderungen beigetragen. Ein Anteil von nahezu 25% Aussiedlern an allen Einwohnern und weiteren 4% ausländischen Mitbürgern stellt für alle Beteiligten eine große Herausforderung für die Integrationsbereitschaft dar.

Für eine kleine Kommune steht Wildflecken vor einem großen Umbauprozess: Im zentralen Ortsteil Wildflecken wird ein Teilabriss von Gebäudezeilen im Sinne einer Marktbereinigung zu organisieren sein, bei gleichzeitiger Modernisierung der verbleibenden Bestände. Im ca. drei Kilometer entfernten Oberwildflecken, in dem ehemals die Munitionsanstalt und die Rhönkaserne angesiedelt waren, ist ebenfalls der Rückbau von Wohnungen vorzunehmen und eine Nachnutzungsperspektive für das ca. 30 Hektar große Konversionsgelände der Kaserne zu erarbeiten.

#### Wege in die Zukunft

Eine Kommune der Größe von Wildflecken verfügt weder über die Personalressourcen noch die fachlichen Kompetenzen, um die skizzierten Aufgaben alleine anzugehen. Bei ihren Bemühungen, Strategien zur Bewältigung des konversionsbedingten Wandels zu entwickeln, ist die Gemeinde verstärkt auf die Beauftragung von Planungs- und Dienstleistungsunternehmen und auf die Unterstützung durch Fachbe-

hörden angewiesen. Die Stadtumbau West-Teilnahme verschafft diesen Anstrengungen neue Schubkraft, indem nicht nur planerische Kompetenz zur Seite steht, sondern auch Fördermittel für investive Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

### Impulsprojekte

Im Rahmen von Stadtumbau West wird für Wildflecken ein integriertes Gemeindeentwicklungskonzept erarbeitet, das wohnungswirtschaftliche Fragestellungen vertieft und eine Stärken-Schwächen-Analyse der wirtschaftlichen Situation vornimmt.

#### • Impulsprojektbereich Schlesierstraße

Im Ortsteil Oberwildflecken befinden sich entlang der Schlesierstraße lange Zeilen eingeschossiger, sanierungsbedürftiger Wohnbauten. Ein Komplex öffentlicher Einrichtungen schließt sich daran an. Die Nähe zu einem Gewerbebetrieb beeinträchtigt die Wohnfunktion dieses städtebaulich heterogenen Gebietes. In diesem Quartier ist daher eine städtebauliche Neuordnung vorgesehen, die Nachverdichtung bzw. Ersatzbebauung mit Einfamilienhäusern ebenso beinhaltet wie Wohnumfeldmaßnahmen.

#### • Impulsprojektbereich Fleischhauerstraße

In der Fleischhauerstraße im Zentrum Wildfleckens wurden Ende der 1930er Jahre Arbeiterwohnungen für die Beschäftigten des damaligen Lagers Wildflecken erbaut. Die lang gestreckten Gebäude bilden den östlichen Ortsrand mit einer attraktiven Lage an der Hangkante eines Seitentals. Aufgrund fehlender Nachfrage für die modernisierungsbedürftigen Wohnungen ist ein hoher Leerstand zu verzeichnen. Neben der Modernisierung von Gebäuden sind hier auch Gebäudeabbrüche in der Diskussion. Durch Abbruch von Geschosswohnungen frei werdende Flächen könnten ggf. als Bauflächen für Einfamilienhäuser genutzt werden.

#### • Impulsprojektbereich der ehemaligen Rhönkaserne

Schon in der Vergangenheit konnten auf dem Areal der ehemaligen Rhönkaserne kleinere Gewerbebetriebe angesiedelt werden. Eine Qualifizierung des Standortes, im Zusammenhang mit dem Erweiterungsinteresse eines benachbarten Betriebes setzt eine städtebauliche Rahmenplanung mit integriertem Handlungskonzept und ergänzenden Fachplanungen sowie eine Verbesserung der verkehrlichen Erschließung voraus. Die vorbereitenden Planungen und erste Umsetzungsschritte sollen am Standort vorgenommen werden.

### Stand des Vorhabens Ende 2003

Mit der Beauftragung eines Planungsbüros und eines wohnungswirtschaftlichen Beratungsunternehmens konnten seit Sommer 2003 die konzeptionellen Arbeiten wie auch die Vorbereitung der investiven Maßnahmen vorangetrieben werden. Dabei wird ein dialog- und beteiligungsorientiertes Verfahren gewählt: Die Erstellung des integrierten Gemeindeentwicklungskonzeptes erfolgt unter Einbeziehung von Arbeitskreisen auf Ortsteilebene. Zwischenergebnisse werden in Bürgerversammlungen vorgestellt und diskutiert.

Mit den Mietern und Eigentümern der Wohnungen in der Schlesier- und der Fleischhauerstraße wurden Einzelgespräche geführt. Auf Seiten der Mieter konnten dadurch Irritationen aufgeklärt werden, die durch Presseveröffentlichungen über mögliche Gebäudeabrisse in einer frühen Phase des Stadtumbau West-Vorhabens ausgelöst worden waren. Erste Vorbereitungen zum Abriss eines leer stehenden Gebäudes im Schwerpunktgebiet Fleischhauerstraße (Eierhauckweg) wurden vorgenommen und die Erarbeitung von Kosten- und Finanzierungsszenarien für den Umgang mit den Wohnungsbeständen wurde in Angriff genommen.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

Ländliche Gemeinde mit militärischen Konversionsflächen u. flächenhaftem Wohnungsleerstand

### Strategie:

Rückbau u. Modernisierung von Wohnungsbeständen sowie Erarbeitung einer Nutzungsperspektive für ein Konversionsgelände

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

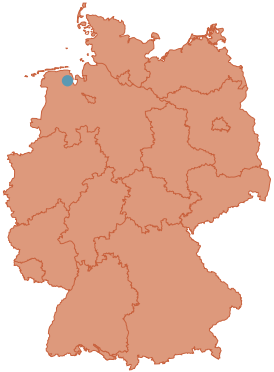
- einem räumlichen Leitbild für eine schrumpfende Landgemeinde
- Aushandlung verträglicher Reduzierung eines Wohnungsbestandes zw. Wohnungseigentümern
- Nachfrage nach Einfamilien- u. Reihenhäusern als Ersatzbebauung von 1950er-Jahre Mietwohnungsgebäuden u. deren Beitrag zur sozialen Stabilisierung
- Gewerbestandortentwicklung auf Konversionsgelände in enger Zusammenarbeit mit ortsansässigen Unternehmen



Wohngebäude in der Schlesierstraße

### Ansprechpartner:

Bürgermeister Alfred Schrenk  
Gemeinde Wildflecken  
Rathausplatz 1  
97772 Wildflecken  
Tel: 09745/9151-0  
Fax: 09745/9151-25  
Email: buergermeister@wildflecken.de



# Wilhelmshaven

## – die Marine- und Hafenstadt

### Herausforderungen

Die strategisch günstige Lage am Jadebusen hat Wilhelmshaven schon frühzeitig zum bedeutendsten Marinestandort an der Nordsee gemacht. So weihte am 17. Juni 1869 König Wilhelm I. von Preußen den Hafen als Marinestützpunkt ein und gab der damit entstandenen Siedlung seinen Namen. Seit dieser Zeit wuchs die Stadt als Flotten-, Hafen-, und Werftenstandort kontinuierlich und wurde 1938 zur Großstadt. Die damaligen Planungen verfolgten das Ziel einer «Stadt der Fünfhunderttausend». Während des 2. Weltkrieges zerstörten aber mehr als 100 Luftangriffe die Stadt zu zwei Dritteln. Nach 1945 suchten die Verantwortlichen für Wilhelmshaven eine neue Leitfunktion, welche die Jadestadt künftig eigenständig und losgelöst von einseitigen, militärischen Überlegungen entwickeln sollte. So wurde die Wirtschaft und hier besonders die industrielle Entwicklung forciert. 1957 kam es zum Bau des Ölhafens.

Trotz dieser Bemühungen blieb eine starke Abhängigkeit der Stadt Wilhelmshaven von der Bundeswehr, von Häfen und Werften bestehen und machte die Stadt anfällig gegenüber Standortveränderungen in diesen Bereichen. Noch heute arbeitet fast jeder zweite Erwerbstätige in staatlichen Dienstleistungen wie der Bundesmarine, im Gesundheits- und Bildungswesen sowie Hochschul- und Forschungseinrichtungen. Dabei waren die Stellenreduzierungen bei der Bundeswehr schon in der Vergangenheit schmerzhaft. Weitere Arbeitsplatzverluste, z.B. die Schließung der Olympia-Werke vor den Toren der Stadt Wilhelmshaven, konnten nicht kompensiert werden und so stieg die Arbeitslosenquote Mitte der 1990er Jahre auf fast 20% an. Seit 1980 hat sich die Beschäftigtenentwicklung der Stadt Wilhelmshaven von der des Landes und des Bundes abgekoppelt. Große Hoffnungen verbinden sich daher mit dem Jade-Weser-Port, dem geplanten einzigen deutschen Tiefseehafen für Containerschiffe, der aller Voraussicht nach ab 2005 gebaut wird.

Im engen Zusammenhang mit dem Rückgang von Arbeitsplätzen verliert Wilhelmshaven kontinuierlich an Einwohnern. Weitere Ursachen des Bevölkerungsrückgangs sind in der überdurchschnittlichen Alterung, dem Überhang von Sterbefällen gegenüber Geburten, aber auch in überregionaler Abwanderung und Umlandwanderung zu sehen. In den vergangenen drei Jahren konnten die bisherigen Einwohnerverluste allerdings gebremst werden.

Die mit den skizzierten Entwicklungen zunehmenden sozialen Problemlagen wie auch Leerstände von Wohnungen konzentrieren sich in drei Stadtteilen. Dies sind der zwischen Innenstadt und Hafen gelegene Stadtteil Südstadt/Bant aus der Gründerzeit, die innenstadtnah gelegene denkmalgeschützte Gartenstadtsiedlung Siebethsburg und Fedderwardergroden, eine Trabantensiedlung aus den 1940er Jahren. Bei jeweils spezifischen Ausgangslagen geht es in diesen Stadtteilen darum, angesichts eines für 2010 prognostizierten strukturellen Leerstands von über 3.700 Wohnungen<sup>1</sup> erfolgversprechende Strategien zwischen Marktberäumung und Marktanpassung zu finden.

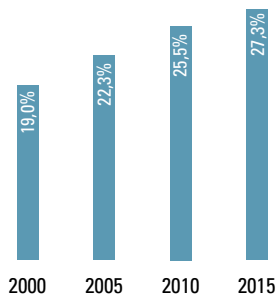
Die Stadt steht nun vor der Herausforderung, die Gebäudeeigentümer in den drei problematischen Stadtteilen bei einer erfolgreichen Anpassungsstrategie an die abnehmende Wohnungsnachfrage zu unterstützen und diese Strategie in ein noch zu entwickelndes stadtweites Stadtumbaukonzept zu integrieren.

### Wege in die Zukunft

In den drei vom sozialen und räumlichen Wandel in besonderer Weise betroffenen Stadtteilen wurden bereits in den vergangenen Jahren vielfältige Aktivitäten entfaltet: So ist beispielsweise die Aufnahme des Stadtteils Südstadt/Bant in das Bund-Länder-Programm «Die soziale Stadt» gelungen. Für Fedderwardergroden liegt eine Vorbereitende Untersuchung vor und für die Gartenstadt Siebethsburg wurden neben

**Oberbürgermeister Eberhard Menzel:**  
*«Mit Stadtumbau West wollen wir in Wilhelmshaven ein schlüssiges Gesamtkonzept zum notwendigen Stadtumbau erarbeiten und gleichzeitig die Stadtteile Siebethsburg und Fedderwardergroden stabilisieren.»*

### Vorausschätzung der Bevölkerung: Anteil der über 64-jährigen



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik



Gründerzeithaus in Siebethsburg

<sup>1</sup> Quelle: Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforchung (IES) 2001: Wohnungsprognose 2015: Berichte zu den Wohnungsmärkten; Hannover

einer Vorbereitenden Untersuchung auch schon Zukunftsprojekte herausgearbeitet, die auf zielgruppenorientierte Kundenpflege bzw. Neukundenansprache ausgerichtet sind. Die überwiegende Anzahl von Wohnungen in den Stadtteilen Fedderwardergroden und Siebethsburg sind im Eigentum von zwei lokalen, nicht-kommunalen Wohnungsbaunternehmen, die eng mit der Stadt zusammenarbeiten. Im Rahmen von Stadtumbau West wird ein stadtweites Dialogverfahren erprobt, das einen erfolgreichen Umgang mit den Bevölkerungsrückgängen und seinen Begleiterscheinungen ermöglicht. Darüber hinaus wird mit einem Stadtteilentwicklungskonzept eine langfristige Perspektive für Fedderwardergroden herausgearbeitet.

### Impulsprojekte

Der Einsatz der Fördermittel für Investitionen konzentriert sich auf die Stadtteile Siebethsburg und Fedderwardergroden:

- In Siebethsburg ergreift der Eigentümer, der Bauverein Rüstringen e.G., Maßnahmen zur Profilierung des Stadtteils als altengerechter Full-Service-Standort, investiert in kinder- und familienfreundliche Wohnangebote, schafft neuartige Wohnraumangebote für junge Erwachsene und errichtet eine Begegnungsstätte.
- In Fedderwardergroden baut die Wohnungsbaugesellschaft Jade mbH weitere Wohnungen zu Studentenwohnungen um, modernisiert Wohnungen für neue Mieterzielgruppen und verbessert das Wohnumfeld.

### Stand des Vorhabens Ende 2003

Der stadtweite Dialog «Stadtumbau Wilhelmshaven» wurde im September 2003 mit einer großen Auftaktveranstaltung erfolgreich gestartet und seitdem in fünf Arbeitskreisen fortgeführt. Die im Abstand von zwei Monaten tagenden Arbeitskreise beschäftigen sich mit den Auswirkungen der Schrumpfungprozesse und erarbeiten Handlungsansätze in den Themenbereichen Wohnen, Handel, Innenstadt, Wirtschaft, Versorgung und Kultur, Freizeit, Bildung. Die Arbeitsgruppen werden geleitet von lokalen Experten der jeweiligen Themenbereiche und ihre Teilnehmer kommen aus Behörden, Verbänden, Vereinen und Unternehmen. Die bisherige Resonanz auf diese Dialog-Konzeption ist gut und wird durch einen Flyer, eine Website ([www.gutebesserungen.de](http://www.gutebesserungen.de)), einen Newsletter und die lokale Präsenz in Form eines Stadtumbaubüros unterstützt. Parallel zum Start des stadtweiten Verfahrens wurde die Bestandsaufnahme im Rahmen des Stadtteilentwicklungskonzepts für den Stadtteil Fedderwardergroden erarbeitet und erste Überlegungen zu einem Handlungskonzept begonnen.

Bei den Impulsprojekten hat das starke Interesse der Wohnungswirtschaft an einer schnellen Realisierung zu einem großen Projektfortschritt geführt. Eine Tagespflegeeinrichtung für Alzheimer- und Demenzkranke, eine Sozialstation und räumliche Angebote für eine Kurzzeitpflege konnten bereits im April 2003 im Stadtteil Siebethsburg eröffnet werden. Die Auslastung ist gut. In Bezug auf die Projekte für die Zielgruppen Familien und junge Erwachsene wurden Standortentscheidungen getroffen und z.T. Bauanträge gestellt. Für die Zielgruppe Studierende konnte das Impulsprojekt «Students Village» in drei Gebäuden mit 30 Wohnplätzen in Fedderwardergroden realisiert werden. Für schwangere Frauen und junge Mütter wurde durch Umbau ein neues Wohnangebot für die Bedürfnisse Alleinerziehender geschaffen. In Wilhelmshaven werden damit erste Erfahrungen gesammelt, welchen Beitrag die zielgruppenspezifische Anpassung von Wohnungsbeständen unterschiedlicher Baualtersklassen als wohnungswirtschaftliche Strategie in schrumpfenden Städten Westdeutschlands leisten kann.

## Stadtumbau-Profil

### Typ:

Peripher gelegene Mittelstadt mit hohem Wohnungsleerstand in einem Gründerzeit- u. einem 1940er-Jahre-Stadtteil

### Strategie:

Stadtweites Dialogverfahren für die Auseinandersetzung mit Schrumpfungprozessen u. Unterstützung von Gebäudeeigentümern bei der zielgruppenspezifischen Anpassung ihrer Bestände

### Erwartete Erkenntnisse u.a. zu:

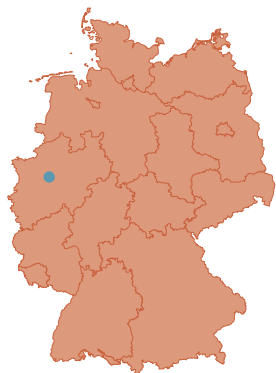
- einem räumlichen Leitbild für eine schrumpfende Stadt
- Aushandlung stadtverträglicher Reduzierung des Wohnungsbestandes zw. Wohnungseigentümern
- Bedeutung eines Stadtumbaudialoges für die Bewältigung der Problematik einer schrumpfenden Stadt
- Entwicklungsperspektiven für unterschiedliche Quartiere
- Aufwertungsstrategien in Altbauquartieren mit hohem Leerstand u. heterogener Eigentümerstruktur



Häuserzeile Fedderwardergroden

### Ansprechpartner:

Hennig Winde  
 Stadt Wilhelmshaven  
 Rathausplatz 9  
 26380 Wilhelmshaven  
 Tel: 04421/16-2679  
 Fax: 04421/16-2622  
 Email: [stadterneuerung@stadt.wilhelmshaven.de](mailto:stadterneuerung@stadt.wilhelmshaven.de)



## Essen

### – Dienstleistungsstadt im Ruhrgebiet

#### Herausforderungen

Die Stadt Essen, geographisches Zentrum der Metropolregion Ruhrgebiet, als Bürostandort «Schreibtisch des Ruhrgebiets», Sitz international bedeutender Konzerne, Messe- und Universitätsstadt mit weltweiter Geltung im Bereich des Gesundheitswesens ist mit 586.750 Einwohnern eine der herausragenden Städte des Ruhrgebiets. Auf den bereits in den 1960er Jahren einsetzenden montanindustriellen Strukturwandel in der ehemaligen Bergbaustadt Essen folgten schon früh starke Bevölkerungsrückgänge. Mit einem Verlust von über 35.000 Einwohnern zwischen 1992 und 2002 verzeichnet Essen auch noch in der jüngeren Vergangenheit vergleichsweise starke Rückgänge im Ruhrgebiet, die nach allen Prognosen in Zukunft anhalten und bis 2015 einen weiteren Verlust von bis zu 45.000 Einwohnern mit sich bringen werden. Diese Einwohnerverluste resultieren aus Sterbeüberschüssen bei der deutschen Bevölkerung, die durch Geburtenüberschüsse bei Einwohnern mit Migrationshintergrund nicht ausgeglichen werden. Wanderungsgewinne und -verluste sind mittlerweile ausgeglichen, wobei sich die Fortzüge weniger auf Gebiete mit ländlicher Raumstruktur, sondern auf andere Ballungsraumkernbereiche konzentrieren. Die Bevölkerung altert überdurchschnittlich schnell.

Historisch und naturräumlich bedingt unterteilt sich das Essener Stadtgebiet in den dicht besiedelten Norden und den durch ausgedehnte Grün- und Freiraumstrukturen geprägten Süden. Auch sozialräumlich betrachtet lässt sich ein Unterschied feststellen: Pointiert ausgedrückt kann man vom «armen, multiethnischen, jungen Norden» und vom «reichen, deutschen, alten Süden» sprechen.

Im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes Stadtumbau West erarbeitet Essen ein Stadtentwicklungskonzept «Essen-Perspektive 2015+». Die zentrale Frage lautet, mit welchen flächenbezogenen Strategien in den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur die Stadt Essen den erwarteten Bevölkerungsverlusten, Alterungstendenzen und räumlichen Segregationsprozessen begegnen kann.

#### Wege in die Zukunft

Unter dem Motto «Agieren statt reagieren» ist der Diskussionsprozess bereits in Essen initiiert worden. Das funktionierende gesamtstädtische Zentren-System und der relativ stabile Arbeitsmarkt besonders im zukunftssträchtigen tertiären Sektor werden als solide Grundlage für Stadtumbaustrategien gewertet, die die besondere Bedeutung Essens als Konzern- und Dienstleistungsstandort für eine ganze Region berücksichtigen.

Zur Eindämmung der Wanderungsverluste hat die Stadt Essen ein Wohnungsbauprogramm 2001 bis 2003 mit dem Ziel aufgelegt, durch Baulandausweisungen insbesondere im Bereich der Einfamilienhausbebauung Haushalte in ihrer Gründungsphase im Stadtgebiet zu halten. Über das Wohnungsbauprogramm hinaus werden weitere Maßnahmen erforderlich sein, um mit den oben skizzierten Entwicklungen eine sinnvolle «Perspektive 2015+» gestalten zu können.

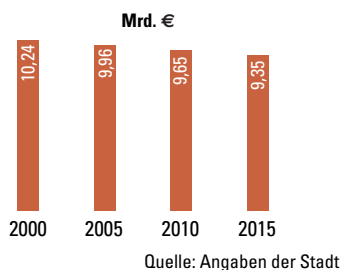
Die langjährige Praxis mit der Aufgabe «Soziale Stadt - Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf» stellt einen Erfahrungshintergrund dar, der für die Stadtumbauprozesse fruchtbar eingesetzt werden kann. Auch die eingetübte Zusammenarbeit der Kommune mit ansässigen Wohnungsunternehmen sowie die Kooperation von zehn Unternehmen im Rahmen des wohnungswirtschaftlichen Aufwertungs- und Anpassungsprojektes «Wohnen in Essen» erleichtern es der Stadt, erfolgversprechende Ansätze zur Bewältigung der Bevölkerungsverluste, Alterungs- und Segregationsprozesse zu entwickeln.

#### Oberbürgermeister

#### Dr. Wolfgang Reiniger:

«Mit der Förderung eines Stadtentwicklungskonzeptes für die Stadt Essen im Rahmen des Pilotprojekts «Stadtumbau West» kann eine Perspektive für die nächsten 10 bis 15 Jahre erarbeitet werden, die Lösungsansätze zum Umgang mit dem demographischen Wandel der Stadtgesellschaft und gegen soziale Ungleichgewichte in der Stadt aufzeigen kann.»

#### Entwicklung des Kaufkraftpotenzials durch sinkende Einwohnerzahlen



Baulücke an der Segerothstraße

#### Ansprechpartnerin:

Astrid Linn  
Stadt Essen  
Lindenallee 10  
45121 Essen  
Tel: 0201/88-61373  
Fax: 0201/88-61111  
Email: astrid.linn@amt61.essen.de

## Weitere Informationen

Weitergehende Informationen über das ExWoSt-Forschungsfeld  
finden Sie im Internet unter [www.stadtumbauwest.de](http://www.stadtumbauwest.de)

### **Forschungsagentur Stadtumbau West**

FORUM GmbH  
Donnerschweer Str. 4  
26123 Oldenburg

Zentrale Rufnummer  
für Stadtumbau West: 0441/98059 22  
Telefax: 0441/98059 18

Email: [info@forum-oldenburg.de](mailto:info@forum-oldenburg.de)  
Internet: [www.forum-oldenburg.de](http://www.forum-oldenburg.de)

### **Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung**

Internet: [www.bbr.bund.de](http://www.bbr.bund.de)  
(hier auch Informationen zu ExWoSt)

### **Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

Internet: [www.bmvbw.de](http://www.bmvbw.de)  
(hier auch Informationen zu Stadtumbau Ost)

### **Bezugshinweis:**

Einzelexemplare der vorliegenden Broschüre können  
schriftlich, telefonisch, per Fax, Email  
oder online bezogen werden bei:  
Forschungsagentur Stadtumbau West  
FORUM GmbH (siehe oben)

### **Bildnachweis**

Die Fotos, soweit nicht im Besitz der FORUM GmbH, wurden freundlicherweise  
von den Pilotstädten bzw. von Herrn Dr. Manfred Fuhrich zur Verfügung gestellt.

