



ARBEITSGEMEINSCHAFT
HISTORISCHE
STÄDTE



Bamberg Görlitz Lübeck Meißen Regensburg Stralsund

HISTORISCHE STÄDTE IN ZEITEN DES KLIMAWANDELS

50 JAHRE
ARBEITSGEMEINSCHAFT
HISTORISCHE STÄDTE



BAMBERG



LÜBECK

50
Jahre
1973 – 2023



MEISSEN



REGENSBURG



STRALSUND

INHALT

Kulturerbe als Zukunftspotenzial	4 - 5
Grußwort von Bundesministerin für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen Klara Geywitz	
Historische Städte im Klimawandel	6 - 7
Zusammenfassung für den eiligen Leser	
Wer wir sind	8 - 9
Die Arbeitsgemeinschaft Historische Städte: Bamberg, Görlitz, Lübeck, Meißen, Regensburg und Stralsund	
50 Jahre erfolgreiche Stadterneuerung und Kulturerbe-Pflege	10 - 11
Ausgewählte aktuelle Herausforderungen in historischen Innenstädten	12 - 18
Klimaschutz und Klimaanpassung	19 - 22
Eine Zukunftsaufgabe der Stadterneuerung	
Zehn zukunftsorientierte Projekte	23 - 67
Referenzprojekte zu Klimaschutz und Klimaanpassung aus den Städten der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte	
Bamberg – Lagarde-Campus	24 - 29
Görlitz – Bau.Lust.Offensive	30 - 33
Görlitz – Energie-Effizienz-Quartiere	34 - 37
Lübeck – Das neue Gründungsquartier	38 - 42
Lübeck – Neugestaltung der Beckergrube	43 - 45
Meißen – Die „Kümmerer“ als ein Baustein der Stadtsanierung	46 - 51
Regensburg – Klimaresilienz in der historischen Stadt	52 - 59
Regensburg – Haus der Bayerischen Geschichte	56 - 59
Stralsund – Mobihub Stralsund	60 - 63
Stralsund – Umgestaltung Neuer Markt	64 - 67
Klimaschutz und Klimaanpassung haben viele Gesichter	68 - 70
Erwartungen an Bund und Länder	71 - 73
Weitere Unterstützung für Kommunen beim Klimaschutz und bei der Klimaanpassung	
50 Jahre Arbeitsgemeinschaft Historische Städte	74 - 76
50 Jahre Best Practice der behutsamen Stadterneuerung und Denkmalpolitik	
Quellen und Literaturempfehlungen	77 - 78
Bildnachweise	79
Impressum	79



KULTURERBE ALS ZUKUNFTSPOTENZIAL

Grußwort von Klara Geywitz,
Bundesministerin für Wohnen,
Stadtentwicklung und Bauwesen

Liebe Leserinnen und Leser,

liebe Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte,

50 Jahre Arbeitsgemeinschaft Historische Städte – die Bedeutung dieses Jubiläums kann man erst ermessen, wenn man sich gedanklich auf eine Zeitreise in das Gründungsjahr dieses freiwilligen und informellen Zusammenschlusses von Kommunen mit wertvollen historischen Altstädten begibt. 1973 haben sich die drei Städte Bamberg, Lübeck und Regensburg unter dem etwas sperrigen Namen „BaLüRe“ zu einer Arbeits- und Interessengemeinschaft zusammengeschlossen, um das damals neue Instrument der Städtebauförderung für eine Erneuerung ihrer historischen Gebäudebestände zu nutzen. Das war seinerzeit ein außergewöhnliches, teilweise gar belächeltes Anliegen – denn die alten Quartiere der Städte galten vielen als abrisstauglich. Unter Stadtsanierung verstand man eher den flächenhaften Abriss von ganzen Baublocks und Quartieren. Die heute mehrheitlich praktizierte Herangehensweise einer Entwicklung aus dem Bestand war ein vollkommen neuer Gedanke, der damals in Politik und Fachwelt keineswegs mehrheitsfähig war.

Die Arbeitsgemeinschaft verstand ihre Aufgabe von Beginn an darin, die Interessen von Kommunen mit hochkarätigen denkmalgeschützten Altstädten durch eigene Erfahrungen und Anregungen in das lernende System der Städtebauförderung einzubringen. Es dauerte kein Jahrzehnt bis sich zeigte, wie wegweisend und richtig die damals von den drei Gründungsstädten der Arbeitsgemeinschaft eingeschlagene Richtung der „behutsamen Stadterneuerung“ war. Mitte der 1980er Jahre wurde dieses Modell zum allgemein anerkannten Leitbild der Stadterneuerung.

Mit der deutschen Wiedervereinigung erweiterte sich die Arbeitsgemeinschaft um die Städte Görlitz, Meißen und Stralsund aus den östlichen Ländern. Damit wurde aus dem Kürzel „BaLüRe“ die Arbeitsgemeinschaft Historische Städte. Als wichtiger Think Tank der Stadterneuerungspraxis, für Förderinstrumente und Denkmalpolitik, ist ihre Arbeit bis heute durch eine besondere fachliche Tiefe des Austauschs gekennzeichnet. Und sie ist beispielgebend für einige andere regionale Städteverbände, die die Belange des städtebaulichen Denkmalschutzes in ihren historischen Altstädten in den Mittelpunkt rücken.

Über die Jahre war die Arbeitsgemeinschaft mit immer neuen Aufgaben konfrontiert: Mit der Wiedervereinigung stellte sich die gewaltige Aufgabe der Stadterneuerung in den östlichen Ländern. Es kamen die Herausforderungen durch schrumpfende Städte und demographischen Wandel sowie

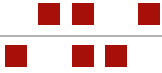
die energetische Erneuerung und damit nicht immer einfache Ertüchtigung von Denkmalen und Altstadtensembles hinzu. Und schließlich, ganz aktuell, geht es in der Arbeitsgemeinschaft um die Wettbewerbsfähigkeit des innerstädtischen Einzelhandels, die Post-Corona-Stadt und das drängende Thema des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel, das auch Schwerpunkt der vorliegenden Publikation ist.

All diesen Themen haben sich die Mitwirkenden aus den Städten der Arbeitsgemeinschaft aktiv gestellt und dabei nach Wegen gesucht, wie die alte Stadt – wie ihre alte Stadt – für die neuen Anforderungen und sich stetig wandelnden Bedingungen und Bedürfnisse seiner Bewohnerinnen und Bewohner gerüstet bzw. angepasst werden kann.

Das bekannte Zitat des französischen Parlamentariers Jean Jaurès von 1910 mag heute etwas pathetisch anmuten, aber es passt auch hier: Bewahrung der Tradition bedeutet nicht das Bewahren und Verehren der Asche, sondern das Weitertragen der Flamme. Nirgends kann man dies besser erkennen und erleben, als bei Spaziergängen durch die sechs Städte der Arbeitsgemeinschaft. Inzwischen sind vier der sechs Städte als Stätten des UNESCO-Weltkulturerbes gelistet. Das hat ihnen noch einmal mehr kulturelles Renommee verschafft – und auch mehr Besucher, ist also ein ökonomisch quantifizierbarer touristischer Standortfaktor. Die historischen Städte sind aber alles andere als urbane Freilichtmuseen. Sie sind lebendige Orte mit einem dichten Nebeneinander von Sehenswürdigkeiten, Einkaufsmeilen, Arbeits- und Kulturstätten und einem vitalen, pulsierenden Gemeinwesen. Historische Städte sind keine steinernen Zeugnisse ihrer selbst, sondern gelungene Beispiele dafür, wie die physische Substanz und Struktur der historischen Stadt mit dem Alltag und den Anforderungen der Gegenwart verschränkt werden kann.

Altstadtkerne sind keine planerischen Problemfälle, die mit viel Aufwand an heutige Anforderungen angepasst werden müssen. Im Gegenteil: Die 15-Minuten-Stadt der kurzen Wege und der räumlich eng vernetzten Funktionen gilt als nachhaltiges, verkehrsarmses und klimagerechtes Modell künftiger Urbanität. In den dichten Zentren historischer Städte ist sie längst Realität.

Klara Geywitz
Bundesministerin für Wohnen,
Stadtentwicklung und Bauwesen



HISTORISCHE STÄDTE IM KLIMAWANDEL

Zusammenfassung für den eiligen Leser

Die vorliegende Publikation „Historische Städte in Zeiten des Klimawandels“ erscheint aus Anlass des 50-jährigen Bestehens der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte im Jahr 2023. Neben einem Blick auf die Vielzahl spezifischer Stadterneuerungs- und Entwicklungsaufgaben von Städten mit wertvollem Bauerbe widmet sie sich einem derzeit besonders drängenden Thema: Die Herausforderungen von Klimaschutz und Klimaanpassung und wie diese denkmalgerecht und stadtbildverträglich in den Ensembles historischer Städte umgesetzt werden können.

Am 14. September 1973 wurde in Bamberg die Arbeitsgemeinschaft der Städte Bamberg, Lübeck und Regensburg (kurz: AG BaLüRe) gegründet – als eine Interessenvertretung von Kommunen mit hochkarätigen denkmalgeschützten Altstädten. Mit der Wiedervereinigung kamen 1991 die drei ostdeutschen Städte Meißen, Görlitz und Stralsund hinzu und der Zusammenschluss hieß fortan: Arbeitsgemeinschaft Historische Städte (AG).

Neben dem intensiven Erfahrungsaustausch an regelmäßigen Treffen sieht die Arbeitsgemeinschaft ihre Aufgabe darin, die spezifischen Belange von Städten mit historischen Zentren gegenüber den Ländern und dem Bund zu vertreten. Zentral ist

dabei das Anliegen, auf die Inhalte der Gesetzgebung und der Ausführungsbestimmungen zur Städtebauförderung sowie die Finanzierungsmodalitäten bei der Sanierung mittelalterlicher Altstädte einzuwirken.

Anfang der 1970er Jahre, als Stadtsanierung in Ost wie West fast immer als großflächiger Abriss und anschließender Neubau praktiziert wurde, waren die drei Gründungsstädte der Arbeitsgemeinschaft mit ihrer Vorstellung einer erhaltenen Erneuerung der bestehenden Substanz und einem auf das Ensemble bezogenen Denkmalverständnis ihrer Zeit weit voraus. Erst ab Mitte der 1970er Jahre setzte ein gewisses Umdenken ein. Daran hatte zweifellos auch die Öffentlichkeitsarbeit der AG und erste erfolgreiche Sanierungsmaßnahmen im Bestand ihren Anteil.

Neben der „klassischen“ Sanierung von Gebäuden und Stadträumen besteht eine kontinuierliche Aufgabe der städtischen Verwaltungen darin, die historischen Zentren an gewandelte Anforderungen anzupassen: Um die Jahrtausendwende war Energieeffizienz das omnipräsente Thema, eingehend mit der Diskussion, wie energetische Erneuerung von Gebäuden und Denkmalschutz in Einklang zu bringen seien. Mobilität im historischen Zentrum sinnvoll zu gestalten, bildet ein stadtplanerisches Dauerthema, insbesondere in den dichten Stadtkernen mit ihren begrenzten Platzreserven.

Der Erhalt der kompakten Stadt als Lebensraum schont Ressourcen und trägt proaktiv zum Klimaschutz bei. Stuckfassaden am Görlitzer Zentrumsrand, 2015.



Schon seit geraumer Zeit schwächen der Strukturwandel im Handel und der Boom der Online-Marktplätze den Einzelhandel in den historischen Zentren. Ein Negativtrend, der sich infolge der Corona-Pandemie weiter zuspitzte. In der Konsequenz suchen Kommunen derzeit nach Wegen, wie sie den stationären Einzelhandel stärken und andere originär städtische Nutzungen in die historischen Stadtkerne zurückholen können.

Unter den Vorzeichen von Klimaschutz und Klimaanpassung sehen sich Städte allerorten heute mit elementaren Transformationsaufgaben konfrontiert, die in ganz besonderem Maße die historischen Zentren betreffen: Die hohe Denkmaldichte und die entsprechend ausgeprägten gestalterischen Restriktionen machen die Verwirklichung baulicher Klimaschutzmaßnahmen komplex. Auf der anderen Seite sind in der dichten, „steinernen“ Bebauungsstruktur der Stadtkerne Eingriffe zur Klimaanpassung besonders schwierig umzusetzen.

Ungeachtet solcher Komplexität reagieren die in der Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossenen Städte proaktiv auf die Herausforderungen des Klimawandels. In den vergangenen Jahren konnten sie eine Reihe klimarelevanter Projekte auf den Weg bringen, von denen zehn als Herzstück dieser Broschüre exemplarisch dokumentiert werden.

ZEHN HERAUSRAGENDE PROJEKTE

Eine Seite des Spektrums bilden Projekte wie das Haus der Bayerischen Geschichte in Regensburg, der Lagarde-Campus in Bamberg oder die Görlitzer Energie-Effizienz-Quartieren: Es handelt sich um Beispiele für neue Wege der Wärmeenergie-Gewinnung und z.B. effiziente Energienetze auf Quartiersebene, die hier einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Der Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen in der Lübecker Beckergrube sowie der Mobihub, ein in der Stralsunder Altstadt geplanter Mobilitätsstützpunkt, rufen in Erinnerung, dass Mobilität und städtische Verkehrspolitik eine zentrale Stellschraube für erfolgreichen Klimaschutz darstellen.

Die Bau.Lust.Offensive der Stadt Görlitz sowie die „Kümmerer“ als Baustein der Stadtsanierung von Meißen setzen noch etwas elementarer an: Sie verdeutlichen, dass auch die Sicherung sowie die Aktivierung innerstädtischer Immobilien, also der Kampf gegen Leerstand und innerstädtische Brachen, Ansatzpunkte des Klimaschutzes bilden: Denn auf diese Weise wird die in den Gebäuden gebundene graue Energie bewahrt. Sie zielen auf eine Stabilisierung des kompakten Gefüges der 15-Minuten-Stadt, einer Stadt der kurzen Wege und vernetzten Funktionen. Denn wo die Wege kurz sind, werden auch kaum Emissionen frei.



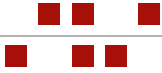
Ein weiteres Handlungsfeld bildet der öffentliche Stadtraum. Bei der Umgestaltung des Neuen Marktes in Stralsund geht es ähnlich wie an der Beckergrube in Lübeck um die Rückgewinnung von überdimensionierten Flächen des automobilen Verkehrs als urbane Aufenthaltsorte sowie für klimafreundliche Mobilitätsformen.

Bamberg will sein Welterbe als lebenswerten Lebensraum erhalten.

Bei dem Maßnahmenbündel zur klimaresilienten Umgestaltung der Regensburger Altstadt stehen indes Ziele der Klimaanpassung im Zentrum – insbesondere das Ziel, Bewohner wie auch Nutzer der Innenstadt besser vor sommerlichen Hitzephasen zu schützen. Die Vielfalt und der Umfang der heute und in Zukunft auf diesem Gebiet zu leistenden Aufgaben bestärken die Einschätzung, dass die Kommunen beim Klimaschutz und der Klimaanpassung mehr denn je einer kontinuierlichen und aufgabengerechten Unterstützung durch Bund und Länder bedürfen.

Unter anderem leiten sich aus dem dynamischen, vielschichtigen Spektrum der in der Studie skizzierten planerischen Zukunftsaufgaben im letzten Abschnitt einige politische Standpunkte ab. So ist es aus Sicht der Verfasser nötig, die Planungsinstrumente des Baugesetzbuchs verstärkt an die realen Planungsaufgaben anzupassen, damit sie von den Kommunen in der Praxis effektiv eingesetzt werden können. Ferner gilt es, die finanzielle Grundausstattung der Kommunen zu stärken, um mehr Handlungsspielraum und Flexibilität für die Innenstadtentwicklung zu schaffen.

Schließlich muss das öffentliche Fördersystem in Deutschland einfacher und übersichtlicher werden, was idealerweise einhergeht mit einem flexibleren und unbürokratischeren Procedere für die Beantragung und Verwaltung der Städtebaufördermittel. Wenn die Städte mit wertvollen historischen Zentren solcherart mit einer kompetenten Unterstützung ihrer Arbeit durch Bund und Länder rechnen können, bildet das die beste Voraussetzung, die bislang geleistete Arbeit bei der Bewahrung und Pflege des hier konzentrierten Bau- und Kulturerbes von nationalem und globalen Rang in der bisherigen Intensität und Qualität fortsetzen zu können.



WER WIR SIND

Die Arbeitsgemeinschaft Historische Städte: Bamberg, Görlitz, Lübeck, Meißen, Regensburg und Stralsund

Die Arbeitsgemeinschaft Historische Städte (AG Historische Städte) ist ein freiwilliger Zusammenschluss von sechs deutschen Städten mit weitgehend erhaltenen historischen Innenstädten. Hier ist also nicht nur der Großteil des historischen Gebäudebestands bewahrt, sondern auch der Stadtgrundriss und das Gesamtensemble der historischen Stadträume sind in seltener Geschlossenheit erlebbar. Dies ist einer der Gründe, weshalb vier der sechs Städte inzwischen als UNESCO-Welterbe gelistet sind. Durch ihr reiches historische Erbe verbunden, gründeten zunächst die drei Städte Bamberg, Lübeck und Regensburg im Jahre 1973 die Arbeitsgemeinschaft Bamberg - Lübeck - Regensburg. Anlass dafür war die Einführung des bundesdeutschen Städtebauförderungsgesetzes zwei Jahre zuvor.

Schon früh setzten sich die Mitgliedsstädte mit Fragen der behutsamen Stadterneuerung auseinander – als bestandsorientierte Alternative zur bis dahin vorherrschenden Flächensanierung, die oft umfangreichen Abbruch im Bestand bedeutete. Zentrales Anliegen der Gründungsmitglieder war es, sich darüber auszutauschen, wie das neue Instrumentarium der Städtebauförderung für Zwecke der behutsamen Stadterneuerung genutzt werden kann. So wurde früh nicht nur dem Erhalt der historischen Bauwerke, sondern auch der gewachsenen Stadträume große Bedeutung beigemessen. Mit der deutschen Wiedervereinigung vergrößerte

sich der Zusammenschluss und nannte sich fortan Arbeitsgemeinschaft Historische Städte: Mit Görlitz, Meißen und Stralsund wurden drei ostdeutsche Kommunen aufgenommen, die ebenfalls über große und erhaltenswürdige historische Gebäudebestände verfügten, deren Innenstädte baulich aber in sehr schlechtem Zustand waren. Für diese Städte gab der Austausch mit den drei westdeutschen Mitgliedsstädten und deren umfangreiche Stadterneuerungs-Erfahrungen wichtige Impulse.

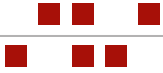
Das Handeln der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte war seit der Gründung darauf ausgerichtet, den gegenseitigen Austausch zu fördern. Es galt, die Partner von den örtlich gesammelten Erfahrungen und Lösungsansätzen in der Stadterneuerung profitieren zu lassen. Gleichzeitig erarbeitete man gemeinsame Positionen zu Themen der Stadterneuerung und insbesondere der Städtebauförderung in Städten mit wertvoller historischer Bausubstanz, die auch gegenüber externen Verantwortungs- und Entscheidungsträgern vertreten wurden. Mit den Jahren bildete sich auf diese Weise ein stabiles und zukunftsfähiges Kompetenzcluster. Auch durch Rückgriff auf ihr Praxiswissen und die gesammelte Strategiekompetenz konnten die Mitglieder in den vergangenen Jahrzehnten bei ihren Sanierungs- und Erneuerungsprozessen beachtliche Erfolge erzielen.

Der winterliche Drehbrückenplatz am
Lübecker Trave-Ufer





Oben: Die bis 1146 errichtete Steinernen Brücke ist die älteste erhaltene Brücke Deutschlands. Sie führt direkt in den Altstadt kern von Regensburg.
Oben rechts: Der Marktplatz von Meissen
Links: Die Kränzelstraße in Görlitz
Links unten: Hafen von Stralsund mit Ozeaneum



50 JAHRE ERFOLGREICHE STADTERNEUERUNG UND KULTURERBE-PFLEGE



Blick auf Bamberg, rechts vorne das
Brückenrathaus und die Regnitz

In den 1970er Jahren waren viele Innenstädte mit Bevölkerungsschwund und erheblichem Sanierungsbedarf der historischen Gebäudebestände konfrontiert. In der öffentlichen Wahrnehmung galten die teils schlecht belichteten Wohnungen mit ihren veralteten Ausstattungen als nicht mehr zeitgemäß. Die verwinkelten Altstadtgassen wurden nicht als pittoresk und geschichtsträchtig wahrgenommen, sondern als Relikte der Rückständigkeit. Viele Bewohner:innen kehrten den Innenstädten zugunsten neu errichteter Wohngebiete an den Rändern der Städte den Rücken. Investitionen blieben aus. Die Innenstädte waren in eine Abwärtsspirale geraten, an deren Ende der umfangreiche Verlust erhaltenswerter Bausubstanz, aber auch der Identität der Städte selbst stehen sollte.

Ähnlich bedrohlich für das Erscheinungsbild historischer Innenstädte wie die Kahlschlagsanierung war das damals vorherrschende Leitbild

der „autogerechten Stadt“. Die Städte sollten mit breiten Verkehrsschneisen und vielspurigen Straßen an die erwartete Massenmobilität angepasst werden, was vielerorts zu massiven stadtzerstörenden Eingriffen in das Gefüge der Stadträume führte und deren Maßstäblichkeit sprengte.

Mit Inkrafttreten des Städtebauförderungsgesetzes (1971) sowie Denkmalschutzgesetzen in den Ländern (z.B. seit 1973 in Bayern) ergaben sich jedoch neue Rechtsgrundlagen und Instrumente für die Altstadtsanierung – und die Möglichkeit, dafür eine finanzielle Förderung zu erhalten.

Doch noch war die vorherrschende Idee von Stadterneuerung von der Hybris der architektonischen Moderne gegenüber der alten Stadt bestimmt: Flächensanierung bedeutete in einer Mehrzahl der Städte den großflächigen Abriss alter Bausubstanz mit anschließendem Ersatzneubau. Die Mitglieder der AG Historische Städte entschlossen sich dagegen schon früh, die Möglichkeiten des Städtebauförderungsgesetzes und der Stadterneuerung so einzusetzen, dass die Innenstädte aus dem Bestand heraus und substanzschonend modernisiert werden konnten. Ihr Ziel war es, Entwicklungen anzustoßen, die die historische Stadt in die Zukunft führen und gleichzeitig den prägenden Charakter der überkommenen Stadtstruktur mitsamt ihrer Bausubstanz zu erhalten. Schon zwei Jahre nach Gründung der AG begann auch in der Politik und der Fachwelt ein zaghaftes Umdenken: 1975 hatte der Europarat das Europäische Denkmaljahr unter dem Motto „Eine Zukunft für unsere Vergangenheit“ ausgerufen. Dieses Denkmaljahr bereitete einem neuen fachlichen Konsens den Boden, dass die vielerorts schon begonnene Flächensanierung in Altstadtquartieren ein Irrweg ist. Die Zukunft von Stadterneuerung und Denkmalpflege musste einerseits in der Auf-

wertung bestehender Quartiere liegen, andererseits in einer Erneuerungspraxis, die das einzelne Haus als Individuum versteht.

Im damaligen West-Berlin entwickelte sich aus Sanierungsvorhaben in den Bezirken Charlottenburg (Quartier Klausenerplatz) und später Berlin Kreuzberg unter der Leitung des Architekten und Stadtplaners Hardt-Waltherr Hämer das Konzept der so genannten behutsamen Stadterneuerung¹. Diese Herangehensweise setzte sich in den Folgejahren in Berlin und auch in anderen Städten zunehmend als neue Praxis der erhaltenden Erneuerung durch und wurde in der organisatorischen wie baulichen Umsetzung weiter verfeinert. Dieser Sinneswandel bestätigte nachträglich den von den Städten der Arbeitsgemeinschaft seit 1973 eingeschlagenen Weg. Schon 1981 stellte die von der Arbeitsgemeinschaft veröffentlichte Broschüre „Erfahrungen mit Stadterhaltung und Stadterneuerung in historischen Städten – Zehn Jahre Städtebauförderungsgesetz“ beispielhaft Planungen für die erhaltende Erneuerung in historischen Altstädten vor, dazu Konzepte, Modelle und Durchsetzungsmöglichkeiten auf diesem Weg. Einen beachtlichen Effekt brachten daneben steuerliche Anreize, die der Gesetzgeber ab 1974 für Investitionen in Stadterneuerungsgebieten gewährte, etwa der § 7h des Einkommensteuergesetzes (EstG) zur erhöhten steuerlichen Absetzungen bei Gebäuden in Sanierungsgebieten und städtebaulichen Entwicklungsbereichen.

Die drei ostdeutschen Städte, die 1991 der AG Historische Städte beitraten, standen nach Jahrzehnten der Mangelwirtschaft und der Vernachlässigung ihrer Innenstädte zugunsten des industriellen Wohnungsbaus vor beispiellosen Herausforderungen, die auf Bundesebene den Anstoß gaben, neue Instrumente und Programme der Stadterneuerung und städtebaulichen Denkmalpflege auf den Weg zu bringen. Dies gab den Städten die Chance, die bereits bestehenden Konzepte weiterzuentwickeln und umzusetzen.

¹ Klaus Betz, Bernd Maier, Harald Marpe: Geschichtsstationen Klausenerplatz. Historische Entwicklung eines Charlottenburger Kiezes, S. 7 ff., Hg.: Kiezbündnis Klausenerplatz e. V., Eigenverlag, 2. Aufl., Berlin 2014.



Oben: Stadtsanierung bedeutete bis Ende der 1970er Jahren häufig Flächenabriss – wie hier 1979 in der Altstadt von Schwerin. Links: In Regensburg ging man schon früh andere Wege: Freilegung eines Turms aus dem 13. Jahrhundert in der Keplerstr. 7 im März 1959.



Regensburg: Steinerner Brücke mit dem Amberger Stadel – vor der Sanierung um 1955 sowie 2018





AUSGEWÄHLTE AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN IN HISTORISCHEN INNENSTÄDTEN

Die Erneuerung und Entwicklung der historischen Innenstädte ist eine permanente Aufgabe. Neben der „klassischen Stadtsanierung“ kristallisierten sich in den vergangenen Jahren zahlreiche neue Aufgaben und Anforderungen heraus. Viele davon haben sich bereits über einen längeren Zeitraum angekündigt und rücken nun stärker ins Zentrum der Aufmerksamkeit, andere zeichnen sich erst allmählich in ihren Auswirkungen auf die Innenstädte ab. So nimmt beispielsweise auch die zunehmende Digitalisierung auf die Innenstadtentwicklung Einfluss; aber noch ist nicht konkret absehbar, welche Konsequenzen sie für die Stadtzentren haben wird.

DAUERAUFGABE DER STADTERNEUERUNG: DIE ANPASSUNG VON WOHNUNGEN UND QUARTIEREN AN GEWANDELTE BEDÜRFNISSE

Was schon in den 1970er Jahren aktuell war, bleibt bis heute ein komplexes Aufgabenfeld: die Anpassung der Wohnungen im historischen Bestand an zeitgemäße Wohnbedürfnisse. Heute sind es jedoch nur noch ausnahmsweise fehlende Sanitäräume oder eine ausstehende Grundsanierung, von denen die Attraktivität des innerstädtischen Wohnraums abhängt. Oftmals sind es kleine, teils verwinkelte Wohngrundrisse, die nicht kompatibel sind zu heutigen Wohnvorstellungen und die

unter Berücksichtigung der Denkmalbelange angepasst werden müssen. Auch sind viele Wohnungen aktuell in Altbauten nicht barrierefrei. Hinzu kommen verstärkt Aufgaben der Klimaanpassung in hochverdichteten Altstadt- und Zentrumsbereichen. Auch die Versorgungssicherheit und die Energiekosten sind ein stadtentwicklungsrelevantes Thema, wie das Görlitzer Beispiel der Energieeffizienz-Quartiere (EEQs) zeigt.

Nicht zuletzt aufgrund einer dichten Überbauung und nur weniger Grünflächen bedarf es dort besonderer Anstrengungen, die Auswirkungen steigender sommerlicher Temperaturen und der

Tradition und Alltag: Der öffentliche Raum in alten Städten soll in seinem Erscheinungsbild bewahrt werden und zugleich Anforderungen der Gegenwart genügen. Alter Markt in Stralsund (links) und Wappen am Lübecker Rathaus (rechts).





Die Meißener Albrechtsburg von der Elbe gesehen. So malerisch Städte am Fluss sind, bedeutet der Fluss stets auch Hochwassergefahr.

Hitzebelastung für die Bewohner:innen zu kompensieren. In vielen historischen Stadtkernen bauten Eigentümer:innen mit dem Ziel einer besseren Amortisierung von Sanierungskosten ihre Dachgeschosse aus. Die dortigen Wohnungen sind infolge des Klimawandels in den Sommermonaten erheblich von Überhitzung betroffen.

Als schwierig erweist sich in den mittelalterlich geprägten, oft verwinkelten Stadtkernen naturgemäß die nötige Durchlüftung der Stadträume, so dass diese kaum von der Nachtabkühlung profitieren können.

Städte mit historischen Stadtzentren setzen daher auf kleinräumig zugeschnittenen Maßnahmenpakete, um angesichts der geringen Handlungsspielräume kompakter Stadträume dennoch eine Hitzeentlastung für die Bewohner:innen zu erzielen.

Einige denkmalschutzrechtliche Restriktionen erschweren die Anpassung des Wohnungsbestandes an die Bedürfnisse der heutigen und zukünftigen Bewohner:innen. Hier sind kreative, individuelle Lösungen gefragt, um die Akzeptanz für erhöhte Umbau- und Sanierungskosten zu verbessern und u. a. bei den Bauherr:innen das Verständnis für die Einschränkungen zu erhöhen.

Innovative, den gestalterischen Anforderungen eines Denkmalensembles entsprechende Lösungen für eine kostensparende, auf Klimaschutz ausgerichtete Energieversorgung sind ein Gebot der Stunde – damit das Wohnen in der Altstadt weiterhin attraktiv und bezahlbar bleibt.

In der Innenstadt von Görlitz bestehen zudem noch immer erhöhte Leerstände, die negativ auf ihr Umfeld ausstrahlen und den Erhalt des historischen Gebäudebestandes in seiner Gänze gefähr-



Links: Geschäfte in der Heilgeiststraße in Stralsund. Nicht überall floriert der Einzelhandel im historischen Zentrum.

den. Aufgrund des geringen Mietniveaus rentiert sich hier eine Sanierung ohne Förderung für die Bauherr:innen oftmals nicht.

INNERSTÄDTISCHER STRUKTURWANDEL: NEUE NUTZUNGEN NEBEN DEM EINZELHANDEL

Waren die Innenstädte über Jahrzehnte die unangefochtenen Versorgungszentren der Städte, so wächst der Druck auf den innerstädtischen stationären Einzelhandel seit Jahren. Großflächige Einzelhandelseinrichtungen an den Stadträndern und vor allem der Online-Handel stellen eine ernste Konkurrenz dar. Die Geschäftsschließungen infolge der Covid-19-Pandemie verdeutlichen die Fragilität des innerstädtischen Einzelhandels. Patentrezepte, dieser Dynamik entgegenzutreten, gibt es nicht. Abhängig von Ort, Kaufkraft und Stabilität des innerstädtischen Einzelhandels werden ganz unterschiedliche Konzepte gefragt sein, um den Innenstadthandel zu stabilisieren. Das Ringen um die Zukunft einer ganzen Reihe von Warenhausstandorten der Unternehmensgruppe Gale-



Einkaufserlebnis und Treffpunkt im historischen Zentrum: Weihnachtsmarkt in Meißen (rechts). Unten: Flanieren am Brückentor in Bamberg.



ria Karstadt Kaufhof Anfang 2023 macht deutlich, dass dieser Umbruchprozess noch lange nicht zum Abschluss gekommen ist. Gerade für kleine Großstädte wie Regensburg oder Lübeck ist der Verlust eines solchen Warenhauses eine empfindliche Schwächung ihrer Anziehungskraft als Einkaufsziel. Der Ankauf eines ehemaligen Karstadt-Gebäudes durch die Hansestadt Lübeck erscheint vor diesem Hintergrund als mutiger Schritt.

Ungeachtet aller Bemühungen wird sich der Einzelhandel auf Dauer zumindest teilweise aus den Zentren zurückziehen. Dies ist ein einschneidender Vorgang, war doch der Handel teils über Jahrhunderte wirtschaftliches Rückgrat und prägender Wachstumsmotor von Städten. Ein spürbar geschwächter Wirtschaftsstandort Innenstadt wird die Besucherströme verändern und leerstehende Gewerbeimmobilien hinterlassen. So bedrohlich das klingt, zeichnet sich damit zugleich die Möglichkeit ab, Innenstädte künftig wieder multifunktionaler zu nutzen und dort neben dem Wohnen z.B. verstärkt gemeinwohlorientierte Nutzungen zu reetablieren. Soziale Nutzungen werden insgesamt einen höheren Stellenwert gewinnen. Zudem wird darüber diskutiert, wie das Handwerk zurück in die Innenstädte geholt werden kann.

Neben allen neuen Perspektiven wird es Hauptziel städtischer Wirtschaftspolitik bleiben, die Stadtkerne als produktive und betriebsame Mittelpunkte zu bewahren, in zeitgemäßer Form. Hierfür Rahmenbedingungen und die Infrastrukturen zu schaffen, ist auch künftig ein zentrales Ziel der Stadtentwicklung. Unsere Innenstädte müssen lebenswert und lohnenswert bleiben, um weiterhin Orte der Identifikation zu sein.



Das 1908 fertig gestellte Theater Lübeck an der Beckergrube

TRADITIONELLE INNENSTADTNUTZUNGEN STÄRKEN UND ZURÜCKHOLEN: KULTUR UND HANDWERK

Angesichts der Schwierigkeiten des stationären Einzelhandels gewinnen kulturelle Einrichtungen bei dem Anliegen, einer drohenden Marginalisierung der historischen Stadtzentren entgegenzuwirken, einen besonderen Stellenwert.

Angesprochen sind genuin städtische Kulturorte wie Theater, Bibliotheken, Kinos, Bürgerhäuser mit Veranstaltungssälen; daneben auch Ausstellungshäuser und Konzertsäle. Denkbar sind daneben neue, von bürgerschaftlichen Initiativen getragene sogenannte „Dritte Orte“, mit denen freiwerdende Räume besetzt werden und so mit kreativen Nutzungskonzepten zur Belebung der Innenstadt beitragen. Gerade in mittelgroßen Städten sind Kulturorte wichtige soziale Identifikations- und Treffpunkte der Stadtgesellschaft – vor allem dann, wenn sie mit gastronomischen Einrichtungen wie Cafés, Restaurants oder einer Gaststätte kombiniert sind. Kommunen sind gut beraten, solche Einrichtungen zu fördern und ihr räumliches Umfeld zu entwickeln. Eine Unterstützung kann bauliche Erneuerungen für Kultureinrichtungen bedeuten, die Schaffung räumlicher Synergien (z.B. Kombination mehrerer Nutzungen in einem Gebäude) oder z.B. die Förderung eines kommunalen Kinos, wenn in einer Stadt kein nennenswertes kommerzielles Kino-Angebot mehr besteht. Kulturelle Nutzungen erzeugen für ihren urbanen Kontext eine Aufwertung, die quantitativ nicht immer messbar ist, den Standort Innenstadt aber in jedem Fall stärkt.

Die Rückkehr von nicht störenden Handwerksbetrieben und von Kleingewerbe in die Stadtzentren und Wohnquartiere ist ein Ansinnen, das

weitsichtige Stadtplaner:innen schon seit Jahren hegen. Das Nebeneinander von Wohnen, Kleingewerbe, Geschäften, Handwerkskern, Büros unter einem Dach bzw. innerhalb einer Parzelle, wie es in der vormodernen Stadt bis vor 150 Jahren ganz alltäglich war, muss wieder zur Typik der Innenstadt werden.

Allerdings richtet das deutsche Bauplanungsrecht bis heute erhebliche Hürden für die kleinteilige Kombination von Wohnen, Handel, Handwerk und nicht störendem Gewerbe auf – weil seine Normen und Regelungen in weiten Teilen noch von dem in den 1960er Jahren etablierten Leitbild der Entmischung und Funktionstrennung bestimmt sind. Die 2017 in der Baunutzungsverordnung neu definierte Baugebietskategorie MU (Urbane Gebiete) bedeutet diesbezüglich einen Schritt in die richtige Richtung.

Niemand kann heute mit Sicherheit sagen, wie sich die Innenstädte in den nächsten Jahrzehnten tatsächlich entwickeln werden. Es braucht Mut zu Experimenten, um die Lücken zu füllen, die der Strukturwandel im Einzelhandel hinterlässt. Denkbar ist ein breites Spektrum von alternativen, dauerhaften und temporären Nutzungen, abhängig von den örtlichen Möglichkeiten und Akteur:innen. Ein Umdenken wird vielerorts auch bei den Eigentümer:innen von Gewerbeimmobilien notwendig sein – sie kommen nicht umhin, die Renditeerwartungen an ihre innerstädtischen Immobilien zu überprüfen.

Nur mit starken Akteursnetzwerken und einer engagierten Stadtverwaltung kann es gelingen, zukunftsfähige Konzepte für die Nutzung der Innenstädte zu erarbeiten und umzusetzen.



In der Mitte von Görlitz besteht heute nach Maßnahmen der Neugestaltung und Verkehrsberuhigung eine beispielhafte Aufenthaltsqualität für Nutzer und Anlieger der Innenstadt.

HERZSTÜCK DER STADT: DER ÖFFENTLICHE RAUM IN DER INNENSTADT

Dem öffentlichen Raum im Zentrum einer alten Stadt kommt besondere Bedeutung zu: Er ist geschichtsträchtiger Ort des Gemeinwesens, Touristenmagnet und gute Stube einer Stadt. Seine Straßen und Plätze bilden zentrale Treffpunkte der Stadtgesellschaft: Hier werden Feste gefeiert, es begegnen sich Menschen unterschiedlicher Herkunft, hier wird demonstriert ebenso wie Handel getrieben. Allerdings steigen die Anforderungen an den öffentlichen Raum. Immer mehr Nutzungsansprüche müssen bei gleichbleibendem Raumangebot befriedigt werden.

Temporärer Kulturgarten auf Lübecks Koberg: der Komplimentegarten



Während der Covid-19-Pandemie wurden zahlreiche Aktivitäten ins Freie verlegt. Dies offenbarte einerseits die Potenziale des öffentlichen Raums, auf der anderen Seite verstärkte sich so die Flächenkonkurrenz.

In vielen historischen Städten bedeutet auch der Wachstumstrend des Tourismus eine räumliche Belastungsprobe. Öffentliche Räume müssen auch in Zukunft als Begegnungsorte in der Stadt erhalten und entwickelt werden. Noch immer werden zu hohe Anteile des knappen innerstädtischen Freiraums monofunktional als Verkehrsflächen genutzt, doch hat sich auf diesem Feld in jüngster Zeit viel bewegt, wie etwa das Beispiel der Umgestaltung an der Lübecker Beckergrube oder die Planungen für eine Aufwertung des Neuen Marktes in Stralsund zeigen.

Mit Blick auf die zunehmende Flächenkonkurrenz gilt es, Strategien zu entwickeln und zu erproben, die die öffentlichen Räume in ihrer Multifunktionalität stärken und zugleich ihre Leistungsfähigkeit neu ausloten.



MOBILITÄT IM HISTORISCHEN ZENTRUM

Das Thema Mobilität in historischen Stadtzentren ist eng verknüpft mit der Flächenkonkurrenz zwischen den zahlreichen sich überlagernden Nutzungsansprüchen im öffentlichen Stadtraum. Neben dem Umgang mit dem ruhenden Verkehr bilden alle Maßnahmen zur Kanalisierung und Reduzierung des automobilen Zielverkehrs, also Fragen der Parkraumbewirtschaftung, Tiefgaragen, Konzepte des Anwohnerparkens, Kurzparkzonen für den Handel ein Dauerthema der Planung. Dabei sind insbesondere in den Mitgliedsstädten der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte in der Abwägung der divergierenden Interessen eine Vielzahl innovativer Lösungen entstanden oder derzeit in Planung.

Für ihr Konzept zur Umgestaltung der Beckergrube erhielt die Hansestadt Lübeck den Deutschen Verkehrsplanungspreis 2022. Im Rahmen eines sogenannten Verkehrsversuchs wurde diese zuvor überdimensionierte Verkehrsfläche zunächst temporär umgewidmet und aufgewertet; durch die 1 : 1-Simulation des Zustandes nach Umgestaltung war der Zugewinn an Aufenthaltsqualität für die Nutzenden erlebbar, was den psychologischen Aspekt solcher Planungen und den Wert von Partizipation auch bei unbequemen Entscheidungen unterstreicht. Unter ähnlichen Vorzeichen steht die bevorstehende Umgestaltung des Neuen Marktes in Stralsund, der im Alltag bisher vorwiegend als Parkplatz genutzt wurde.

Für die historische Stadt mit ihrer kompakten Bebauung und engen Straßenführung führt das Abrücken von einer autozentrierten Planung in einen Aushandlungsprozess: Da Erweiterung keine Option darstellt, reicht der Platz nicht für alle

zeitgenössischen Nutzungen – somit gilt es, den begrenzten Straßenraum neu aufzuteilen. Dabei kann nicht allen Verkehrsteilnehmern das denkbare Optimum zugestanden werden. Vielmehr besteht die Kunst darin, höchst widersprüchliche Anforderungen unter einen Hut zu bringen; deshalb besteht auf diesem Feld heute eine wesentliche Tugend im Ausprobieren und Kompromisse finden¹. Denn nicht nur motorisierter Individualverkehr, ÖPNV und Fußgänger konkurrieren um den begrenzten öffentlichen Stadtraum, sondern auch Lieferverkehr, Paketdienste, touristische Nutzungen, Radverkehr und neue Mobilitätsformen wie E-Roller, Car-Sharing-Anbieter usw. Nicht mehr Nutzungskonkurrenz, sondern die sinnvolle Mehrfach-Nutzung von Flächen im Stadtraum stehen im Fokus aktueller Projekte.

Der Regensburger Neupfarrplatz im Jahr 1987 und nach seiner Umgestaltung 2011 mit dem Bodenrelief des Künstlers Dani Karavan, das den Grundriss der 1519 zerstörten Synagoge nachbildet.

Stadthof in Regensburg: Radler, Fußgänger, Besucher der Freisitze und Autofahrer teilen sich den Straßenraum.



¹ Bundesministerium des Inneren, für Bauen und Heimat (BMI): Robel, Steffan: „Das Optimum liegt im Kompromiss“, in: „Verkehr und Mobilität in der historischen Stadt“, Reihe Informationsdienste Städtebaulicher Denkmalschutz H. 43, S. 41 f., Berlin 2019.



Bei Touristen beliebt: Stadterkundung auf zwei Rädern, hier in der Görlitzer Altstadt

Um die schmalen Straßenräume und kleinteiligen Blockstrukturen vom Verkehr zu entlasten, wird es ähnlich wie bei der Energie darum gehen, Angebote bzw. Infrastrukturen auf Quartiersebene zu bündeln, wie im Fall des geplanten Mobility Hubs in Stralsund. An einer solchen Station können elektrische Leihautos, Leihräder u.a. vorgehalten werden, evtl. kombiniert mit einer Zweiradwerkstatt, einem Kiosk sowie einer Annahmestation für Paketdienste.

Bei der gebotenen Umverteilung der Flächen sollten in Städtebaulichen Denkmalbereichen nicht die Fehler der 1980er Jahre wiederholt werden – indem die tradierte Gestalt der Straßenräume zu Gunsten einer Neugestaltung ohne historischen Bezug preisgegeben wird. Das Erscheinungsbild von Straßen einschließlich ihrer Materialität ist als Bestandteil der innerstädtischen Denkmalensembles aufzufassen. Das schließt behutsame Anpassungen, etwa im Sinne von barrierearmen Schwellen und Oberflächen selbstverständlich nicht aus.

Fahrradstation am Bahnhof Bamberg – gut ausgestattete Schnittstellen machen den Umweltverbund attraktiv.



Gerade für die Erreichbarkeit historischer Stadtzentren und für Ihren Binnenverkehr bildet ein reibungsloser und attraktiver Umweltverbund den zentralen Baustein. Diesbezüglich haben Kommunen und die städtischen Verkehrsunternehmen bereits wertvolle Pionierarbeit geleistet. Doch noch immer bestehen auch auf diesem Gebiet Optimierungspotenziale, etwa bei der Kombination von Zweirad und öffentlichem Verkehr oder an den Schnittstellen zwischen innerstädtischem und überörtlichem Verkehr. Es geht etwa um die Frage, wo und wie Menschen, die per Auto anreisen, zweckmäßigerweise auf öffentliche oder nicht motorisierte Verkehrsmittel wechseln können.

KLIMASCHUTZ UND KLIMAANPASSUNG

Eine Zukunftsaufgabe der Stadterneuerung

Große Aufmerksamkeit haben in den letzten Jahren die Handlungsfelder Klimaanpassung und Klimaschutz erlangt. Die Auswirkungen des Klimawandels fordern die Städte in vielerlei Hinsicht. Die dichten Strukturen historischer Zentren sind mit ihrem seit jeher geringem Grünflächenanteil und einem hohen Versiegelungsgrad besonders exponiert für die Risiken. Die steigende Zahl sommerlicher Hitzetage, aber auch Starkregenereignisse und Überschwemmungen können die Stadtkerne besonders hart treffen. Der absehbare Anstieg des Meeresspiegels erhöht die Hochwassergefahr für die Städte an der Ostsee zusätzlich. Auf der anderen Seite führt aber die dichte Überbauung in den Altstädten auch zu starker Verschattung, was die Überhitzung kleinräumig einzudämmen hilft. Die massiven Mauern der Altbauten können auch ohne moderne Technik Temperaturschwankungen ausgleichen.

So ist der Frage nachzugehen, welchen Beitrag historische Innenstädte ihrerseits zum Klimaschutz leisten können und sollen. Das relativ junge Feld der Klimaanpassung umschreibt dabei die Bemühungen, Städte und Quartiere für neue klimatische Rahmenbedingungen zu rüsten. Nicht zuletzt erschweren Anforderungen des Denkmalschutzes die Anpassung des Gebäudebestandes sowohl an veränderte energetische Standards wie auch Klimabedingungen. Gefordert sind hier so kreative wie fallspezifische Lösungen.

Die im Zuge der Klimaschutzpolitik beabsichtigte Reduktion der Treibhausgasemissionen gelingt, indem der Energieverbrauch verringert wird und mithilfe erneuerbarer Energien fossile Energiequellen substituiert werden. Beides, die energetische Sanierung wie auch die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien, gestalten sich in historischen Innenstädten anspruchsvoll.

Das Beispiel der Görlitzer Energie-Effizienz-Quartiere zeigt, dass Kompensationsmaßnahmen wie z.B. eine energetische Vernetzung des einzelnen Baudenkmals mit dem umgebenden Quartier ein erfolgreicher Weg zur Energieeffizienz sein können – denn es wird nicht mehr isoliert das Einsparpotenzial des Einzelgebäudes betrachtet, sondern die Energiebilanz eines Quartiers als Ganzes.

Eine weitere Handlungsebene bildet der gesamtstädtische Kontext – also der Ansatz, die Energiegewinnung in Bereichen zu konzentrieren, die besser geeignet sind als die historischen Innenstädte. Dies erfordert Zonierungen und neue Ansätze zu Verbrauch und Einspeisung der Energie.

Die Hochwasser 2002 und 2013 haben Meißen vor große Herausforderungen gestellt. Sie führten im historischen Zentrum zu erheblichen Schäden an den erste wenige Jahre zuvor sanierten Bauten.



KEINE AUSNAHMEN MEHR FÜR DENKMALE?

Bislang konnten denkmalgeschützte Gebäude von den Anforderungen der Energieeinsparverordnung (EnEV) bzw. dem seit November 2020 geltenden Gebäudeenergiegesetz (GEG) befreit werden. Doch mit dem jüngst verabschiedeten Klimaschutzgesetz sind nun auch die Denkmalämter verpflichtet, z.B. Photovoltaik-Anlagen zu genehmigen, so lange diese nach einer Einzelfallprüfung als denkmalverträglich eingeschätzt werden. Diese neue Situation ist derzeit Gegenstand einer intensiv geführten Fachdiskussion. Einmal mehr sieht sich die Denkmalpflege in der Defensive, weswegen der Netzwerkdialog des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz 2022 unter dem Motto stand: „Denkmalschutz ist aktiver Klimaschutz“¹ Dieser Lesart folgend sind Denkmale und Denkmalensembles keine komplexen „Problemfälle“ für Klimaschutz und Klimaanpassung, die mit viel Technik und Sachverstand an heutige Anforderungen angepasst werden müssen, sondern sie sind qua ihrer langen Existenz gewissermaßen gelebter Klimaschutz.

Baudenkmale sind folglich:

- Speicher grauer Energie
- erprobt resilient und reparierbar
- Wissensspeicher² für künftige Herausforderungen
- leitbildhafte Avantgarde der Reparaturkultur und (...)
- wertebasierte Konstanten in der Bauwende³

DENKMALSCHUTZ ALS BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ

Angesprochen ist damit die Frage, ob bei historischen Bauten ein Neubaustandard das Ziel sein muss. Stellt man die gebundene graue Energie und die vermiedenen CO₂-Emissionen in Rechnung, die ein historisches Bestandsgebäude in seiner Energiebilanz aufweist, scheint das gar nicht notwendig. Kurzum: Die Hege und Pflege historischer Substanz ist bereits ein Akt aktiven Klimaschutzes.

Zweifellos liegt in den Händen der regionalen und kommunalen Denkmalämter nun eine besondere Verantwortung, denn ihrem Ermessen folgen die Entscheidungen, ob und welche Eingriffe an Denkmälern gestattet werden.

In dieser Situation wird sich mancher daran erinnern, dass viele Maßnahmen aus den Pionierjahren der baulichen Energieeinsparung heute recht einhellig als überzogen angesehen werden, teils sogar als kontraproduktiv, mit der Konsequenz

von erheblichen Überformungen der Gebäude und vereinzelt bauphysikalischen Folgeschäden. Deshalb sollte für alle Maßnahmen der Klimaanpassung die Maxime gelten, dass diese mit Augenmaß erfolgen und prinzipiell reversibel sind. Auch die Frage der künftigen Entsorgung von Dämmstoffen ist nicht befriedigend beantwortet, sofern sich Bauherr:innen wie bisher auf herkömmliche, erdölbasierte oder mineralische Dämmstoffe konzentrieren.

SUCHE NACH INTEGRIERTEN LÖSUNGEN

Sowohl Dämmung als auch Photovoltaikanlagen können starken Einfluss auf das Erscheinungsbild und die Bausubstanz der historischen Bauten nehmen. Inzwischen hat die Industrie – beispielsweise im Bereich Photovoltaik – Produkte entwickelt, die für bestimmte Denkmalbereiche möglicherweise eine Lösung darstellen. Es sind also intelligente objekt- und standort-angepasste Konzepte gefragt. In Frage kommen neben den erwähnten quartiersbezogenen Ansätzen zur energetischen Optimierung alternative Technologien zur CO₂-neutralen Energiegewinnung. Dabei sollte besonnen abgewogen werden zwischen zweckerfüllenden Maßnahmen und baukulturellen Anliegen. Unerlässlich erscheint es, dass bei Maßnahmen der Klimaanpassung oder energetischen Ertüchtigung die jeweiligen Fachplaner ihre Konzepte in enger Abstimmung mit den Vertretern der Denkmal- und Stadtbildpflege entwickeln. Alle baulichen Maßnahmen des Klimaschutzes sollten zudem reversibel sein.

Eine überzeugende Verbindung denkmalpflegerischer und energetischer Belange ist möglich, sofern von Beginn an mit Sachverstand und Flexibilität auf eine integrierte Lösung hingearbeitet wird.

Daneben hat auch der Ausbau der grünen Infrastruktur Auswirkungen auf die historischen Innenstädte. Mehr Grünflächen und mehr bewegtes Wasser (Brunnen, Bassins, Luftbefeuchtung etc.) zur Abkühlung des lokalen Stadtklimas in den historischen Kernen gelten hier als besonders erfolgversprechender Weg. Mit Blick auf extreme Wettersituationen wie Starkregenereignisse gilt es, eine Balance zwischen Wassermanagement (Stichwort: Schwammstadt) und historischen Gestaltungslinien (z.B. Stadtböden) zu finden.

Schon diese beispielhaften Handlungsfelder geben eine Idee von der Komplexität, die in der Verbindung von Denkmalpflege, Stadtgestaltung und Klimaanpassung mit ihren jeweiligen Ansprüchen steckt.



Oben: Die Nähe zum Wasser bietet die Chance auf natürliche Kühlung im historischen Zentrum. Stralsund vom Strelasund aus gesehen.

Links: Stadtplanerische Klimaanpassung bedeutet neben anderem, innerstädtische Freiflächen zur grünen Lunge der Quartiere aufzuwerten, anstatt sie als Stellplatz zu nutzen. Hofbereich in Stralsund vor der Umgestaltung.

1 Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz: „Denkmalschutz ist aktiver Klimaschutz“, Dokumentation des Netzwerkdialogs des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, 2-3 Juni 2022, Schriftenreihe des Dt. Nat. Komitees für Denkmalschutz, Band 105, Berlin 2022.

2 Mit Wissensspeicher ist hier gemeint, dass in jedem historischen Gebäude bauliche Kompetenz und Fachwissen manifestiert ist, das heute und für zukünftige Herausforderungen beispielgebend sein kann.

3 Ebenda, S. 1.



ZEHN ZUKUNFTS- ORIENTIERTE PROJEKTE

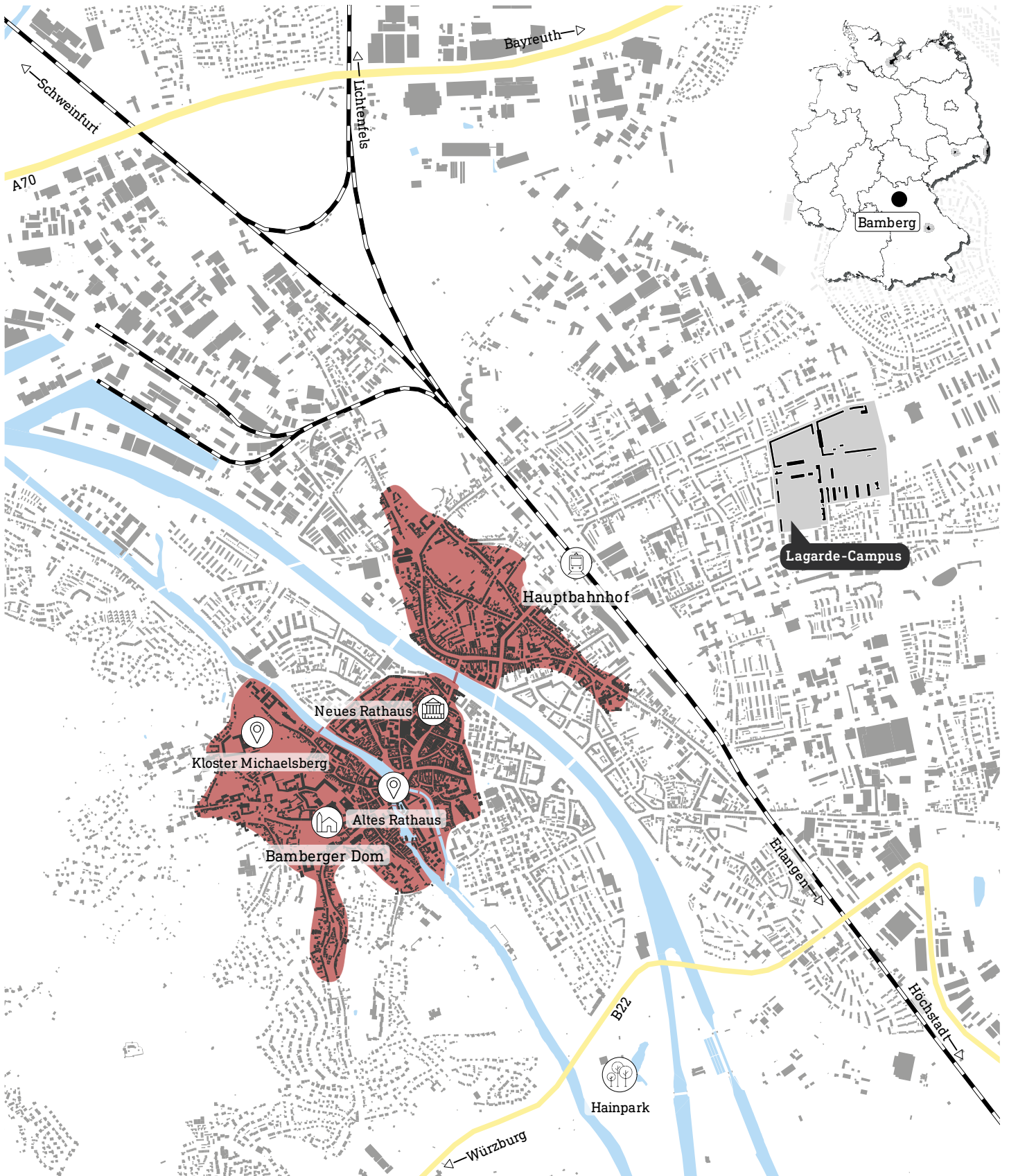
Referenzprojekte zu Klimaschutz und Klimaanpassung aus den Städten der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte

Nachfolgend werden zehn Referenzprojekte der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung näher vorgestellt. Bei einigen von ihnen, wie dem Lagarde-Campus in Bamberg, den Energie-Effizienzquartieren in Görlitz oder dem Regensburger Planungsfeld „Klimaresiliente Altstadt“ ist der Bezug zu Klimaschutz und Klimaanpassung offensichtlich. Daneben stehen jedoch Projekte, deren Klimabezug erst auf den zweiten Blick deutlich wird – weil bei ihnen der Klimaschutz unter anderem einhergeht mit Stadtreparatur oder der Bekämpfung von innerstädtischen Leerständen. Die Bandbreite der im folgenden Abschnitt dargestellten zehn Projektbeispiele untermauert, dass es zahlreiche Wege gibt, die zu wirkungsvollem Klimaschutz und Klimaanpassung führen. Es sind Investitionen in die Zukunft. Ihr Gewinn für Bürger:innen und Gäste einer Stadt ist schon heute greifbar.



Gegenüberliegende Seite: Regensburger Dom und Haus der Bayerischen Geschichte (oben) aus der Luft

Links: Ein schattiges Plätzchen – der Regensburger St.-Kassians-Platz nach Begrünung und Umgestaltung



Maßstab im Original 1:25.000

0m 1.250m

Kartengrundlage: Openstreetmap

KASERNENAREAL ALS ZUKUNFTSTRÄCHTIGES MODELLQUARTIER

Bamberg – Lagarde-Campus

Auf dem ehemaligen Lagarde-Kasernengelände im Bamberger Osten entsteht nach dem Ankauf durch die Stadt 2017 ein Quartier mit vielseitigem Nutzungsmix: Ein Nebeneinander von erschwinglichem Wohnen, Gewerbe und Kultur kombiniert mit einem weitgehend klimaneutralen Energieversorgungs- und Mobilitätskonzept charakterisieren das Projekt.

Für die rund 22,5 Hektar große Konversionsfläche der Lagarde-Kaserne galt es nach dem Abzug der US-Streitkräfte im Jahr 2014 eine Nachnutzung zu finden. Die Stadt Bamberg ergriff die Chance, die innenstadtnahe Militärliegenschaft als urbanes Quartier zu entwickeln. In einem beispielgebenden Planungsverfahren wurde unter umfassender Einbindung der Öffentlichkeit ein Rahmenplan für die städtebauliche Entwicklung bis 2035 erarbeitet.

Der Nutzungsmix umfasst neben Wohnen und Kultur Dienstleistungs- und Forschungsgebäude wie das Digitale Gründerzentrum und das Medical Valley Center.

Herz des Quartiers wird das Kulturquartier Lagarde rund um die alte Reithalle sein, das aus Mitteln des Bundesprogramms „Nationale Projekte des Städtebaus“ gefördert wird. Einige der Bestandsgebäude aus der Zeit zwischen 1890 und 1945 stehen unter Denkmalschutz, werden saniert und in den Lagarde-Campus integriert.

DAS MOBILITÄTSKONZEPT

Das Projekt setzt auf weitgehend autofreie Mobilität im Quartier. Dafür sorgen verkehrsberuhigte Bereiche und ein ausgeklügeltes Mobilitätskonzept mit Vorrang für den Fuß- und Radverkehr. Konsequenterweise müssen die Bauherr:innen für ihre Wohngebäude keine Stellplätze auf den jeweiligen Grundstücken mehr bereitstellen. Bis auf eine Ausnahme sind im Quartier auch keine

Tiefgaragen vorgesehen. Das hilft, Baukosten und Ressourcen einzusparen, zum andern entfällt die Frage der Nachnutzung, falls sich der PKW-Bestand in den kommenden Jahren reduzieren wird. Dafür werden im Auftrag der Stadt Bamberg vier Parkpaletten errichtet, in denen bis zu 80 Prozent der gemäß städtischer Stellplatzsatzung nötigen Stellplätze zentral gebündelt werden. Die Gestaltung der Parkdecks war Gegenstand eines

Leitungsbau auf dem Kulturhof des Lagarde-Campus





Stadtentwicklung in Quartiersdimensionen: Das 22,5 ha große Lagarde-Areal im Nordosten von Bamberg aus der Luft gesehen.

europaweit ausgeschriebenen Architekturwettbewerbs. Die Parkpaletten werden mit Photovoltaik-Anlagen, Geothermie und begrünten Fassaden ausgestattet, so dass sie selbst einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die verbliebenen 20 Prozent der an sich obligatorischen Stellplätze kompen-

sieren die Stadt durch sogenannte Mobilitätskarten: Sie werden den Bewohner:innen anstelle eines Stellplatzes kostenlos zur Verfügung gestellt. Neben einem ÖPNV-Ticket für 10 Stunden je Woche ermöglichen sie die kostenlose Nutzung von Elektromobilitätsangeboten wie z.B. Car-Sharing oder E-Bikes.

PROJEKTTRÄGER

Stadt Bamberg (federführend: Amt für strategische Entwicklung und Konversion), Stadtwerke Bamberg

STANDORT

Ehemalige Lagarde-Kaserne im Nordosten der Stadt

GRÖSSE

22,5 ha

FINANZIERUNG

Eigene Mittel der Stadt / Private Investoren

Bundesfördermittel (u.a. Nationale Projekte des Städtebaus des BMWStB, „Wärmenetzsysteme 4.0“ des BMWK)

Bund-Länder-Städtebauförderung

Landesfördermittel (u.a. „Militärkonversion“ der Bayerischen Städtebauförderung)

BETEILIGTE AKTEUR:INNEN

Stadt Bamberg, Amt für strategische Entwicklung und Konversion, Stadtplanungsamt, Bamberg Service, Immobilienmanagement

Stadtwerke Bamberg

Investor:innen und Bamberger Bürger:innen

ZUKUNFTSWEISENDE ENERGIEVERSORGUNG

Für den Lagarde-Campus setzt die Stadt Bamberg auf ein zukunftsorientiertes und ganzheitliches Energie- und Klimakonzept. Das Ergebnis ist ein komplexes System, das verschiedene Technologien miteinander kombiniert. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie fördert das federführend von den Stadtwerken Bamberg umgesetzte Projekt mit 7,65 Mio. Euro sowie einer weiteren halben Million Euro für die vorgeschaltete Machbarkeitsstudie.

Für die Umsetzung ist die Stadt auf eine enge Zusammenarbeit mit den Bamberger Stadtwerken angewiesen. Für alle Beteiligten drückt sich der „Modellcharakter“ vor allem in der Erprobung innovativer Herangehensweisen aus, die einen neuen Erfahrungs- und Wissensschatz schaffen.

KLIMA-ASPEKTE

Der Lagarde-Campus trägt auf mehreren Ebenen zum Klimaschutz bei: Zum einen wird hier eine bestehende bauliche Struktur einer neuen Nutzung zugeführt, was die Flächeninanspruchnahme reduziert. Zum anderen werden mit der Energie- und Wärmeversorgung neue Möglichkeiten für umweltverträglichere Stadtquartiere erprobt. Der CO₂-Ausstoß des Lagarde-Campus liegt deutlich unter dem vergleichbarer konventioneller Neubaugebiete. Dazu trägt insbesondere der quartiersbezogene Ansatz bei: Auch jene Bestandsbauten, die etwa aufgrund denkmalrechtlicher Auflagen nicht mit modernen Systemen zur Energie- und Wärmeversorgung ausgestattet werden können, werden über die Energiezentrale mitversorgt.

Dank mannigfaltiger Anstrengungen kommt der Lagarde-Campus dabei mit ca. 74 Prozent erneuerbarer Energien aus. Wärmepumpen bieten darüber hinaus sogar die Möglichkeit, die Gebäude zu kühlen. Eine wertvolle Option angesichts steigender sommerlicher Temperaturen. Viele vor Ort vorhandene Materialien werden auf dem Campus wiederverwendet, beispielsweise verbaut man recycelte Pflastersteine aus dem Bestand erneut.

Klimafaktoren: Umnutzung bestehender Bauten, Innenentwicklung, Förderung von Umweltverbund und klimagerechter Mobilität, Nutzung regenerativer Energie im Rahmen eines quartiersbezogenen Energiekonzeptes

PLANUNGSPROZESS UND UMSETZUNG

Die Planungen für die Konversion der Militärliegenschaften im Bamberger Nordosten begann schon vor dem Abzug der US-Streitkräfte im Jahr 2014. 2013 gründete die Stadt das Amt für strategische Entwicklung und Konversion, bei dem fortan die Hauptverantwortung für die Planung der Konversionsprozesse gebündelt war. Im selben Jahr startete die Bürger:innen-Beteiligung.

2014/2015 fand ein dialogorientiertes Gutachterverfahren als städtebaulicher Ideenwettbewerb für die Konversionsflächen statt. Der Preisträger (Büro Pesch + Partner) veranstaltete im Juni 2015 einen Workshop mit der Stadtpolitik zur Vorbereitung der im selben Jahr erfolgenden 2. Fortschreibung des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes. Gleichzeitig wurde der „Rahmenplan Konversion Zielkonzept 2035“ verabschiedet.

2017 ging die ehemalige Lagarde-Kaserne in den Besitz der Stadt über. Im gleichen Jahr wurde die Gestaltung der Quartiersmitte als „Kultur-Quartier Lagarde“ in das Förderprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ aufgenommen. Außerdem wurde der Lagarde-Campus als Sanierungsgebiet ausgewiesen.

Basierend auf dem Rahmenplan erfolgte die Erarbeitung eines Qualitätshandbuchs, das die städtebaulichen „Leitplanken“ für die Entwicklung des Lagarde-Campus bestimmt. Rahmenplan und Qualitätshandbuch wiederum bilden die Grundlagen für die Aufstellung des Bebauungsplans für das Areal.

Die Stadtwerke erarbeiteten zeitgleich das Mobilitäts- und Energiekonzept, das ebenfalls vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert wird.

Die Vergabe der Grundstücke an die Investoren erfolgte orientiert an den Aussagen des Qualitätshandbuchs im Konzeptverfahren. 2020 begannen die Bauarbeiten. Schon ein Jahr später zogen die ersten Mieter in die Wohngebäude ein. Bis 2025 sollen die Bauarbeiten weitgehend abgeschlossen sein.

Neubauten auf dem Lagarde-Campus



PROJEKTCHRONIK

2011	Städtebauliches Entwicklungskonzept mit Entwicklungsstrategie zur Nachnutzung der Konversionsareale
2013	Gründung Amt für strategische Entwicklung und Konversion Beginn der Bürger:innen-Beteiligung
Dezember 2014	Abzug der US-Streitkräfte und Übergabe der Warner-Barracks an die Bundesrepublik Deutschland
September 2014 bis Februar 2015	Dialogorientiertes Gutachterverfahren
Februar 2015	„Rahmenplan Konversion Zielkonzept 2035“ für die Konversionsflächen
Juni 2015	Workshop der Preisträger des Gutachterverfahrens mit der Politik – Vorbereitung des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes
2017	Kaufvertrag für das Areal Lagarde-Kaserne Aufnahme des Projektes „Kultur-Quartier Lagarde“ in das Förderprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ Erarbeitung des Qualitätshandbuchs Satzungsbeschluss Sanierungsgebiet „Lagarde-Campus“
2020	Bebauungsplan „Lagarde-Campus“
Juni 2021	Erster Spatenstich für die Energiezentrale
Sommer 2022	Einzug der ersten Bewohner:innen



Die Fassadengestaltung der geplanten Parkpaletten auf dem Lagarde-Campus ist das Ergebnis eines Wettbewerbs.

EINBINDUNG IN DIE GESAMTSTÄDTISCHE PLANUNG

Die Entwicklung des Lagarde-Campus fügt sich ein in die Strategie zum Umgang mit den Konversionsflächen im Bamberger Osten, wie sie schon das Städtebauliche Entwicklungskonzept von 2011 skizziert hatte. Seitdem wurden dessen strategische Überlegungen orientiert an den veränderten Rahmenbedingungen fortgeschrieben. Da die Stadt die Flächen erst schrittweise in ihren Besitz bringen konnte, hat sich in Bamberg der Begriff der „Patchwork-Konversion“ etabliert. Stück für Stück entwickelt die Stadt Teile ihrer insgesamt 300 ha Konversionsflächen.

ERFOLGSFAKTOREN UND HEMMNISSE

Sobald die Stadt Bamberg Eigentümerin der betreffenden Areale war, ermöglichte dies echte Planungshoheit über das Projekt und große Gestaltungsspielräume. Zur Absicherung der Finanzierung und Umsetzung von Projekten, die über das „Standardprogramm“ hinausgehen, ist die lange Erfahrung der Stadt mit der Fördermittel-Akquise von Vorteil.

Einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur erfolgreichen Verwirklichung des Rahmenplans für den Lagarde-Campus leistet das Qualitätshand-

buch, das allen Akteur:innen feste Leitlinien vorgibt. Dadurch besitzt die Stadt eine gute Argumentationsgrundlage, um ihre Vorstellungen auch gegenüber den Investor:innen durchzusetzen. Sehr gute Erfahrungen macht Bamberg mit solchen Interessenten, die schon in anderen Städten Erfahrungen mit der Planung und dem Bau neuer, nachhaltiger Stadtquartiere sammeln konnten und daher aufgeschlossen gegenüber punktuellem Mehraufwand und innovativen Verfahrensweisen waren.

Gewisse Unwägbarkeiten brachte der Umstand, dass sich zunächst nur ein kleiner Teil der Konversionsflächen im Besitz der Stadt befinden.

Stadtverwaltung und Stadtwerke arbeiteten einhellig auf die Umsetzung der in Rahmenplan und Qualitätshandbuch festgelegten Ziele für den Lagarde-Campus hin. Im Detail können die dort gesetzten Ansprüche an den Klimaschutz und die Klimaanpassung jedoch auch im Einzelfall zu Widersprüchen führen: Beispielsweise gestaltet sich die Suche nach potenziellen Flächen für Bäume teils kompliziert, da der Wurzelraum im Untergrund durch die vielen, für die Energie- und Wärmeversorgung des Quartiers nötigen Rohre, Erdsonden und Erdwärmekollektoren recht begrenzt ist.



IM DETAIL: DAS WÄRME- UND ENERGIEVERSORGUNGSKONZEPT DES LAGARDE-CAMPUS

Die Wärmeversorgung des Lagarde-Campus verfolgt einen quartiersbezogenen Ansatz. Ihr Rückgrat ist die Energiezentrale, in der die Steuerung des Systems erfolgt. 55 Erdsonden mit 120 m Tiefe und 20.000 m² Erdwärmekollektoren werden unter dem Lagarde-Campus verbaut. Der Erdboden dient als riesiger Energiespeicher, dem über Sonden und Kollektoren mittels eines Wasser-Glykol-Gemischs Wärme entzogen, aber auch zugeführt werden kann. Dieses Wasser-Glykol-Gemisch wird mithilfe einer großen Pumpe in der Energiezentrale durch das Nahwärmenetz des Quartiers befördert – ein in sich geschlossener Kreislauf. Hinzu kommt ein Wärmetauscher im Abwasserkanal, der dem Abwasser Wärme entzieht und ebenfalls dem Kreislauf zuführt. In den Kellern der Neubauten sind Wärmepumpen an dieses Netz angeschlossen, die das Wasser für die Fußbodenheizungen auf 35°C und das Trinkwasser auf 60°C erwärmen. Diese Wärmepumpen werden durch Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern der Neubauten mit Strom versorgt. Scheint im Winter nicht genug Sonne, leistet ein in der Energiezentrale installiertes, erdgasbetriebenes Blockheizkraftwerk die nötige Stromerzeugung. Im Sommer können die Wärmepumpen auch zur Kühlung der Wohnungen verwendet werden. Im Sommerhalbjahr wird die Abwärme des Abwassers und überschüssige Wärme aus den Gebäuden zudem genutzt, um den Erdboden über die Erdsonden und Erdwärmekollektoren wieder zu erwärmen. Dies ist wichtig, da der Boden andernfalls langfristig auskühlen würde.

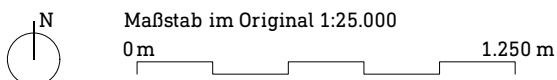
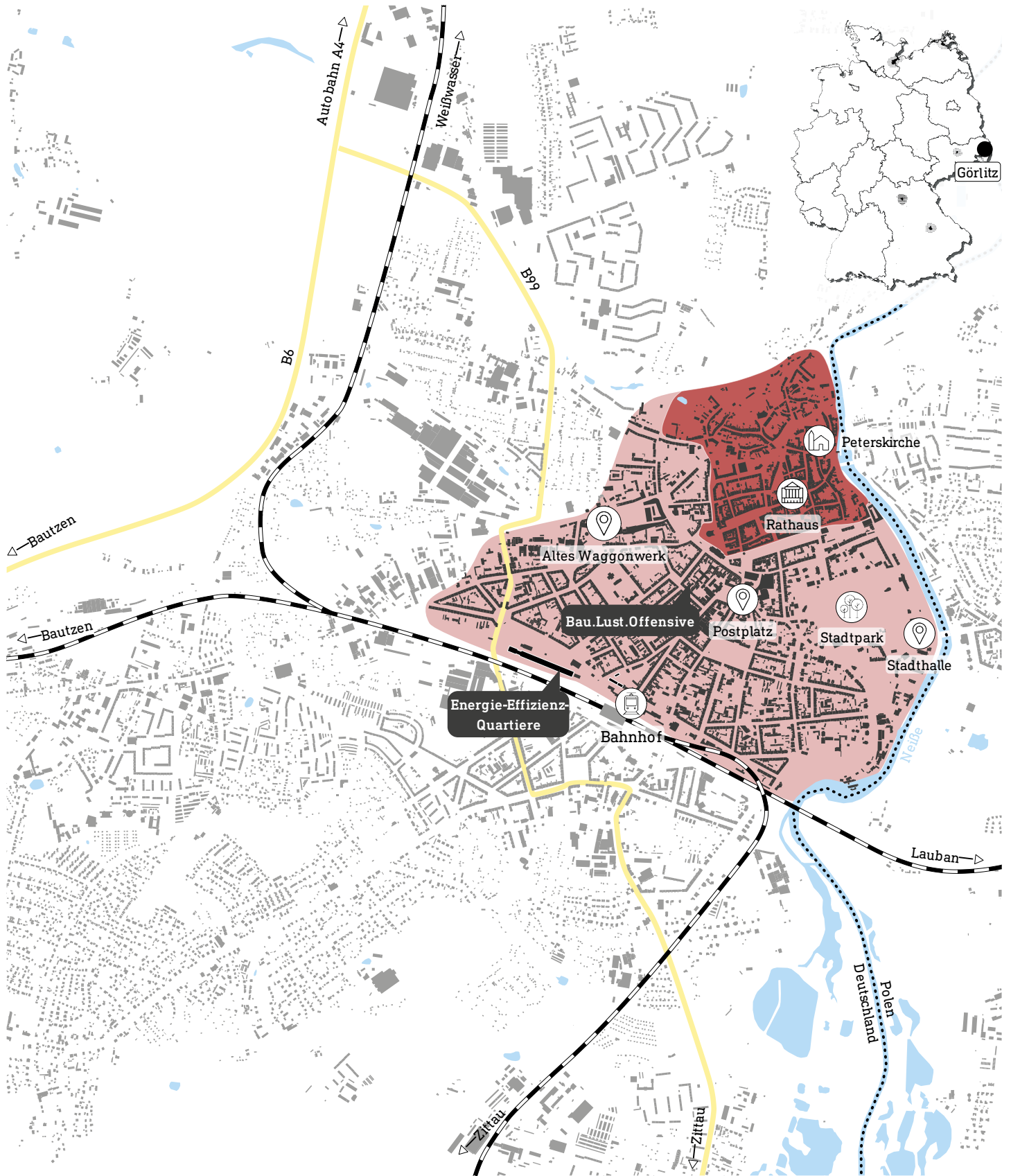
Bei den Altbauten ist die Installation von Photovoltaik-Anlagen aufgrund denkmalpflegerischer Vorgaben nur vereinzelt möglich. Sie werden daher über einen großen, durch Abwärme gespeisten Energiespeicher versorgt. Ist dieser Speicher leer, kommt die Anbindung an das städtische Fernwärmenetz zum Tragen. Derzeit werden mit diesen Technologien ca. 74 Prozent der Wärme mit erneuerbaren Energien direkt vor Ort erzeugt. Die Energieversorgung des Quartiers funktioniert also weitgehend, aber nicht gänzlich autark. In wenigen Jahren wird das gasbetriebene Blockheizkraftwerk komplett auf Wasserstoff umgestellt.

Oben links: 12,3 m lang, 4,3 m breit und 17,8 Tonnen schwer – mit seinen enormen Speicherkapazitäten von 153.000 Litern ist der riesige Pufferspeicher ein wichtiger Bestandteil des zukunftsweisenden Wärmekonzepts

Oben rechts: Die denkmalgeschützte ehemalige Reithalle bildet als künftiges multifunktionales Kulturzentrum das Herz des Kulturhofs auf dem Lagarde-Campus.

Links: Verlegung von Erdkollektoren unter den Neubauten

Rechts: Die Energiezentrale ist Herz und Hirn der Wärmeversorgung auf dem Lagarde-Campus. Eine intelligente Steuerung sorgt zu jedem Zeitpunkt für eine hocheffiziente Wärmezeugung mittels erneuerbarer Energie, die direkt vor Ort zur Verfügung stehen. Überschüssige Energie wird gespeichert oder für die Regeneration der Bodentemperatur genutzt.



- Historische Altstadt/ Nikolaivorstadt
- Gründerzeitliche Innenstadt

Kartengrundlage: Openstreetmap

BAUHERR:INNEN GESUCHT

Görlitz – Die Bau.Lust.Offensive

Die „Bau.Lust.Offensive“ soll die Eigentumsbildung in den gründerzeitlichen Quartieren von Görlitz stimulieren und so dem innerstädtischen Leerstand entgegenwirken. Weil private Bauherr:innen selten Erfahrung mit der Erneuerung großer Mietshäuser haben, berät und begleitet das „Bau.Lust.Büro“ die Baugemeinschaften auf ihrem Weg zur eigenen Immobilie

PROJEKTTRÄGER

Stadt Görlitz (Amt für Stadtentwicklung/Sachgebiet Stadtsanierung)

STANDORT

Innenstadtgebiet, Fokus auf Innenstadt West (Gründerzeit)

FINANZIERUNG

Bundesfördermittel („Zukunftsfähige Zentren und Innenstädte“ des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat)

BETEILIGTE AKTEUR:INNEN

Amt für Stadtentwicklung

Weitere Fachämter der Bauverwaltung

GEPLANTE PROJEKTLAUFZEIT

Anfang 2023 bis Ende 2025

tebaulich und denkmalpflegerisch die nachhaltige Nutzung der Altbausubstanz konterkarieren kann.

Dem will die Stadt Görlitz durch die gezielte Förderung von innerstädtischem Wohneigentum entgegenzutreten. Die Vermittlung der großen gründerzeitlichen Mehrfamilienhäuser ist allerdings kein einfaches Unterfangen. Für Einzeleigentümer und Selbstnutzer eignen sie sich auf den ersten Blick nicht unbedingt als Alternative zum Einfamilienhaus. Dennoch soll die „Bau.Lust.Offensive“ vor allem junge Familien, Senior:innen sowie Berufstätige ansprechen, die sich langfristig eine Zukunft in Görlitz aufbauen wollen. Als Vorbild für diesen Ansatz dienen verschiedene gemeinschaftliche Wohnprojekte, die in Görlitz in den 1990er Jahren verwirklicht wurden. Ziel ist es, Bau- und Sanierungswillige zu überzeugen, eine Immobilie in der Innenstadt zu erwerben. Bei Erwerb, Planung und Umbau der gründerzeitlichen Gebäude sollen die interessierten Bürger:innen unterstützt werden.

Die „Bau.Lust.Offensive“ setzt diesbezüglich auf eine Marketingstrategie und ein intensives Beratungsangebot. Am Anfang steht die Imagearbeit für den Wohnstandort Innenstadt. Unterstützt durch eine externe Agentur gilt es, die Vorteile des innerstädtischen Wohnens in Görlitz aufzuzeigen.

Vielfach schrecken die Größe der gründerzeitlichen Gebäude, der teils bestehenden Sanierungstau und die denkmalpflegerischen Vorgaben potenzielle Interessierte ab. Finanziell überfordern solche Sanierungen zudem die meisten Selbst-

Seit der politischen Wende von 1989/90 sind große Anstrengungen zur denkmalgerechten Sanierung der Görlitzer Innenstadt unternommen worden, die unübersehbar auch Früchte tragen: Die Historische Altstadt sowie die Nikolaivorstadt weisen kaum noch Leerstand auf. Auch die gründerzeitlichen Quartiere konnten deutlich aufgewertet werden; dennoch stehen hier in manchen Straßen bis zu 40 Prozent der Wohnungen leer, gegenüber 27 Prozent im Durchschnitt der Innenstadt. Viele dieser Gebäude drohen baufällig zu werden. Das gefährdet die Geschlossenheit der baukulturell wertvollen gründerzeitlichen Struktur der Stadt. Gleichzeitig besteht Nachfrage nach Wohnstandorten außerhalb der verdichteten Innenstadtbereiche sowie im Wohnungsneubau – was neben neuem Flächenverbrauch auch ökonomisch, städ-

nutzer. Es handelt sich bei der „Bau.Lust.Offensive“ also um eine ausgeprägte Moderations- und Vermittlungsaufgabe – mit dem Ziel, Nutzer für leerstehende bzw. untergenutzte Gebäude zu finden.

Dazu eröffnet die Stadt als Anlaufstelle das „Bau.Lust.Büro“ im Görlitzer Zentrum. Aus einem Pool grundsätzlich geeigneter Immobilien vermittelt es Objekte an die Bau- und Sanierungswilligen. In vielen Fällen sind zunächst die Eigentumsverhältnisse zu klären; teils handelt es sich um international verstreute Erbgemeinschaften. Hier wirkt das „Bau.Lust.Büro“ auf eine Mobilisierung der Eigentümer:innen hin. Ferner hat es die Aufgabe, Bau- und Sanierungswillige miteinander bekannt zu machen, damit sie als Baugemeinschaft eventuell gemeinsam eine Gründerzeit-Immobilie erwerben und ein für sie passendes Nutzungskonzept entwickeln können. Denkbar sind unterschiedlichste Konstellationen: Junge Familien, die sich zusammentun, aber auch sozio-kulturelle und gemeinwohlorientierte Wohnmodelle wie Mehrgenerationenhäuser oder Wohnungen für Senior:innen. In der Gemeinschaft lassen sich die Kosten für eine Sanierung besser aufbringen.

Um den Bau- und Sanierungswilligen realistische Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, sollen typisierte Entwürfe an Beispielgebäuden verwirklicht werden. Das „Bau.Lust.Büro“ vermittelt bei Bedarf zudem Architekten, Kreditinstitute, Rechtsberater, usw. an die Bauwilligen und stellt den Kontakt zu den genehmigenden Stellen der Stadtverwaltung her. Ziel ist es, den Bau- und Sanierungswilligen so möglichst viele Hürden aus dem Weg zu räumen.

Die Stadt Görlitz erhofft sich von der Erhöhung des Eigentumsanteils in der Innenstadt eine stärkere Bindung der Bewohner:innen an die Quartiere und damit eine langfristige Instandhaltungsperspektive für die Gebäudesubstanz. Man will durch die positiven Beispiele der ersten „Baulustigen“ eine positive Dynamik in Gang setzen. Dafür ist viel Anschubarbeit nötig. Das Ziel lautet, bis zum Ende der Förderperiode zwei bis drei Pilotprojekte umzusetzen.

KLIMA-ASPEKTE

Der Ansatz der „Bau.Lust.Offensive“, neben dem Mietwohnraum andere Wohnformen und selbstgenutztes Eigentum im Zentrum von Görlitz zu etablieren, ist absolut zeitgemäß. Gelingt dieses Unterfangen, würden baupolitisch „gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe geschlagen“: Durch die Bekämpfung des Leerstandes wird die bestehende, räumlich gut eingebundene Substanz langfristig gesichert und damit auch die hier gebundene graue Energie. Somit hat der Ansatz das Potenzial, weiterem Flächenverbrauch und verkehrserzeugenden Siedlungsstrukturen entgegenzuwirken. Denn den Bauwilligen werden Alternativen zum Einfamilienhaus „auf der grünen Wiese“ gezeigt. Die Eigentumsbildung in der Innenstadt trägt zur sozialen Stabilisierung des Zentrums bei und ist zugleich sozial nachhaltig: Gemeinschaftliche, sozial durchmischte Wohnformen in einer Stadt der kurzen Wege – anstatt sozialer Vereinzelung in peripheren Lagen.

Klimafaktoren: Qualitative Innenentwicklung; Aktivierung und Sicherung des baulichen Bestands (Ressource Graue Energie), Verkehrsvermeidung



Aus Alt wird Neu durch etagenweise Eigentumsbildung im Gründerzeitbestand - hier in der Görlitzer Emmerichstraße.

PLANUNGSPROZESS UND UMSETZUNG

Die Eigentumsquote in Görlitz bleibt hinter dem Bundesdurchschnitt zurück, was auch an der Stadtstruktur liegt: Der große Anteil gründerzeitlicher Mietshäuser mit sechs bis acht Mietparteien erschwert die Eigentumsbildung für Einzeleigentümer:innen und Selbstnutzer:innen. Zugleich bleibt der Druck auf den Außenbereich für neue Wohngebiete bestehen.

Den Projektauftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) nahm die Stadt Görlitz zum Anlass, sich eingehend mit dem Thema Belebung der Innenstadt als Wohnstandort und Eigentumsbildung zu beschäftigen – und bewarb sich mit dem Projekt „Bau.Lust.Offensive“ auf das Förderprogramm „Zukunftsfähige Zentren und Innenstädte“. Nach positivem Bescheid des Fördermittelgebers beschloss der Stadtrat Anfang 2022 die Durchführung. Anfang 2023 soll die Werbekampagne für die „Bau.Lust.Offensive“ starten, bis Ende 2023 soll das „Bau.Lust.Büro“ eröffnet werden.

Gründerzeitquartiere besitzen das Potenzial, alle Belange des modernen Wohnens miteinander zu vereinen. Die westliche Innenstadt von Görlitz aus der Luft.

ERFOLGSFAKTOREN UND HEMMNISSE

Wenngleich die Projektidee wegweisend und zeitgemäß ist, dürfte es sich dennoch schwierig gestalten, ausreichend potentielle Bauherrn dafür zu gewinnen, ihren Eigenheim-Traum in der Stadt zu verwirklichen.

Politisch wie auch steuerlich wurden in der Vergangenheit bislang stets die Dynamik zur Neuausweisungen von Bauland und damit von Flächenverbrauch und weite Pendeldistanzen mit dem mobilisierten Individualverkehr begünstigt, Stichworte: „Pendler-Pauschale“ und „Baukindergeld“. Von diesem Grundparadigma weicht die Politik bis heute nicht ab.

Somit ist das Idealbild des Eigenheims als freistehendes Einfamilienhaus oder Reihenhauses in den Köpfen der Menschen nach wie vor omnipräsent.

Um die „Bau.Lust.Offensive“ zum Erfolg zu bringen, braucht es daher zweifellos professionelle Kommunikation, viel individuelle Überzeugungsarbeit und einen langen Atem.

Womöglich braucht ein solches Projekt länger als die derzeit geplante zweijährige Förderdauer, bis sich Erfolge einstellen. Als wichtiger Faktor der Überzeugungsarbeit und des Projektmarketings erscheint ein attraktives Pilot-Haus, das man den Interessenten präsentieren kann.



ENERGETISCH VERNETZTE NACHBARSCHAFTEN

Görlitz – Energie-Effizienz-Quartiere (EEQs)

Die Görlitzer Energie-Effizienz-Quartiere verbinden die technischen Möglichkeiten der quartiersbezogenen Energie- und Wärmeversorgung mit Nachhaltigkeitsaspekten, um ungeachtet denkmalrechtlicher Schutzvorschriften auch in Denkmalensembles größtmögliche Energieeffizienz und Klimaschutz zu ermöglichen.

Seit 2012 entstanden in Görlitz mehrere Energie-Effizienz-Quartiere (EEQs), die über Nahwärmenetze die Energie- und Wärmeversorgung einzelner innerstädtischer Quartiere übernehmen.

Mit diesem Versorgungskonzept soll dem Zielkonflikt begegnet werden, dass viele Gebäude aufgrund ihres Denkmalstatus und der damit verbundenen Schutzvorschriften weder ihre eigene Energie regenerativ erzeugen können (z.B. durch Photovoltaik-Anlagen) noch zum Niedrigenergie-

haus umgebaut werden können. In beiden Fällen wäre mit unerwünschter Überformung bzw. Beeinträchtigung der Substanz zu rechnen. Durch den quartiersbezogenen Ansatz der EEQs soll dieser Nachteil im Vergleich zu Neubauten kompensiert werden.

Die Görlitzer Innenstadt weist einen hohen Anteil gründerzeitlicher Altbauten auf. Eine effizientere Versorgung dieser innerstädtischen Quartiere trägt nicht nur zum Klimaschutz bei, sondern erhöht auch die Attraktivität als Wohnstandort. Denn der Görlitzer Wohnungsmarkt ist ein sogenannter „Mietermarkt“: Das Angebot übersteigt deutlich die Nachfrage und schmälert den Mietertrag, was das Investitionsinteresse der Eigentümer spürbar bremst. Deshalb ist die „zweite Miete“, also der Strom- und Heizkostenanteil der Mietkosten, für die Standortwahl Wohnungssuchender von großer Bedeutung. Um innovative Lösungen zur Energie- und Wärmeversorgung der Gründerzeitquartiere zu erproben, begann die Stadt Görlitz auf Basis des 2013 verabschiedeten energetischen Gesamtkonzeptes „Kernstadt“ mit der Entwicklung der Energie-Effizienz-Quartiere. Den Ausgangspunkt bildete eine Untersuchung der städtebaulichen Rahmenbedingungen im Görlitzer Zentrum. Betrachtet wurden die Gebäudetypologien, das Baualter, die Nutzungen, die Bauzustände und die Art der Wärmeversorgung, die Energiebilanz sowie die Einsparpotenziale. Am Ende stand ein Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Energieeffizienz in den Innenstadtquartieren, darunter auch die Einrichtung der EEQs.

PROJEKTTRÄGER

Stadt Görlitz (Amt für Stadtentwicklung), Stadtwerke Görlitz

STANDORT

Mehrere Nahwärmenetze (vier Energie-Effizienz-Quartiere) über die Innenstadt verteilt

FINANZIERUNG

Eigene Mittel der Stadt, der Stadtwerke

KFW-Förderprogramm 432 Energetische Stadtsanierung (für das Energetische Gesamtkonzept „Kernstadt“)

KFW-Förderung für Kraft-Wärme-Kopplung-Anlagen

EFRE-Mittel (u.a. für das EEQ 1+)

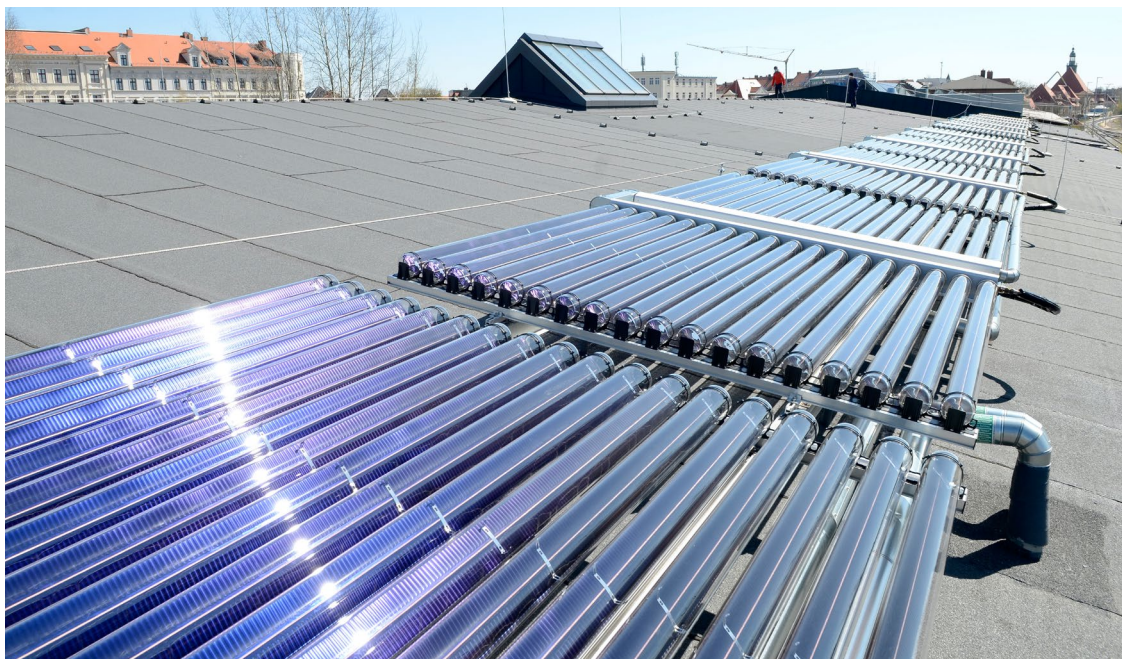
Städtebauförderung

BETEILIGTE AKTEUR:INNEN

Amt für Stadtentwicklung Görlitz

Stadtwerke Görlitz

externe Expert:innen



Solarthermie als regenerative Energiequelle wird im Quartier auf dem Dach der Waldorfschule in einem ehemaligen Güterschuppen gewonnen und vor Ort genutzt.



Blockheizkraftwerke (BHKW) einschließlich Pufferspeicher bilden das Herzstück der Energie-Effizienz-Quartiere.

Der besondere Effekt des Konzeptes beruht auf der Kombination von Maßnahmen der quartiersbezogenen effizienten Energie- und Wärmeversorgung mit einer bestmöglichen energetischen Sanierung der Bestandsgebäude.

Entwickelt wurde das Energetische Gesamtkonzept gemeinsam mit Partnern aus Praxis und Forschung sowie explizit unter Einbezug des Denkmalschutzes. In der Görlitzer Innenstadt wurden nach den Modernisierungen der 1990er Jahre 85 Prozent der Gebäude mit Gas beheizt. Da es für die Eigentümer:innen keinen Anschlusszwang an die Nahwärmenetze der EEQs gibt, musste die Stadt Görlitz starke Argumente für deren Entwicklung aufbringen. Durch die neuesten Tendenzen auf dem Energiemarkt werden die EEQs derzeit immer

attraktiver, da sie Energie mittlerweile günstiger bereitstellen können als konventionelle Anbieter. Seitdem wurden in Görlitz vier Energie-Effizienz-Quartiere entwickelt, weitere sind in Planung.

In Zukunft sollen die Energie-Effizienz-Quartiere um weitere klimaverträgliche Technologien erweitert werden. So wäre denkbar, einige der leerstehenden gründerzeitlichen Eckgebäude zu Pufferspeichern umzuwidmen, die man für die Nahwärmenetze benötigt. Auch die bestehenden EEQs lassen sich durch den Einsatz anderer Energieträger und neuer Technologien weiterentwickeln. Darüberhinaus wird die Verknüpfung der Nahwärmenetze zu einem innerstädtischen Netz diskutiert, um räumliche Ungleichheiten in der Nachfrage ausgleichen zu können.

KLIMAASPEKTE

In den Energie-Effizienz-Quartieren werden Wärme und Strom durch den Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplung direkt vor Ort produziert. Die Nahwärmenetze verhindern den Energieverlust durch lange Transportwege. So erweisen sich die EEQs als Möglichkeit, den denkmalgeschützten historischen Gebäudebestand im Rahmen eines quartiersbezogenen Energiekonzeptes effizient zu versorgen. In Kombination mit der Förderung energetischer Gebäudesanierungen stärkt dies den Bestand als Wohnstandort und er bleibt attraktiv.

Zwei Ziele wurden erreicht: Der Verbrauch der Gebäude wurde deutlich gesenkt, zugleich gelang eine nachhaltig und effizient gestaltete Energie- und Wärmeversorgung. Zwar wird derzeit noch ein erheblicher Anteil fossiler Energieträger (Erdgas) eingesetzt. Durch die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien könnte der Klimaschutz-Effekt der EEQs künftig noch höher ausfallen.

Klimafaktoren: Quartiersbezogene Energie- und Wärmeversorgung verbessert ökologische Bilanz in Denkmalbereichen/Effiziente Energieversorgung

PLANUNGSPROZESS UND UMSETZUNG

Die Stadt Görlitz nimmt bereits seit 2004 am European Energy Award teil, einer Management- und Zertifizierungsinstitution, die Kommunen dabei unterstützt, Energie- und Klimapolitiken lokal zu implementieren und umzusetzen. Regelmäßig wurde Görlitz für das Engagement in Energie- und Klimabelangen mit dem European Energy Award ausgezeichnet. Nachdem 2012 bereits das erste EEQ ans Netz gegangen war, wurde 2013 als Grundlage für die weiteren Entwicklungen mit KfW-Fördermitteln das Energetische Gesamtkonzept für die Kernstadt erarbeitet. Bei der Standortentscheidung für ein EEQ fließen Parameter wie der Energiebedarf, die Energiebilanz und der Sanierungszustand eines Quartiers mit ein. Auf dieser Grundlage gingen 2014 und 2015 zwei weitere EEQs in Betrieb. Von 2019 bis 2020 wurde das EEQ 1 um eine Erzeugungsanlage an der neuen Waldorfschule erweitert. Derzeit wird das Energetische Gesamtkonzept für die „Kernstadt“ fortgeschrieben.

EINBINDUNG IN GESAMTSTÄDTISCHE PLANUNGEN

Auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept wird auf die Bedeutung der Minderung des CO₂-Ausstoßes hingewiesen und der vermehrte Einsatz energieeffizienter und klimaverträglicher Technologien angestrebt.

ENERGIE-EFFIZIENZ-QUARTIER (EEQ) – WIE FUNKTIONIERT DAS KONKRET?

Beispielhaft lässt sich das EEQ-Prinzip am ersten, schon 2012 ans Netz gegangenen Energie-Effizienz-Quartier darstellen. Wie bei den späteren Quartieren, diente ein großes öffentliches Gebäude als „Ankerabnehmer“ – in diesem Fall das Landratsamt. Ein Blockheizkraftwerk (BHKW) in der ans Landratsamt angrenzenden Energieeffizienzzentrale erzeugt mittels Kraft-Wärme-Kopplung Wärme und Strom. Das BHKW wird mit Gas betrieben, arbeitet durch die Kopplung von Wärme- und Stromerzeugung aber sehr effizient.

Bei mittleren Lasten wird Wärme durch einen Pellet-Kessel erzeugt. Bei Bedarf kann ein Erdgaskessel zugeschaltet werden, um Spitzenlasten abzudecken. Dadurch werden aufs Jahr gerechnet 60 Prozent der erzeugten Wärme durch das BHKW, 30 Prozent durch den Pellet-Kessel und somit als erneuerbare Energie sowie lediglich 10 Prozent auf klassische Weise durch den Erdgaskessel erzeugt.

Die entstehende Wärme wird in ein Nahwärmenetz eingespeist und versorgt ein 3 Hektar großes, ans Landratsamt angrenzende Quartier. Dabei minimieren die kurzen Transportwege die Energieverluste. Über Pufferspeicher kann die Wärme auf den jeweiligen Bedarf abgestimmt an das Nahwärmenetz abgegeben werden. Diese Faktoren verdeutlichen, dass die quartiersbezogene Wärmeversorgung durch die Energieeffizienzzentrale ökonomischer ist, als es die Wärmeversorgung mit Brennkesseln in jedem einzelnen Gebäude wäre.

Insgesamt verringert sich der CO₂-Ausstoß der Wärmeversorgung des EEQ 1 im Vergleich zu konventioneller Technik um 88 Prozent. Ab 2019 wurde das EEQ 1 um die in früheren Bahngebäuden eingerichtete Waldorfschule zum EEQ 1+ erweitert. Auf dem Dach der Schule befinden sich Solarthermieanlagen, die ebenfalls an das Nahwärmenetz des EEQ 1 angeschlossen sind. Gemeinsam mit einem BHKW, einem Pellet-Kessel und einem Erdgaskessel, bildet die Solarthermieanlage neben der bestehenden Energieeffizienzzentrale die zweite Erzeugungsanlage im EEQ 1+.



ERFOLGSFAKTOREN UND HEMMNISSE

Da kein Anschlusszwang an die Nahwärmenetze besteht, mussten die Eigentümer:innen in den Energie-Effizienz-Quartieren erst davon überzeugt werden, ihre Immobilie auf freiwilliger Basis anzuschließen. Das war aufgrund der im Vergleich zur in den EEQs erzeugten billigeren „konventionellen“ Energie nicht immer leicht. Trotz Förderungen für die EEQs war das gebäudebezogene Heizen mit Gas in vielen Fällen günstiger. Außerdem zögerten viele Eigentümer:innen zunächst, sich mit dem Anschluss an ein EEQ langfristig an einen Anbieter, nämlich die Stadtwerke Görlitz, zu binden. Die aktuellen Entwicklungen auf den Energiemärkten und die daraus folgend steigenden Strom- und Gaspreise machen die EEQs für Immobilieneigentümer:innen mittlerweile jedoch deutlich attraktiver. Diese Attraktivität geht nicht

nur auf relativ günstigere Energiepreise zurück, sondern auch auf die hohe Versorgungssicherheit, die in den EEQs durch verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien erreicht wird.

Mit den Energie-Effizienz-Quartieren verfolgt Görlitz einen vielversprechenden quartiersbezogenen Ansatz zur Energie- und Wärmeversorgung. Verbunden mit den Sanierungsbemühungen auf Gebäudeebene tragen die EEQs viel zur Zukunftsfähigkeit der Innenstadt und damit auch zur Bewahrung ihrer historischen Substanz bei. Allerdings besteht noch Potenzial hinsichtlich der Anteile erneuerbarer Energien in den EEQs. Auch in der Diskussion um Solarthermie auf Denkmalbauten ist vermutlich noch nicht das letzte Wort gesprochen.

Links: Im Rahmen der Straßensanierung werden für die Nahwärme kurze Wege zum Verbraucher realisiert. Neue Fernwärmeleitung in der Bahnhofstraße.

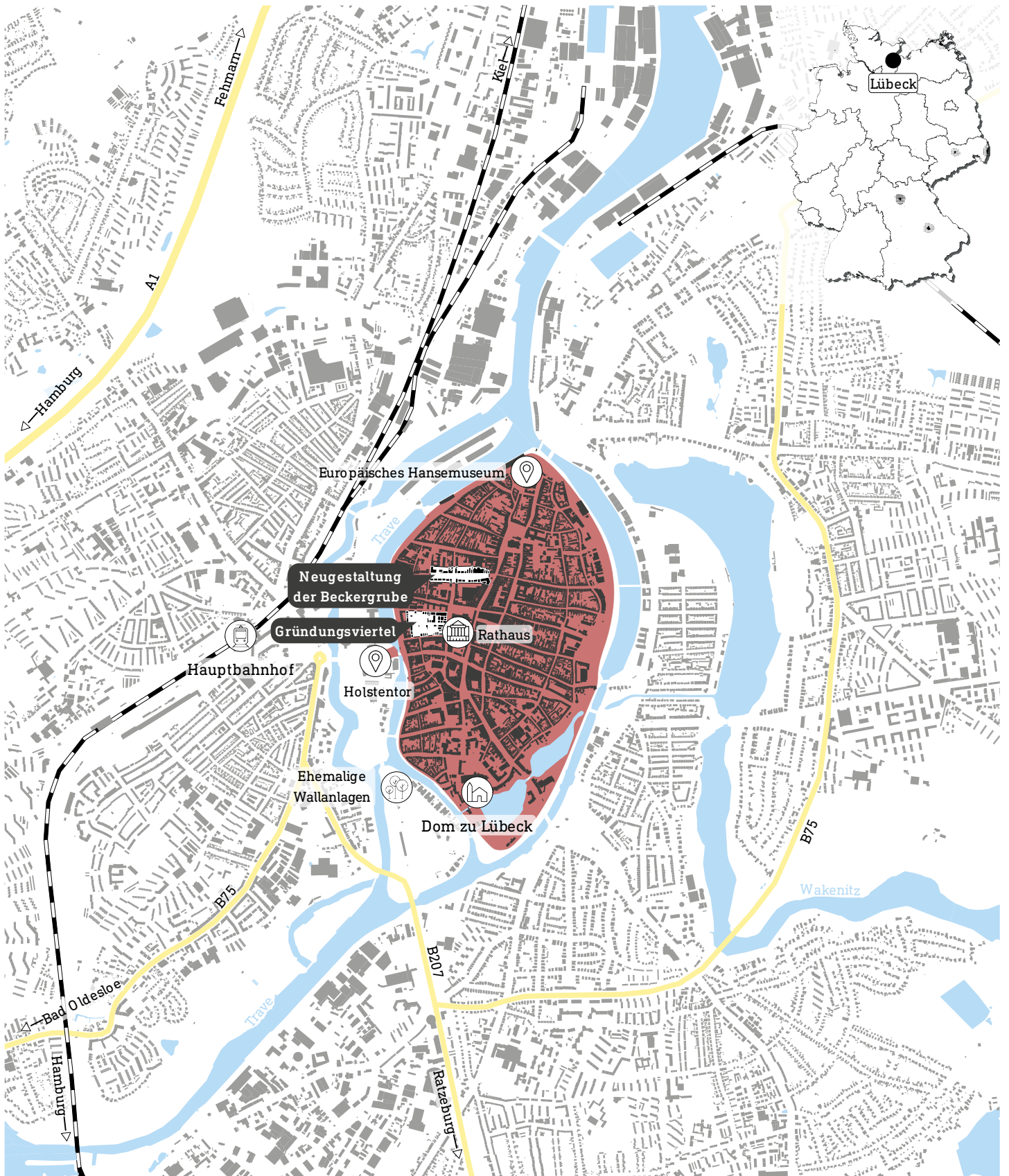
Rechts: Als strategische Partner arbeiten Stadtwerke Görlitz und Stadtverwaltung eng zusammen.



PROJEKTCHRONIK

seit 2004	Teilnahme der Stadt Görlitz am European Energy Award
2012	Inbetriebnahme des EEQ 1
2013	Energetisches Gesamtkonzept „Altstadt“
2014	Inbetriebnahme des EEQ 2
2015	Inbetriebnahme des EEQ 3
2019 bis 2020	Erweiterung des EEQ 1 zum EEQ 1+
2022	Fortschreibung des Energetischen Gesamtkonzepts „Kernstadt“

Die verwendete Erzeugeranlage des Blockheizkraftwerks ist kompakt und technisch auf dem neuesten Stand.



Maßstab im Original 1:25.000

0 m 1.250 m

Kartengrundlage: Openstreetmap

REPARATUR DES STADTGEFÜGES

Lübeck – Das neue Gründungsviertel

Idee des Projekts Gründungsviertel ist es, mit zeitgenössischer, an den historischen Kontext der Lübecker Altstadt angepassten Neubauten Stadtreparatur zu betreiben. Ziel war es, die historische Keimzelle Lübecks als Quartier wiederzubeleben und zu zeigen, dass zeitgemäßer Wohnungsbau in der UNESCO-Welterbestätte möglich ist.

Nach dem Abriss der in den 1950er Jahren errichteten Schulbauten folgten die Pläne für das neue Wohnquartier dem Gedanken, den historischen Stadtgrundriss, aber auch den Charakter des Quartiers angelehnt an die ursprüngliche Bebauung im ältesten Viertel der Hansestadt wiederherzustellen. Dabei galt es, eine Synthese zu finden zwischen kleinteiligen Parzellen und moderner Wohn- und Geschäftsnutzung. Es geht also um Stadtreparatur und kritische Rekonstruktion und zugleich um die Revision städtebaulicher Fehlentwicklungen der Nachkriegsära. Die einstige Bebauung des im Zweiten Weltkrieg zerstörten „alten“ Gründungsviertel gibt die Dimension vor: Schmale, unregelmäßig lange Grundstücke mit unterschiedlichen Höhenentwicklungen.

Auf den insgesamt 38 Grundstücken entstanden an die tradierten Gebäudetypologien der Lübecker Altstadt angelehnte Neubauten; keine Rekonstruktionen also, sondern die Interpretation der historischen Vorbilder in heutiger Formensprache. Die Neubauten übernehmen damit u.a. das charakteristische Nebeneinander einer Vielfalt historischer Stilepochen der Fassaden. Ebenso wird die tradierte, altstadttypische Zonierung der Gebäude in Erdgeschosse, Obergeschosse und Giebeldreieck in zeitgemäßer Form fortgeschrieben.

Um die anspruchsvollen Ziele gemeinsam mit den zahlreichen Eigentümer:innen und Bauherr:innen zu verwirklichen, setzt die Hansestadt Lübeck eine Reihe von Instrumenten zur Qualitäts- und Prozesssicherung ein. Neben den baugestalterischen Festsetzungen des Bebauungsplans wurde



Neue Fassadenabwicklung im Gründungsviertel (Braunstraße)

PROJEKTTRÄGER

Hansestadt Lübeck (federführend: Fachbereich Planen und Bauen)

STANDORT

Altstadtdinsel zwischen Marienkirche und Stadttrave

GRÖSSE

1 ha

FINANZIERUNG

Bundesfördermittel für die archäologischen Grabungen

Einnahmen aus Grundstücksverkäufen

BETEILIGTE AKTEUR:INNEN

Bereiche der Hansestadt Lübeck: u.a. Stadtplanung und Bauordnung; Wirtschaft und Liegenschaften, Stadtgrün und Verkehr und der Bereich Recht der Hansestadt Lübeck

Welterbe- und Gestaltungsbeirat (Begleitung Fassadenwettbewerb, Genehmigung Entwürfe)

Stadteigene Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH (teilw. Vermarktung der Grundstücke)

Koordinierungsrunde der Bauherr:innen

Bürger:innen (Beteiligungsverfahren)

Ein städtebaulicher Rahmenplan war Grundlage des neuen Gründungsviertels.



ein Gestaltungleitfaden für das Gründungsviertel entwickelt, in Anlehnung an die bereits seit 1982 existierende Gestaltungssatzung für die Lübecker Altstadt.

Die Dimension der historischen Parzellen prägt diese Quartiersentwicklung nicht nur baulich. Bewusst entschied sich die Hansestadt dafür, die Grundstücke einzeln zu vergeben und nicht am Stück an große Investor:innen. Gerade auch Privatleute sollten die Möglichkeit zur Eigentumsbildung in der Altstadt erhalten. Weil zudem eine Pluralität der Wohn- und Lebensformen gewollt ist, teilte man die Grundstücke in drei Gruppen ein: Sechs Grundstücke für den Bau von städtischen Einfamilienhäusern, zwölf Grundstücke zur Vergabe an Baugemeinschaften, während die übrigen Mehrfamilienhäusern vorbehalten sind.

Die Hansestadt Lübeck nimmt damit eine aktive Bodenpolitik vor. Um möglichst vielen Interessent:innen die Möglichkeit zum Grundstücks-

erwerb zu geben, erfolgte die Vergabe auf mehreren Wegen: Die Hälfte der Grundstücke wurde zum Höchstpreis veräußert, während man die andere Hälfte zum Festpreis anbot. Den Zuschlag erhält dann im Sinne der Konzeptvergabe der/die Kaufwillige mit dem besten Konzept für das Bauprojekt. Bei knapp einem Drittel der Wohneinheiten handelt es sich um Mietwohnungen, um eine soziale Durchmischung zu ermöglichen. Gut 30 Prozent der Erdgeschossflächen sind für eine gewerbliche oder sozio-kulturelle Nutzung vorgesehen, was zusätzlich die Lebendigkeit und Nutzungsmischung stärken kann.

Um diese hohen qualitativen Ziele zu flankieren, vollzieht die Stadt die Veräußerung der Grundstücke in mehreren Phasen: Nach erhaltenem Zuschlag wird mit den Bewerber:innen zunächst eine so genannte Anhandgabe vereinbart. In dieser Zeit können sie das Beratungsangebot der Hansestadt Lübeck in Anspruch nehmen und ihren Vorentwurf abstimmen. Sofern kein Entwurf eines Preisträgers des dafür ausgelobten Fassadenwettbewerbs realisiert wird, ist der Entwurf der beauftragten Architekt:innen vom Welterbe- und Gestaltungsbeirat der Hansestadt Lübeck freizugegeben. Für jedes Gebäude muss eine Musterfassade mit dem geplanten Fassadenmaterial einschließlich des Fensterprofils errichtet werden, die ebenso durch den Beirat beraten wird.

Nach Einreichung des Bauantrages kann der Grundstückskaufvertrag geschlossen werden. Hierin ist u.a. geregelt, dass das Grundstück in einem bestimmten Zeitfenster (i.d.R. 24 Monate) nach Erteilung der Baugenehmigung bebaut sein muss. Andernfalls kann die Stadt Lübeck ein Rückkaufrecht geltend machen.

PROJEKTCHRONIK GRÜNDUNGSVIERTEL LÜBECK

2009-2015	Archäologische Grabungen und Abbruch Schulgebäude
2011	Vorbereitung des Beteiligungsprozesses mit Expert:innenrunde aus relevanten Akteur:innen
2012	Gründungswerkstatt als Auftakt des Beteiligungsprozesses
2014	Rahmenplan für das Gründungsviertel
2014 bis 2018	Verlegung der Versorgungsleitungen in den Straßen und bauvorbereitende Maßnahmen
2015	Europaweiter Fassadenwettbewerb für drei Musterfassaden (130 Einreichungen)
2015	Bebauungsplan wird rechtskräftig
2015	Beginn der Grundstücksvermarktung
Ab 2016	Bebauung der Grundstücke; als erstes Haus wird in 2018 das Haus Alfstraße 27 fertig gestellt
2024-2026	Neugestaltung der öffentlichen Straßenräume

KLIMASPEKTE

Das Projekt Gründungsviertel leistet seinen Beitrag zum Klimaschutz durch die Schaffung von vielseitigem innerstädtischem Wohnraum: Je attraktiver und besser adaptiert diese an heutige Lebensmodelle und Wohnangebote sind, desto leichter fällt es z.B. Familien mit Kindern, im Stadtzentrum zu leben, anstatt ihren Lebensmittelpunkt in einen der Wohnvororte zu verlegen. So wird verkehrserzeugenden Siedlungsstrukturen und weiterem Flächenverbrauch entgegengewirkt. Zugleich begünstigt das Konzept die funktionale Durchmischung einer „Stadt der kurzen Wege“.

Nicht nur energetisch, auch mit Blick auf die Klimaanpassung wurden Anforderungen an die Neubauten formuliert: Beispielweise besteht die Auflage, die Flachdächer der Seitenflügel zu begrünen und Baumpflanzungen in den privaten Gärten vorzunehmen. Das Konzept zur Energieversorgung wurde europaweit ausgeschrieben und resultierte im Bau eines Blockheizkraftwerks, integriert in ein Mehrfamilienhaus, das über ein Nahwärmenetz die Wärmeversorgung des Gründungsviertels übernimmt.

Klimafaktoren: Qualitative Innenentwicklung; zeitgemäße, dezentrale Wärmeversorgung Verkehrsvermeidung

PLANUNGSPROZESS UND UMSETZUNG

Das Gründungsviertel gilt als die Keimzelle der Hansestadt. Nachdem das Quartier durch Bombenangriffe 1942 fast vollständig zerstört worden war, entstanden auf dem Areal in den 1950er Jahren zwei Schulbauten, die die Maßstäblichkeit des kleinteilig bebauten Umfeldes sprengten.

In den 2000er Jahren entschloss sich die Hansestadt Lübeck zum Abbruch dieser Bestandsbebauung und machte damit den Weg frei für eine städtebauliche Neuordnung. Es folgten archäologische Grabungen und die Verlagerung der Schulen.

Mit einer Gründungswerkstatt begann 2012 eine intensive Bürger:innen-Beteiligung, die erheblich zur Akzeptanz und Qualität des Projektes beitrug. Es ging um einen Konsens hinsichtlich des Leitbildes für diesen Ort. Im Ergebnis bestand dieses in einer Rückbesinnung auf die historische Parzellenstruktur, einer zeitgemäßen Architektur, einer nachhaltigen Wärmeversorgung, einer Quartiersgarage, dem einzelnen Verkauf der Grundstücke, einem Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten und einer durchmischten Bevölkerungsstruktur. Mit diesen Anhaltspunkten machte sich die Stadtverwaltung an die konkrete Planung des „neuen“ Gründungsviertels. 2014 mündeten die Überlegungen und Ideen in den Rahmenplan für



Fertiggestellte Häuser mit Blick auf die rückwärtigen Bereiche mit Glindmauer

das Gründungsviertel, der wiederum die Grundlage für den Bebauungsplan bildete. 2015 wurde ein europaweiter Ideenwettbewerb für die Fassadengestaltung ausgelobt, um die Bandbreite der Möglichkeiten, einer auf die historische Bebauung der Lübecker Altstadt Bezug nehmenden, dabei jedoch zeitgemäßen Architektur aufzuzeigen.

2015 startete die Grundstücksvermarktung, wenige Jahre später wuchsen in der Alfstraße und der Braunstraße die ersten Gebäude aus der Baugrube. Im Jahr 2023 ist die Mehrzahl der Gebäude fertiggestellt.

ERFOLGSFAKTOREN UND HEMMNISSE

Die großen archäologische Grabungen zu Beginn der Planungen steigerten die Akzeptanz und Wahrnehmung des Projekts in der Stadtöffentlichkeit. Die Lübecker:innen hatten das Gefühl, ihnen werde ein Stück der Altstadt zurückgegeben. Dazu trug auch die im Zuge des Projektes betriebene umfassende Bürgerbeteiligung und die intensive Öffentlichkeitsarbeit bei. Sie führte zu einer umfassenden Akzeptanz des Projektes und stärkte die Identifikation in der Bürgerschaft. Auch die bewusste Entscheidung für 38 Bauherr:innen und damit eine Vielzahl unterschiedlicher Architekt:innen, Baufirmen etc. hat eine hohe Identifikation mit dem Projekt Gründungsviertel zur Folge. Städtebaulich-architektonisch wurde eine anspruchsvolle Agenda verfolgt. Die Stadtverwaltung setzte

differenzierte Instrumente ein, um diese Qualitäten zu erzielen. Als weitere Pluspunkte erwiesen sich die Sicherung der Qualitätsansprüche durch die kontinuierliche Einbindung des Welterbe- und Gestaltungsbeirats der Hansestadt Lübeck. Auf der administrativ-operativen Seite tragen die fundierte vertragliche Absicherung sowie das mehrstufige, qualitätssichernde Vergabeverfahren zum Erfolg bei.

Der enge Einbezug externer Fachleute – z.B. über den Welterbe- und Gestaltungsbeirat – kam der Qualität des Projektes ebenfalls zugute. Auch die strikte Haltung der Stadtverwaltung und das gemeinsame Ziel, hohe gestalterische Anforderungen an das Projekt zu stellen, sind Voraussetzung der qualitativ hochwertigen Ergebnisse.

Dagegen erschweren die teilweise extremen Steigerungen der Baukosten im Durchführungszeitraum den Projekterfolg für alle beteiligten Akteur:innen. Der anspruchsvolle Planungsprozess und die kleinteilige, betreuungsintensive Vorgehensweise binden erhebliche Ressourcen auf allen Seiten. Komplex in der planerischen Handhabung waren und sind zudem die logistischen Anforderungen vieler nahezu gleichzeitiger Baustellen auf engem Raum. Die seitens der Bauherr:innen und Architekt:innen organisierten Koordinierungsrunden haben geholfen, die herausfordernde Baustellenlogistik untereinander zu organisieren und umzusetzen.

Projektfortschritt in 2022



URBANES TOR ZUR ALTSTADT

Lübeck – Neugestaltung der Beckergrube

Die Beckergrube war mit ihrem starken Durchgangsverkehr und den überbreiten Verkehrsflächen ein Relikt der autogerechten Stadt und besaß kaum Aufenthaltsqualität. Bauliche Umgestaltungen sowie eine veränderte Verkehrsführung sollen die Straße an den Klimawandel anpassen und nachhaltige Mobilität begünstigen.

Die Beckergrube verbindet in der westlichen Altstadt Lübecks die Zentrale Fußgängerzone in der Breite Straße mit dem Traveufer und bildet somit ein Eingangstor. Kriegszerstörungen führten hier wie im angrenzenden Gründungsviertel zu markanten Veränderungen der Stadtstruktur. Vor allem in der östlichen Beckergrube rückt die Neubebauung von der historischen Bauflucht ab, wodurch ein überbreiter Straßenraum entstand, der fortan vom motorisierten Verkehr dominiert wurde. Eine Verkehrszählung ergab 2016 ein tägliches Verkehrsaufkommen von 6.900 Fahrzeugen – 50 Prozent davon waren Durchgangsverkehr.

Durch eine bauliche Umgestaltung sowie eine veränderte Verkehrsführung soll die Beckergrube resilienter werden gegenüber dem Klimawandel sowie dem innerstädtischen Strukturwandel und nachhaltige Mobilität begünstigen.

Um die Planungen für eine Neugestaltung auf ihre Alltagstauglichkeit hin zu prüfen, führte die Hansestadt Lübeck im östlichen, aufgeweiteten Teil der Beckergrube einen Verkehrsversuch durch. Dazu reduzierte man die Fahrbahnbreite deutlich und begrenzte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h. Eine Neuführung des Verkehrs erlaubte es, den Durchgangsverkehr in der Beckergrube zu unterbinden, was zu einer Verringerung des Autoverkehrs um rund 50 Prozent führte. Nur noch Anliegerverkehre und öffentliche Verkehrsmittel sind seitdem zulässig.

Im Zusammenhang mit dem Verkehrsversuch sollte beobachtet werden, ob die gewünschten neuen



Siegerentwurf mit der räumlichen Darstellung in der westlichen Beckergrube mit Sicht Richtung Trave

PROJEKTTRÄGER

Stadt Lübeck (Fachbereich Planen und Bauen)

STANDORT

Westliche Altstadtinsel, Beckergrube

FINANZIERUNG

Bundesfördermittel (Nationale Projekte des Städtebaus)

Eigenmittel der Stadt

BETEILIGTE AKTEUR:INNEN

Bereiche der Hansestadt Lübeck: u.a. Stadtplanung und Bauordnung; Stadtgrün und Verkehr

Bürger:innen und Expert:innen (Beteiligungsprozess) und Anliegerbeirat

Wettbewerbsbetreuung: Pech und Partner Architekten Stadtplaner

Planungsbüro: Landschaftsarchitekturbüro 1:1 Landskab (Kopenhagen)

Gläserner Planungsworkshop mit Expert:innen und der Öffentlichkeit



Aufenthaltsqualitäten erfolgreich etabliert werden können. Der neu gewonnene Stadtraum erhielt so eine zunächst temporäre Ausstattung mit mobilem Grün, Sitzmöglichkeiten aus dem Museumsquartier Wien und eine Vielzahl an Fahrradmodulen, um den Lübeckern eine Idee zu geben von den Möglichkeiten einer neuen Gestaltung. Während des Verkehrsversuchs nahm der Fahrradverkehr ersichtlich zu. Neben Verkehrszählungen fanden Befragungen der Anlieger durch die Technische Hochschule Lübeck statt. Insgesamt wurde der Versuch positiv aufgenommen. Die Erkenntnisse dieses Versuchszeitraums sind in die endgültige Neugestaltung der Beckergrube eingegangen und wurden zur Grundlage eines Wettbewerbs.

Der Siegerentwurf des freiraumplanerischen Wettbewerbs verfolgt die Idee einer „grünen“ Beckergrube und zeichnet sich durch flexibel angeordnete Baumstandorte und Platzaufweitungen aus, mit denen auf die zahlreichen Restriktionen im Untergrund (Leitungen, archäologische Fundstätten usw.) und Straßenraum (Brandschutz, Sondernutzungen usw.) reagiert werden kann. Der Entwurf überzeugt zudem dadurch, dass er den Raum konsequent von Fassade zu Fassade denkt und der Stringenz der Linearität etwas Prägendes entgegensetzt.



Planungsversuch in der Beckergrube in 2020 (Straßenrückbau und temporäre Möblierung/ Bespielung)

Die Umgestaltung der Straße Beckergrube ist ein typisches Beispiel für die Rückgewinnung urbaner Räume für städtisches Leben, die im Zuge des Nachkriegsstädtebaus und dessen autoorientierter Verkehrsplanung zu überdimensionierten Straßenverkehrsflächen entfremdet worden waren. Der Rückbau hilft, wieder eine angemessene stadträumlichen Maßstäblichkeit herzustellen und es entsteht ein zeitgemäßer urbaner Stadtraum, der ein einladendes Tor zur Altstadt bildet.

KLIMAASPEKTE

Neben der Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und der Stärkung des Umweltverbundes steht die klimaresiliente Gestaltung des Stadtraums im Fokus, insbesondere durch zusätzliches Grün. Die neuen Bäume tragen dazu bei, das lokale Mikroklima und die Aufenthaltsqualität insbesondere im Sommerhalbjahr zu verbessern und schaffen schattenspendende Flächen. Die Beckergrube soll zu einem städtischen Freiraum werden, den die Anlieger:innen und Bürger:innen vielseitig nutzen. Abgesehen von Klimaaspekten wird bei der Neugestaltung der Beckergrube versucht, in hohem Maß auf den eingetretenen innerstädtischen Strukturwandel zu reagieren. Die Rückgewinnung von öffentlichen Flächen, die Etablierung von flexiblen Ladezonen und weiteren temporären Nutzflächen sollen helfen, auf Nutzungsänderungen besser reagieren zu können und die Vielfalt des Stadtraum zu stärken.

Klimafaktoren: Erhöhte Klimaresilienz des Öffentlichen Stadtraums, Stärkung von klimagerechter Mobilität, Reaktion auf Innerstädtischen Strukturwandel

PLANUNGSPROZESS UND UMSETZUNG

Im im Jahr 2019 beschlossenen Rahmenplan Innenstadt mit integriertem Mobilitätskonzept wurde die Neugestaltung der Beckergrube als prioritär umzusetzendes Schlüsselprojekt benannt.

Im Jahr 2020 begann ein Verkehrsversuch im Zusammenspiel mit einer temporären Möblierung zurückgewonnener Flächen (Mobiles Grün, Sitzmöglichkeiten, Fahrradmodule usw.). 2021 nahm der Bund das Projekt in das Bundesförderprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ auf. Im Oktober 2021 fand ein zweitägiger Planungsworkshop statt, bei dem eine Runde aus Expert:innen, Politiker:innen, Anlieger:innen und Bürger:innen die Erkenntnisse des Versuchszeitraums diskutierte und Anforderungen an eine Neugestaltung der Beckergrube erarbeitete. Sie erarbeiteten damit Eckpunkte für den anschließenden freiraumplanerischen Wettbewerb, der Anfang 2022 europaweit ausgeschrieben wurde. Das Kopenhagener Landschaftsarchitekturbüro 1:1 Landskab konnte diesen für sich entscheiden. Zwei weitere Büros erhielten einen dritten Preis. In 2022 wurde weiter ein Beirat aus Anlieger:innen gegründet, der den Prozess begleitet. Insgesamt werden für die Neugestaltung der Beckergrube 3,5 Mio. Euro durch den Bund gefördert.

EINBINDUNG IN GESAMTSTÄDTISCHE PLANUNGEN

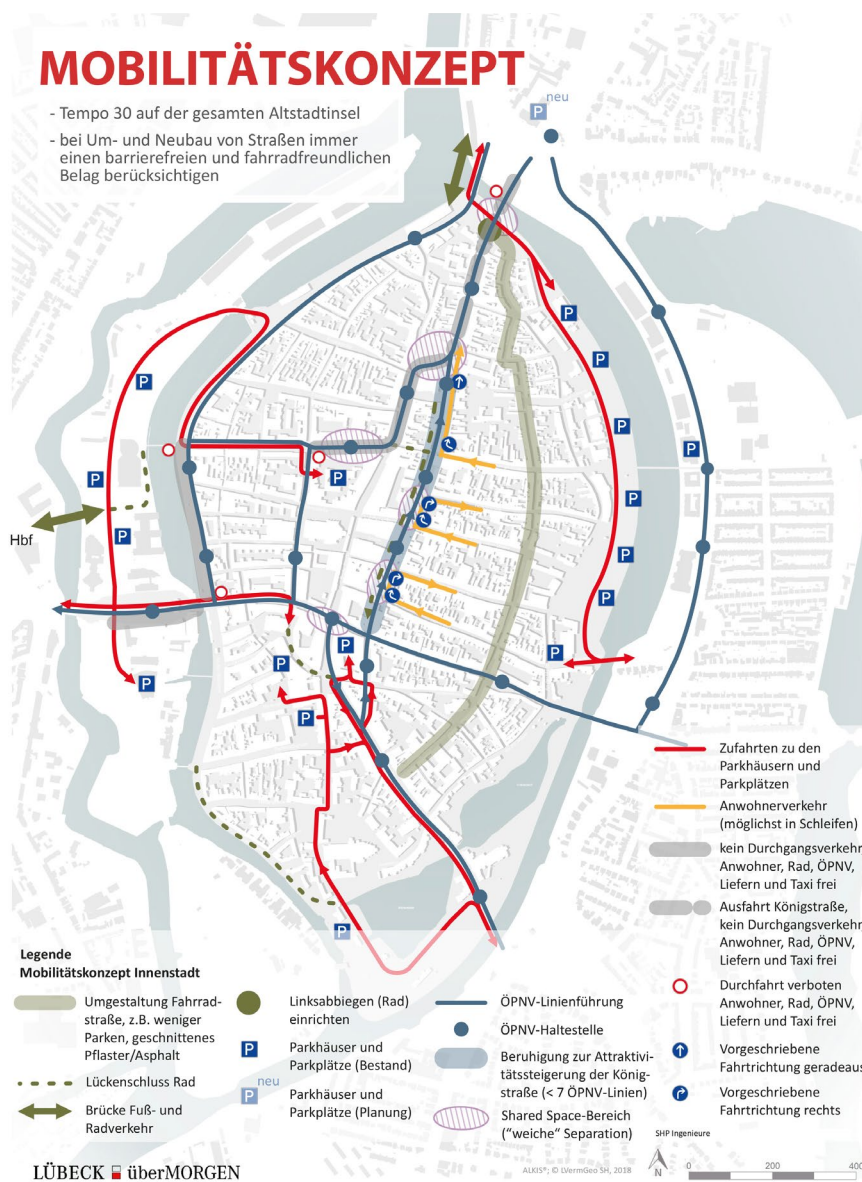
Die Neugestaltung der Beckergrube gehört zu den Ergebnissen des gesamtstädtischen Zukunftsdialogs „Lübeck überMORGEN“, durch den das Projekt Eingang in den Rahmenplan Innenstadt fand. Auch der Welterbe-Managementplan für die Lübecker Altstadt postuliert die Verringerung des Durchgangsverkehrs im historischen Stadtkern zu Gunsten einer besseren Nutzbarkeit und Wahrnehmung des einzigartigen Stadtraums.

ERFOLGSFAKTOREN UND HEMMNISSE

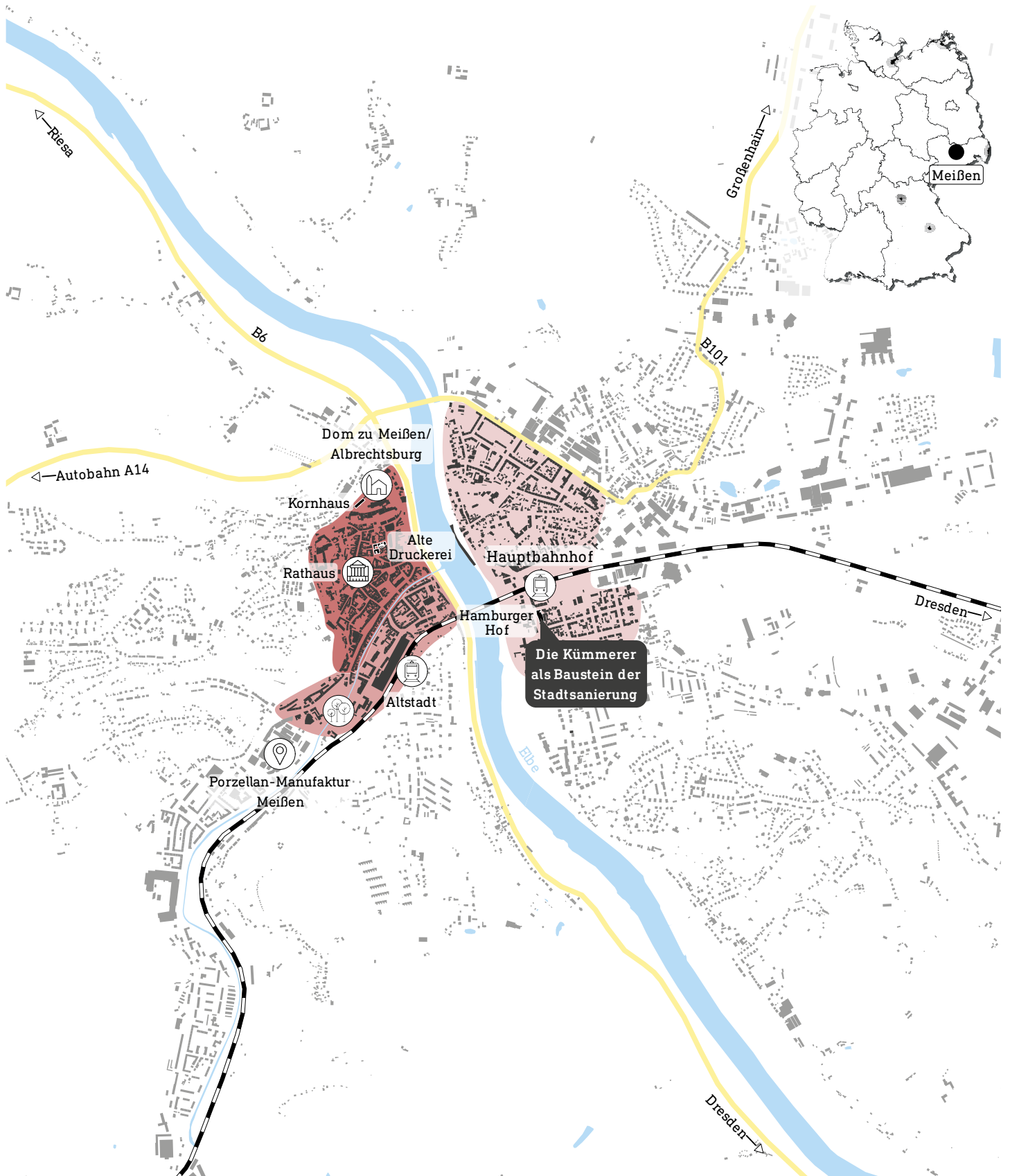
Der Verkehrsversuch erweist sich als wichtiger Mosaikstein für die Verkehrswende in der Lübecker Altstadt und trägt dazu bei, ein Bewusstsein für die Themen Klimawandel, Innerstädtischer Strukturwandel und Mobilitätswende zu schaffen. Insbesondere das prozessuale Vorgehen mit einem Versuchszeitraum, die ausführliche Evaluation dessen und die anschließende öffentliche Diskussion zu den Zielen einer Neugestaltung geben dem Planungsverfahren eine besondere Qualität.

PROJEKTCHRONIK UMGESTALTUNG BECKERGRUBE

2019	Beschluss Rahmenplan Innenstadt mit Mobilitätskonzept
2020/2021	Verkehrsversuch Beckergrube und temporäre Möblierung sowie Bespielung des Stadtraums
2021	Aufnahme in das Bundesförderprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“
2021	Planungsworkshop mit Expert:innen, Politik, Anlieger:innen und der Öffentlichkeit
2022	Gründung des Beirats Beckergrube
Anfang 2022	Auslobung europaweiter freiraumplanerischer Wettbewerb
September 2022	Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse



Mobilitätskonzept aus dem Rahmenplan Innenstadt von 2019



Maßstab im Original 1:25.000

0m 1.250m

Altstadt

Triebisch-
vorstadt

Niederfährer/
Vorbrücke/Cölln-West

Kartengrundlage: Openstreetmap

WIE MAN PROBLEM- IMMOBILIEN AUS DEM DORNRÖSCHENSCHLAF WECKT

Meißen – Die „Kümmerer“ als ein Baustein der Stadtsanierung

In den drei Jahrzehnten seit 1990 erneuerte die Stadt Meißen ihre historische Bausubstanz mit bemerkenswertem Erfolg. Doch gibt es im denkmalgerecht sanierten Stadtzentrum noch immer einzelne leerstehende Problemimmobilien. Mit dem „Kümmerer-Programm“ versucht die Stadt, auch für diese teils schwierigen Fälle eine Lösung zu finden.

Gegen Ende der DDR-Zeit war die Altstadt von Meißen in einem baulich prekären Zustand. Ursache waren die sträflich vernachlässigte Instandhaltung der historisch wertvollen Gebäude, Mangelwirtschaft, fehlende Baukapazitäten und eine unzureichende technische Infrastruktur. Mehr als dreißig Jahre später sind die Erfolge der Meißner Stadtsanierung deutlich sichtbar: Fast alle Gebäude in der Innenstadt sind inzwischen erneuert. Doch einzelne Immobilien stehen noch immer leer und warten auf Wiederbelebung. Teilweise sind dies stadtbildprägende Gebäude und Ensembles, die negativ auf ihr Umfeld ausstrahlen und deren Aufwertung daher im besonderen Interesse der Stadt Meißen liegt.

Die Stadt Meißen bedient sich deshalb, neben bekannten Mitteln wie der Sanierungsförderung und baurechtlichen Ansätzen, spezifischer Strategien, um den Leerstand sowie die Zahl unsanierter Gebäude in der Innenstadt zu reduzieren. Ein wichtiger Baustein ist dabei das in Meißen entwickelte „Kümmerer“-Konzept.

Die Eigentümeraktivierung war von Beginn an ein wichtiger Bestandteil der gebietsbezogenen Städtebauförderung. Einzelne sanierungsfähige Objekte bereiteten jedoch aus den unterschiedlichsten Gründen besondere Probleme. Aus diesem Grund wurde stufenweise das „Kümmerer“-Programm entwickelt.

Bereits im Jahr 2002 erfassten Studierende der TU Dresden leerstehende innerstädtische Gewerbebrachen. Das auf dieser Basis durch die Stadt Meißen erarbeitete Brachenkataster, ergänzt um Objekte anderer Nutzungen, enthält zu jedem leerstehenden Gebäude und jeder Brachfläche einen

Die Alte Druckerei dient nach ihrer Sanierung als attraktive Seniorenwohnanlage.

PROJEKTTRÄGER

Stadt Meißen, Projektstelle „Kümmerer“ beim Ordnungsamt

FINANZIERUNG

Eigenmittel der Stadt

BETEILIGTE AKTEUR:INNEN

Ordnungsamt der Stadt Meißen; weitere Ämter der Stadt

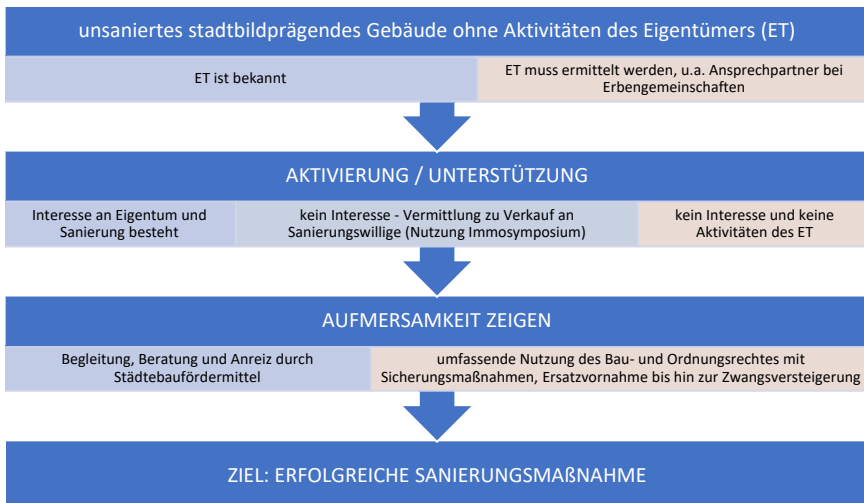
„Taskforce verwaahlte Häuser“ in wechselnder Besetzung;
Oberbürgermeister





Hofansicht des Hauses Görnische Gasse 4 vor und während der denkmalgerechten Sanierung

Die „Kümmerer“ als Baustein der Stadtsanierung: Verfahrensablauf und Phasen des städtischen Engagements bei der Aktivierung von Problemimmobilien



Steckbrief mit Objektinformationen zur Eigentümerstruktur, zur Größe des Grundstücks, zum baulichen Zustand des Objekts und zu Altlasten und anderen Beschränkungen. Dieser Überblick dient der Meißener Stadtverwaltung als Grundlage und Orientierung, um die problematischen Immobilien einer Sanierung und neuen Nutzung zuführen, oder, falls nötig, neue Eigentümer zu finden. Gestrichen werden die Gebäude erst aus dem Kataster, sobald Bauarbeiten beginnen.

Um diese Objekte zu mobilisieren, bedarf es einer zeitaufwendigen, engmaschigen Betreuung – denn die Ausgangslage bei den betreffenden Objekten ist häufig kompliziert. Vielfach sind die Eigentümer:innen der Stadtverwaltung nicht bekannt, oder es handelt sich um internationale Erbengemeinschaften. Zudem sind Eigentümer:innen von „Problemimmobilien“ oft nicht sanierungswillig. Manchem fehlen die Mittel; bisweilen stehen Spekulationsabsichten dahinter: Dann setzen Käufer auf steigende Preise, sind aber nicht unbedingt an einer Entwicklung ihrer Immobilie interessiert.

In Meissen ist man sich einig, dass auch die verbliebenen leerstehenden Gebäude möglichst bald saniert werden sollen. Das Thema Stadtsanierung ist daher als gemeinsame Aufgabe im Bewusstsein von Stadtpolitik und Verwaltung verankert. In diesen Prozess sind die Bauaufsicht, das Ressort Stadtplanung sowie die Denkmalbehörden und teils auch die Meißener Wirtschaftsförderung eingebunden.

Um dem Problem besser Herr zu werden, hat die Stadt Meissen als zusätzliches Aktivierungsinstrument beim Ordnungsamt eine „Kümmerer“-Stelle geschaffen. Zweck dieser neu geschaffenen Stelle ist einerseits die regelmäßige Koordinierung und damit der Austausch zwischen allen Beteiligten, andererseits die Möglichkeit, das Ordnungsrecht koordiniert auszuüben – von kleineren amtlichen Erinnerungen bis hin zur Androhung der Zwangsversteigerung. Eingebettet ist die „Kümmerer“-Stelle in eine Task Force verwahrloste Häuser (Problemimmobilien), die unter Leitung des Oberbürgermeisters aus dem Bürgermeister, dem Baudezernent und den Vertretern der Fachämter besteht.

Die Stadt versucht also, die Eigentümer:innen teils mit Anreizen, teils mit ordnungsrechtlichen Mitteln entweder zur Sanierung oder zum Verkauf des Objektes an Sanierungswillige zu bewegen.

Am Anfang der Arbeit steht die Ermittlung der Eigentümer, die bisweilen einer Detektivarbeit gleichkommt, da durch Erbengemeinschaften teilweise undurchsichtige und sich schnell verändernde Strukturen bestehen. Liegen Kontaktdaten vor, erfolgt eine (erste) Kontaktaufnahme.

KLIMASPEKTE

Durch das Engagement bei der Mobilisierung leerstehender Immobilien setzt die Stadt Meißen den Fokus auf die Innenentwicklung. Je mehr vorhandene Bausubstanz in der Innenstadt genutzt wird, desto weniger Wohn- und Gewerbeflächen müssen „auf der grünen Wiese“ ausgewiesen werden. So müssen nicht nur weniger neue Flächen in Anspruch genommen werden, auch die Nutzung der historischen Gebäude an sich trägt zum Klimaschutz bei. Die in den Gebäuden gespeicherte „graue Energie“ bleibt erhalten und die für einen vergleichbaren Neubau notwendigen materiellen und energetischen Ressourcen können eingespart werden.

Klimafaktoren: Qualitative Innenentwicklung, Bestandssicherung im historischen Ensemble, bestmögliche Nutzung „Grauer Energie“

PLANUNGSPROZESS UND UMSETZUNG

Im Jahr 2002, 12 Jahre nach der Wiedervereinigung ließ die Stadt Meißen eine Übersicht über die noch verbliebenen Brachen erarbeiten. Dieses wird seither immer wieder aktualisiert und floss unter anderem in das 2009 beschlossene Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK) mit ein.

Um die Zahl der verbliebenen unsanierten und leerstehenden Gebäude weiter zu reduzieren, erarbeitete die Verwaltung im Jahre 2018 ein Konzept zur Gründung einer „Taskforce verwahrloste Häuser“. Sie bildet den Rahmen, in dem Verantwortliche aller Ämter, die mit „Problemimmobilien“ Berührung haben im kontinuierlichen Austausch stehen.

Beides, die Gründung der Taskforce und die Stellenausschreibung beim Ordnungsamt, erfolgten im Jahre 2019. Im selben Jahr wurde das Brachenkataster für die Fortschreibung des INSEKs aktualisiert. Nach dieser zweijährigen Initialphase konnte der „Kümmerer“- Arbeitsplatz 2021 als reguläre Planstelle in die Tätigkeit des Ordnungsamts integriert werden. Trotz der großen Anstrengungen ließen sich während der Projektlaufzeit bei Weitem nicht alle Problemimmobilien einer Sanierung zuführen. Das zeigt den ausgedehnten Handlungshorizont, und den langen Atem, der für diese Aufgabe nötig ist.

ERFOLGSFAKTOREN UND HEMMNISSE

Durch die Dokumentation und Bündelung aller Informationen und Vorgänge zu den einzelnen „Problemimmobilien“, entstand eine Datengrundlage, die stetig fortgeschrieben wird. Die Verstetigung des „Kümmerer“-Ansatzes war daher ein logischer Schritt. Zwar konnten während der bisher vierjährigen Projektlaufzeit nicht alle damals im

Fokus stehenden „Problemimmobilien“ mobilisiert werden, doch ist das Wissen um den Umgang mit solchen Objekten gewachsen und neue Herangehensweisen wurden erprobt. Als wichtiger Erfolgsfaktor erscheint die enge verwaltungsinterne Zusammenarbeit, u.a. in der „Taskforce verwahrloste Häuser“.

Wo gibt es noch Handlungsbedarf?

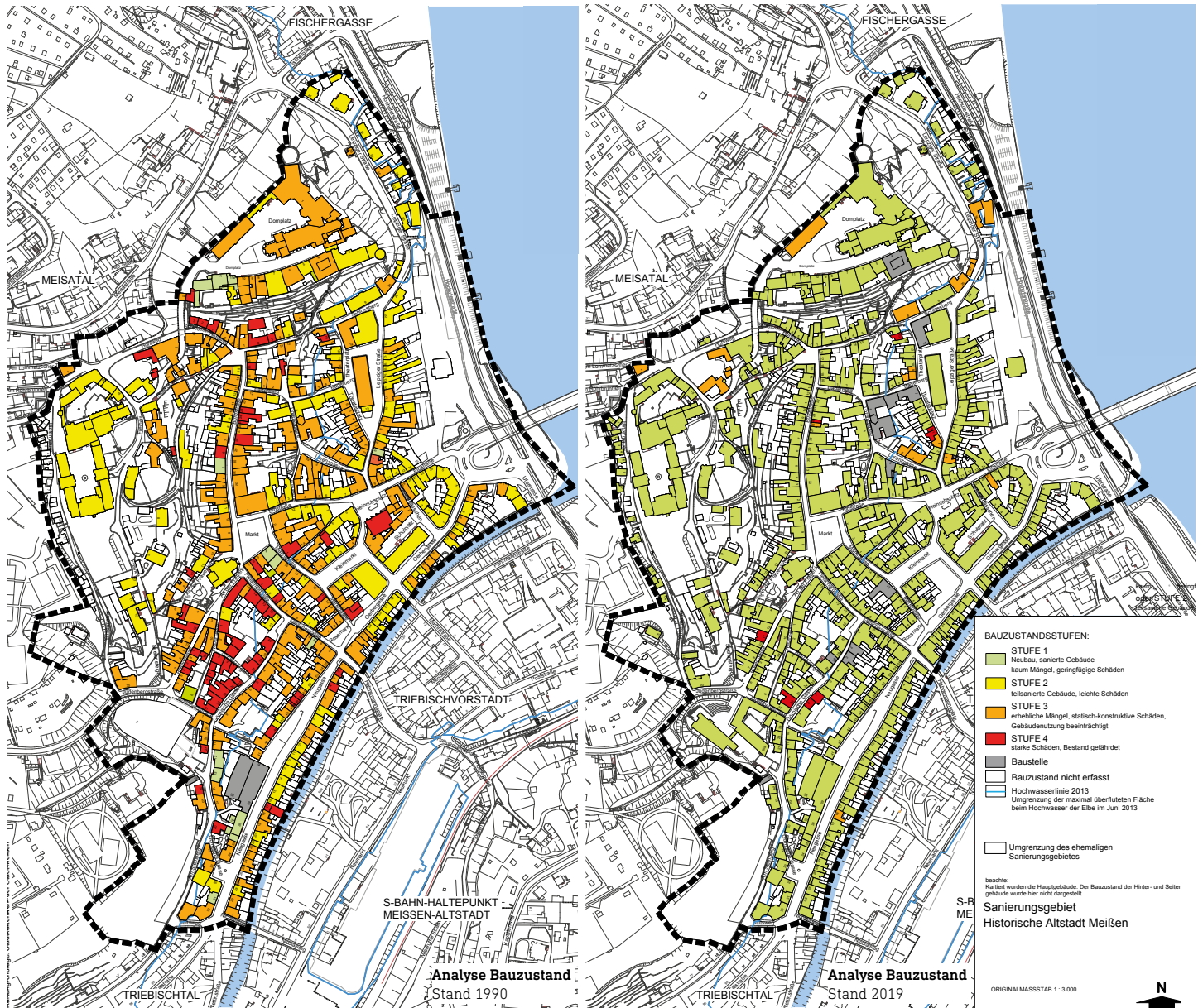
Manch grundsätzlich sanierungswillige Eigentümer:innen schreckt das komplizierten Förderverfahren ab. Denn sobald diese öffentliche Fördermittel in Anspruch nehmen, haben sie eng gesteckte Regularien zu beachten. Im Rahmen von Städtebauförderprogrammen werden beispielsweise nur unrentable Kosten übernommen, was durch eine Rentabilitätsberechnung nachzuweisen ist. Am Ende des für Verwaltung wie Eigentümer:innen aufwendigen Verfahrens stehen jedoch oft nur kleine Förderzuschüsse.

Einerseits also müssen die Betroffenen für die Kreditaufnahme bei ihrer Bank die Rentabilität des Sanierungsvorhabens glaubhaft machen, dem Fördermittelgeber jedoch gerade die Wirtschaftlichkeitslücke verdeutlichen. Dieser Spagat ist in der Praxis argumentativ oft schwer zu handhaben. Nehmen Eigentümer:innen öffentliche Mittel in Anspruch, müssen sie das öffentliche Vergaberecht beachten, was den Aufwand deutlich erhöht und ggf. die Kosten für Planung, Vergabe und Bau steigen lässt. Förderzuwendungen stehen von Seiten der Kommune zudem oft unter Vorbehalt. Vereinzelt kann es vorkommen, dass der Haushalt, in den die Förderzuwendungen aufgenommen wurde, nicht bewilligt wird. Für die betreffenden Eigentümer:innen bringt das Planungsunsicherheiten. Viele von ihnen verzichten deshalb lieber auf Städtebaufördermittel. Die Stadtverwaltung verliert in diesen Fällen einen Anreiz, um auf die Sanierung von Immobilien hinzuwirken.

Zeigen sich Eigentümer:innen nicht sanierungswillig bzw. überlassen ihre Immobilie sich selbst, könnte die Stadt gemäß § 177 BauGB die Beseitigung der Missstände durch ein Modernisierungsgebot- und Instandsetzungsgebot anordnen. Diese an sich sinnvollen Möglichkeit des Städtebaurech-

PROJEKTCHRONIK

Um 2002	Erfassung der innerstädtischen Gewerbebrachen durch die TU Dresden und Erarbeitung des Brachenkatasters durch die Stadtverwaltung
2009	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Stadt Meißen verabschiedet
2015	Teilfortschreibung INSEK: „Fachkonzept Brachen“
2018	Konzept zur Gründung einer Einheit „Task Force Verwahrloste Häuser“
2019	Fortschreibung INSEK mit aktualisiertem Brachenkataster
2019	Gründung „Taskforce verwahrloste Häuser“
Ende 2019	Projektstelle „Kümmerer“ beim Ordnungsamt
Ende 2021	Arbeit und der Task Force wird vom Ordnungsamt unter der Regie des Oberbürgermeisters weitergeführt



Eindrucksvolle Sanierungserfolge – Bauzustände in der Altstadt von Meissen im Jahr 1990 (links) und 2019 (rechts).

tes sind in ihrer praktischen Umsetzung aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Meissen, dem langen Umsetzungsprozess und der damit verbundenen rechtlichen Unsicherheiten mit hohen Risiken für die Stadt verbunden und können deshalb in der Regel nicht angewendet werden. Denn ein langwieriger Rechtsstreit mit der Eigentümerschaft führt ebenso wenig zum Ziel, wie eine von der Kommune durchgeführte Instandsetzung, wenn diese anschließend auf den vorgestreckten Investitionen sitzenbleibt.

In der Schlussfolgerung erscheint eine Änderung der Rechtslage etwa durch die Einführung einer Innenentwicklungsmaßnahme (IEM) ins Baugesetzbuch sinnvoll, indem durch die Kommune Aktivierungsgrundstücke mit Bauverpflichtung bestimmt werden könnten. Zudem sollten dafür die Fördermodalitäten vereinfacht werden, etwa durch eine pauschale Projektförderung.

BEISPIEL „ALTE DRUCKEREI“ – SEITE 51 OBEN

Die Alte Druckerei in der Meißener Altstadt stand jahrelang leer. Das denkmalgeschützte Ensemble bildet einen ganzen Block in direkter Nachbarschaft zum Theater. Es besteht aus Gebäuden von der Renaissance bis zum 20. Jahrhundert, darunter einer der ersten Stahlbetonbauten in Sachsen. Nach langen Vermittlungs- und Planungsprozessen wurde das Ensemble saniert und zu einer attraktiven Seniorenwohnanlage umgebaut.

BEISPIEL „HAMBURGER HOF“ – SEITE 51 UNTEN

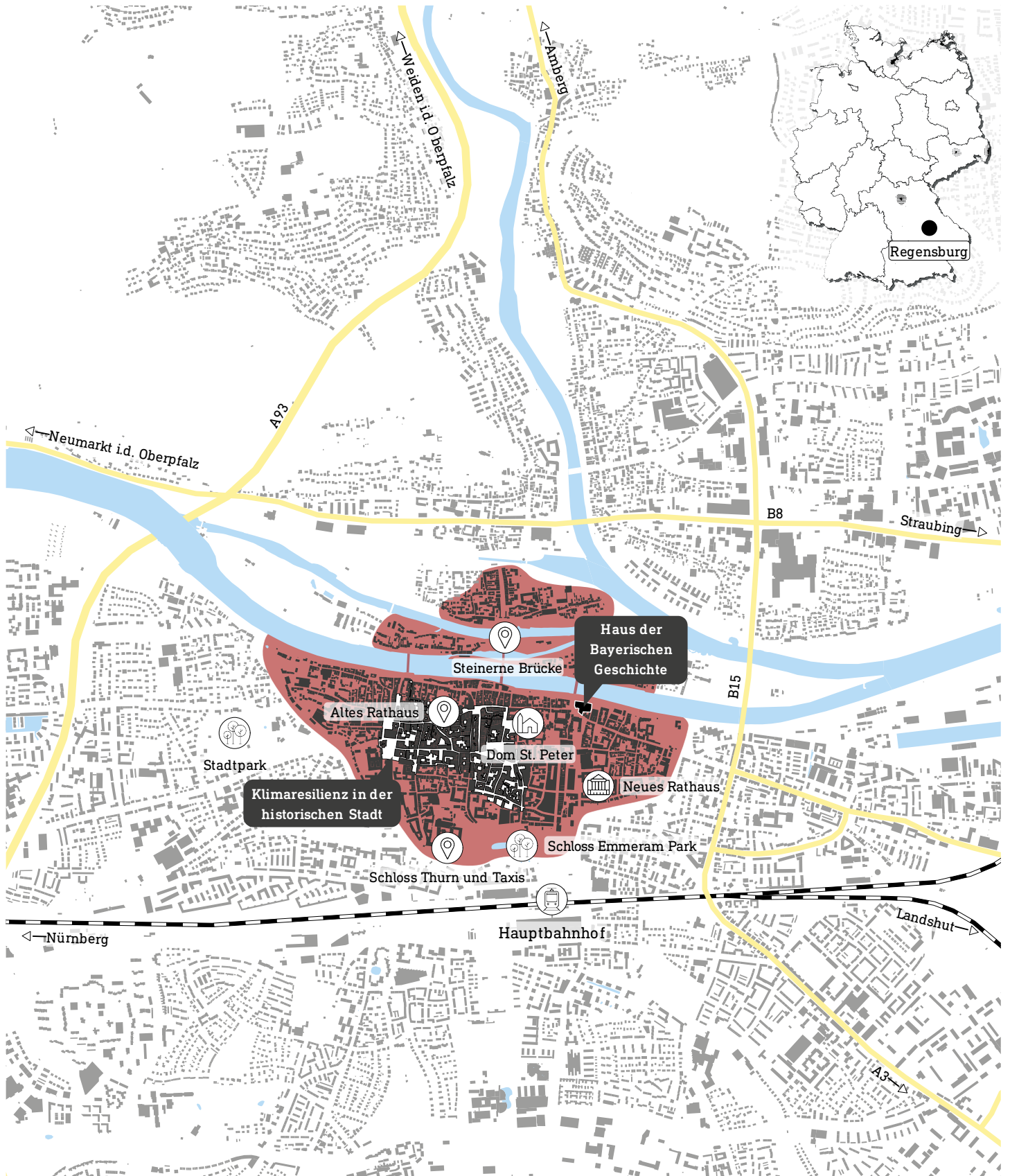
Der Hamburger Hof ist ein stadtbildprägendes Gebäude auf der östlichen Elbseite. Viele Jahre war der Hamburger Hof ein wichtige Veranstaltungsstätte. Trotz vieler Versuche konnte eine Sanierung noch nicht erwirkt werden.



Oben: Gebäude einer ehemaligen Druckerei in der in der Lorenzgasse vor und nach der Sanierung.

Mitte: Der Hofbereich der früheren Druckerei, die nach der Sanierung als Seniorenwohnstätte genutzt wird.

Unten: Der Hamburger Hof ist ein stadtbildprägendes Ensemble auf der östlichen Elbseite, für das es trotz Bemühungen bisher keine Sanierungsperspektive gibt.



Maßstab im Original 1:25.000

0m 1.250m

Kartengrundlage: Openstreetmap

NEUGESTALTUNG VON FUSSGÄNGERZONE UND PLÄTZEN

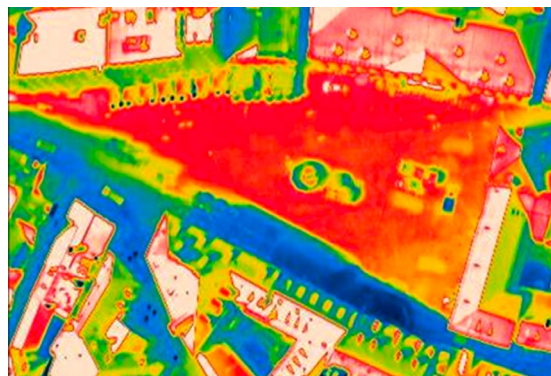
Regensburg - Klimaresilienz in der historischen Stadt

Als Folge des Klimawandels in Verbindung mit einer hohen Bebauungsdichte und wenigen Grünflächen in der historischen Stadt kommt es in Regensburg nach längeren Hitzeperioden zu erheblichen Wärmebelastungen. Anknüpfend an die Impulse eines Forschungsprojekts sucht die Stadt nach Wegen, wie die Altstadt als UNESCO-Welterbe an den Klimawandel angepasst, dabei aber ihr Erscheinungsbild gewahrt werden kann.

Die Regensburger Altstadt ist eine „steinerne Stadt“: Die Baudichte und der Grad der Versiegelung ist hoch, Grün gibt es nur wenig. In heißen Sommern führt das zu einer spürbaren Aufheizung – was sowohl die Lebensqualität der Altstadtbewohner:innen als auch die Aufenthaltsqualität insgesamt beeinträchtigt. Aus diesem Grund wurden über die letzten Jahre im Rahmen mehrerer Projekte Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt, um die Regensburger Altstadt an die Folgen des Klimawandels anzupassen.

Da die zentrale Fußgängerzone in Teilen erneuerungsbedürftig geworden war, wurde bei der Neugestaltung großes Augenmerk auf die Verbesserung des Kleinklimas und der Aufenthaltsqualität gerichtet. Anknüpfend an ein 2009 durchgeführtes Forschungsprojekt (ExWoSt - Urbane Strategien zur Anpassung an den Klimawandel) wurde 2015-2017 ein Möblierungskonzept für die Altstadt entwickelt. Ziel war es, einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum zu schaffen, der zukunftsfähig ist und dem Aufenthalt aller Generationen dient. Im Ergebnis gibt es eine höhere Zahl an Sitzgelegenheiten, auf denen man sich ohne Konsumzwang ausruhen kann, ausreichend Fahrradbügel und Mülleimer.

Herzstück der Neugestaltung sind mit Blick auf die Herausforderungen durch den Klimawandel die Pflanzung schattenspendender Bäume an stadträumlich geeigneten Stellen und das Thema „Wasser“.



Altstadtplätze wie der Haidplatz heizen sich in Hitzeperioden auf bis zu 50°C auf.

Trotz vieler Einschränkungen, die in der Altstadt bestehen, wurden zahlreiche Bäume gepflanzt und einheitliche Sitzmöbel installiert.

Das Thema Wasser im öffentlichen Raum kommt bei der Neugestaltung in unterschiedlichen Varianten zum Einsatz. An verschiedenen Stellen entstehen Trinkwasserspender. Bei den Neu- und

PROJEKTTRÄGER

Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt, Stabsstelle Klimaschutz und Klimaresilienz, Gartenamt

STANDORTE

Zentrale Fußgängerzone, Schwanenplatz, Stadthof, u.a.

BETEILIGTE AKTEUR:INNEN

Stadt Regensburg: Stadtplanungsamt, Gartenamt, Tiefbauamt, Amt für Archiv und Denkmalpflege

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege



Lageplan des Domplatzes nach der Umgestaltung. Baumpflanzungen wie am Domplatz und in der Königsstraße verbessern das Stadtklima und bieten Schattenplätze. In Verbindung mit einer neuen Möblierung entstehen so konsumfreie Ruheoasen. Gerade in Denkmalbereichen der Kernstädte ist die Suche nach Standorten für neue Bäume schwierig.



Umgestaltungsmaßnahmen von Plätzen kommt Wasserspielen, Brunnen und fließendem Wasser besondere Bedeutung zu, da sie das Kleinklima durch Verdunstung und Kühlung verbessern. Auf dem neugestalteten Schwanenplatz kommen alle genannten Elemente zum Einsatz. Im Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs wurde hier neben Baumpflanzungen ein großes Wasserspiel umgesetzt. Auch die Versiegelung der Platzfläche wurde so weit wie möglich reduziert. Zur Aufenthaltsqualität tragen zudem Sitzmöglichkeiten im Schatten neu gepflanzter Bäume bei.

Unweit des Schwanenplatzes entstand an einer Straßenaufweitung zudem die „Klimaoase Kalmünzergasse“: Umgeben von Wein an hohen Rankgerüsten schuf die Stadt hier Sitzmöglichkeiten zwischen dem kühlenden Grün.

KLIMA-ASPEKTE

Die im Zuge der Neugestaltung der zentralen Fußgängerzone geschaffenen schattenspendenden Begrünungsmaßnahmen, Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten verbessern das Kleinklima wie auch die Aufenthaltsqualität für die Menschen in der Altstadt. Darüber hinaus wurden Wege gezeigt und Erfahrungen gesammelt, wie die Altstadt klimaresilienter gestaltet werden kann. Während

die Begrünungspotenziale im öffentlichen Raum stark begrenzt sind, bieten die privaten Innenhöfe hier noch ein zusätzliches Potenzial.

In jüngster Zeit treten Themen wie Starkregenereignisse oder Hochwasser in vielen Kommunen verstärkt in den Fokus. Die Stadt Regensburg ist schon seit den späten 1990er Jahren mit Maßnahmen zum baulichen und wasserwirtschaftlichen Hochwasserschutz beschäftigt. Der Hochwasserschutz für Regensburg ist eines der größten Projekte im Freistaat Bayern.

Klimafaktoren: Klimaresilienz und Klimaanpassung im historischen Stadtensemble, mehr Grün und Wasser in der Stadt, verbesserte Hitzeprävention und Verschattung, verbessertes Mikroklima; Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen

PLANUNGSPROZESS UND UMSETZUNG

In den Jahren 2009 bis 2014 wurden in Regensburg zwei Teilprojekte des vom Bund geförderten ExWoSt-Forschungsprojekts durchgeführt. Im Mittelpunkt standen Strategien, wie die Altstadt als UNESCO-Welterbe an die Folgen des Klimawandels angepasst und dabei ihr Erscheinungsbild gewahrt werden kann. Das Projekt gab Anlass, die bis dahin für die öffentlichen Räume maßgeblichen Gestaltungsprinzipien von 1982 zu überarbeiten: Das Leitbild der „steinernen Stadt“ wurde um das Attribut „begrünte Stadt“ erweitert. Basierend auf den Forschungsergebnissen mündete das Möblierungskonzept in konkrete Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt. Enthalten sind dort Typen von Sitzbänken, Mülleimern, Fahrradständern, aber auch geeignete Baumarten zur Begrünung der Altstadt.

Das Möblierungskonzept geht unter anderem auf ein Beteiligungsverfahren zurück, bei dem die Bürger:innen persönlich und online hinsichtlich ihrer Ideen zur Stadtmöblierung befragt wurden. Die vorgebrachten Anregungen und Ansprüche an den öffentlichen Raum flossen in die Überlegungen und Planungen der Stadtverwaltung ein. Ab 2017 begann die Neugestaltung der zentralen Fußgängerzone sowie des Schwanenplatzes. Vor allem die Standortwahl für die Baumpflanzungen gestaltete sich als anspruchsvoll, galt es doch, zahlreiche Faktoren zu bedenken. Um den Bäumen den benötigten Wurzelraum zu gewähren, mussten außerdem archäologische Fundzonen, aber auch Leitungskorridore im Untergrund beachtet werden. Nicht zuletzt bedurfte die Standortfindung mit Blick auf die stadträumlichen Anforderungen des UNESCO-Welterbe-Bereichs einer engen Abstimmung mit der Denkmalpflege. Historische Fassaden sollten nicht durch Bäume verdeckt werden, Blickachsen erhalten bleiben. Künftig sollen weitere öffentlichen Räume in der



historischen Stadt nach den Leitlinien des Möblierungskonzeptes neugestaltet werden. Regensburg beantragte erfolgreich Fördermittel beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz zur klimaresilienten Entwicklung der Altstadtplätze. In den kommenden drei Jahren sollen hierfür im Förderprojekt KlAR („Klimaanpassung in Regensburg – Resilienz erfahrbar machen“) geeignete Lösungsansätze erarbeitet sowie das Verständnis für klimaresiliente Planung bei den Akteur:innen gestärkt werden.

EINBINDUNG IN GESAMTSTÄDTISCHE PLANUNGEN

Die Ergebnisse des ExWoSt-Forschungsprojektes flossen in Teilen bereits 2012 in den Welterbe-Managementplan ein. Im Regensburgplan 2040, der im Juli 2022 beschlossen wurde, werden Klimaanpassung und Klimaschutz höchste Priorität eingeräumt. Auch wird hier die Einsicht formuliert, dass gerade in der Altstadt Klimaanpassungsmaßnahmen geboten sind, um einem Funktions- und Attraktivitätsverlust vorzubeugen.

ERFOLGSFAKTOREN UND HEMMNISSE

Die Stadtverwaltung beschäftigt sich seit mehr als zehn Jahren kontinuierlich mit dem Thema der Klimaresilienz der Altstadt. Diese Kontinuität zeugt zum einen von den langwierigen Planungs- und Abstimmungsprozessen, zum andern aber auch von dem Willen, die Strukturen der Altstadt an die Folgen des Klimawandels anzupassen.

Die zahlreichen Einschränkungen, die in der Altstadt vor allem für die Pflanzung von Bäumen bestehen, machen immer wieder enge Abstimmungen und auch Kompromisse nötig. Nach und nach führte die offenkundige Dringlichkeit der Klimaanpassung in der historischen Altstadt zu einem Umdenken auch bei kritischen Akteur:innen.

Ein möglicher Attraktivitätsverlust der Altstadt durch Überhitzung kann nicht ignoriert werden und verlangt in Teilen eine neue Beurteilung denkmalpflegerischer Standpunkte.

Die „Wasserbank“ und neu gepflanzte Bäume am Schwanenplatz sowie die Klimaoase in direkter Nachbarschaft an der Kalmünzergasse erzeugen Kühlung und Schatten in der historischen „steinernen“ Stadt. Das Sondermöbel „Brück“ aus einem Auszubildenden- und Studierendenwettbewerb (2016) bietet eine kommunikative Sitzgelegenheit ohne Konsumzwang.

In der Schwarze-Bären-Straße laden schattenspendende Bäume und besondere Sitzmöbel zum Aufenthalt ein.



PROJEKTCHRONIK

- 2009 ExWoSt-Forschungsprojekt (Experimenteller Wohnungs- und Städtebau)
- 2014 Auftrag zur Erarbeitung eines Möblierungskonzeptes für die Altstadt in der Koalitionsvereinbarung
- 2015 Bürger:innen-Befragung zum Möblierungskonzept
- 2017 Möblierungskonzept Altstadt
- 2017-2019 Neugestaltung der zentralen Fußgängerzone
- ab 2023 Förderprojekt KlAR zur Klimaanpassung

WÄRME UND KÄLTE AUS ABWASSER GEWINNEN

Regensburg – Neubau Haus der Bayerischen Geschichte

Die Energie zum Beheizen und Klimatisieren des Hauses der Bayerischen Geschichte in Regensburg wird über einen Wärmetauscher aus Abwasser gewonnen. Das Beispiel verdeutlicht, wieviel Potenzial in bisher ungenutzten Energiequellen steckt.

PROJEKTTRÄGER

Stadt Regensburg (u.a. Tiefbauamt, Hochbauamt, Stadtplanungsamt, Bauordnungsamt)

Freistaat Bayern (Staatsministerium für Wissenschaft und Kultur, Staatliches Hochbauamt Regensburg)

STANDORT

Donaumarkt, Altstadt

GRÖSSE

Ausstellungsfläche 5.100 m²

FINANZIERUNG

Freistaat Bayern

Städtebauförderung für den umgebenden öffentlichen Raum

BETEILIGTE AKTEUR:INNEN

Freistaat Bayern (Bauherr)

Stadt Regensburg

Das im Sommer 2019 eröffnete Haus der Bayerischen Geschichte (HdBG) besitzt überregionale Strahlkraft und ist die jüngste Regensburger Museumsattraktion. In der Vergangenheit hatte die prestigeträchtige Institution unter dem Dach des Bayerischen Staatsministeriums für Wissenschaft und Kunst Landesausstellungen zur bayerischen Geschichte kuratiert und die Publikationsreihe „Edition Bayern“ herausgegeben. Als Überlegungen für ein neues Staatsmuseum angestellt wurden, reichte Regensburg seine Bewerbung für den Standort am Donaumarkt mit einem innovativen Konzept zur energetischen Versorgung ein.

Das Gebäude befindet sich auf einer zunächst kriegsbedingten und durch Abbrüche in den 60er Jahren vergrößerten Brachfläche an der Nahtstelle der Kernaltstadt und der Stadterweiterung um 1300. Es gibt dem Quartier am Donaumarkt zu-



Der Donaumarkt und seine Umgebung im Jahr 2001



Das Haus der Bayerischen Geschichte wird vollständig mit Wärme und Kälte aus Abwasser klimatisiert.



Die neu gestaltete Uferzone bietet zusammen mit Sitzmöglichkeiten aus dem aktuellen Möblierungskonzept schattige Plätze in bester Lage an der Donau.

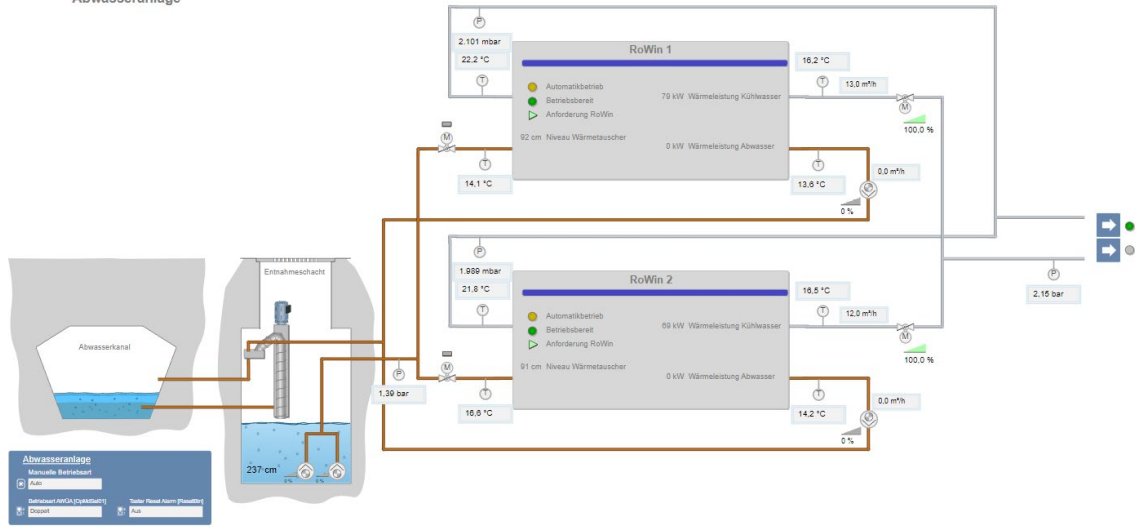
sammen mit der umgestalteten Uferzone einen neuen Mittelpunkt. Neben den architektonischen und städtebaulichen Qualitäten des Neubaus ist die hier umgesetzte Methode zur Klimatisierung des Gebäudes hervorzuheben.

Im Haus der Musik, der städtischen Sing- und Musikschule, hatte man mit dieser innovativen Technik bereits Erfahrungen gesammelt, die beim Haus der Bayerischen Geschichte einen wertvollen Beitrag leisteten.

Parallel zur Donau befand sich schon vor dem Bau des Museums ein großer Abwasserkanal, der allerdings unterhalb des heutigen Museums-Standortes verlief. Für die Verwirklichung des Projekts musste der bestehende Hauptsammelkanal auf

einem Teilstück verlegt werden. Das Abwasser wird vom Kanalhauptsammler durch einen Übergabeschacht in die Technikzentrale geleitet. Dort wird seine Wärme über einen Wärmetauscher entzogen. Mittels Wärmepumpen wird Wasser auf unterschiedliche Temperaturen erhitzt, die in den verschiedenen Bereichen des Museums für die Klimatisierung benötigt werden, und in großen Pufferspeichern zur Verwendung gesammelt. Im Sommer kann die Anlage nach dem gleichen Verfahren die Räume des Museums auf die gewünschten Temperaturen kühlen. Möglich macht das die sehr konstante Temperatur des Abwassers, die im Sommer deutlich unter den Außentemperaturen liegt. Somit können die differenzierten klimatischen Ansprüche des Museumsbaus bedient werden.

Abwasseranlage



Das Schema stellt den technischen Ablauf dar, mit dem aus Abwasser Wärme bzw. Kälte für die Klimatisierung des Museums gewonnen wird.

KLIMAASPEKTE

Im Haus der Bayerischen Geschichte wird die Wärme- und Kälteversorgung aus Abwasser-Abwärme für ein sehr großes Gebäude umgesetzt. Da die Anlage mit Strom betrieben wird, hängt der faktische Beitrag zum Klimaschutz maßgeblich davon ab, wie hoch der Anteil der erneuerbaren Energien am hier eingesetzten Strommix ist. Der für den Betrieb des Gebäudes genutzte Strom wird lokal durch Wasserkraft produziert, weshalb in diesem Fall kaum CO₂-Emissionen anfallen.

Blick in die Technikzentrales des Museums.



Die Möglichkeit, mit der Anlage weitere Gebäude zu versorgen, stellt ein zusätzliches Potenzial des Projektes dar. Darüber hinaus wurde der Museumsbau gemäß Passivhausstandard geplant und errichtet, wodurch sein Energiebedarf generell sehr gering ist. Mit dieser Kombination aus geringem Energiebedarf sowie nachhaltig erzeugter regenerativer Energie leistet das Haus der Bayerischen Geschichte einen zeitgemäßen Beitrag zum Klimaschutz.

Klimafaktoren: Energieversorgung mit regenerativen, standortnah erzeugten Energien, Brauchwassernutzung (Wärmegewinnung aus Abwasser)

PLANUNGSPROZESS UND UMSETZUNG

Schon 2008 verkündete der damalige bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer, dass das Haus der Bayerischen Geschichte endlich ein eigenes, dauerhaftes Museumsgebäude erhalten solle. 2010 wurde ein erstes Konzept für den Museumsbau erarbeitet, ein Jahr später folgte ein landesweiter Standortwettbewerb. Regensburg bewarb sich mit der Fläche am Donaumarkt und dem Energiekonzept „Wärme aus Abwasser“.

Ende 2011 wurde die Entscheidung zugunsten des Standortes Regensburg bekanntgegeben. Die anschließenden Verhandlungen zwischen dem Freistaat Bayern und der Stadt Regensburg über die vertragliche Ausgestaltung des Museumprojektes kamen 2012 zum Abschluss. Betreiber des Gebäudes ist der Freistaat Bayern. Der Betrieb der Technikzentrale wurde vertraglich dem Amt für Hochbau der Stadt Regensburg übertragen.



Im Wasserkraftwerk am Pfaffensteiner Wehr wird der Strom für die Versorgung des Hauses der Bayerischen Geschichte nur zwei Kilometer entfernt vom Museum gewonnen.

Im Frühjahr 2013 wurde ein offener Architekturwettbewerb für den Museumsbau ausgeschrieben, den das Büro Wörner Traxler Richter Architekten aus Frankfurt gewann.

Die Gesamtkosten des Hauses der Bayerischen Geschichte lagen bei gut 88 Mio. Euro. Für Bau, Planung, Gutachten und Nebenkosten der Wärme- und Kältezentrale hat die Stadt Regensburg circa 3,3 Mio. Euro aufgewendet.

EINBINDUNG IN GESAMTSTÄDTISCHE PLANUNGEN

Zurzeit wird der Ansatz der Wärmegewinnung aus Donauwasser im Rahmen des Innenstadt-Förderprogramms React-EU für Teile der Altstadt untersucht und konzeptionell aufgearbeitet.

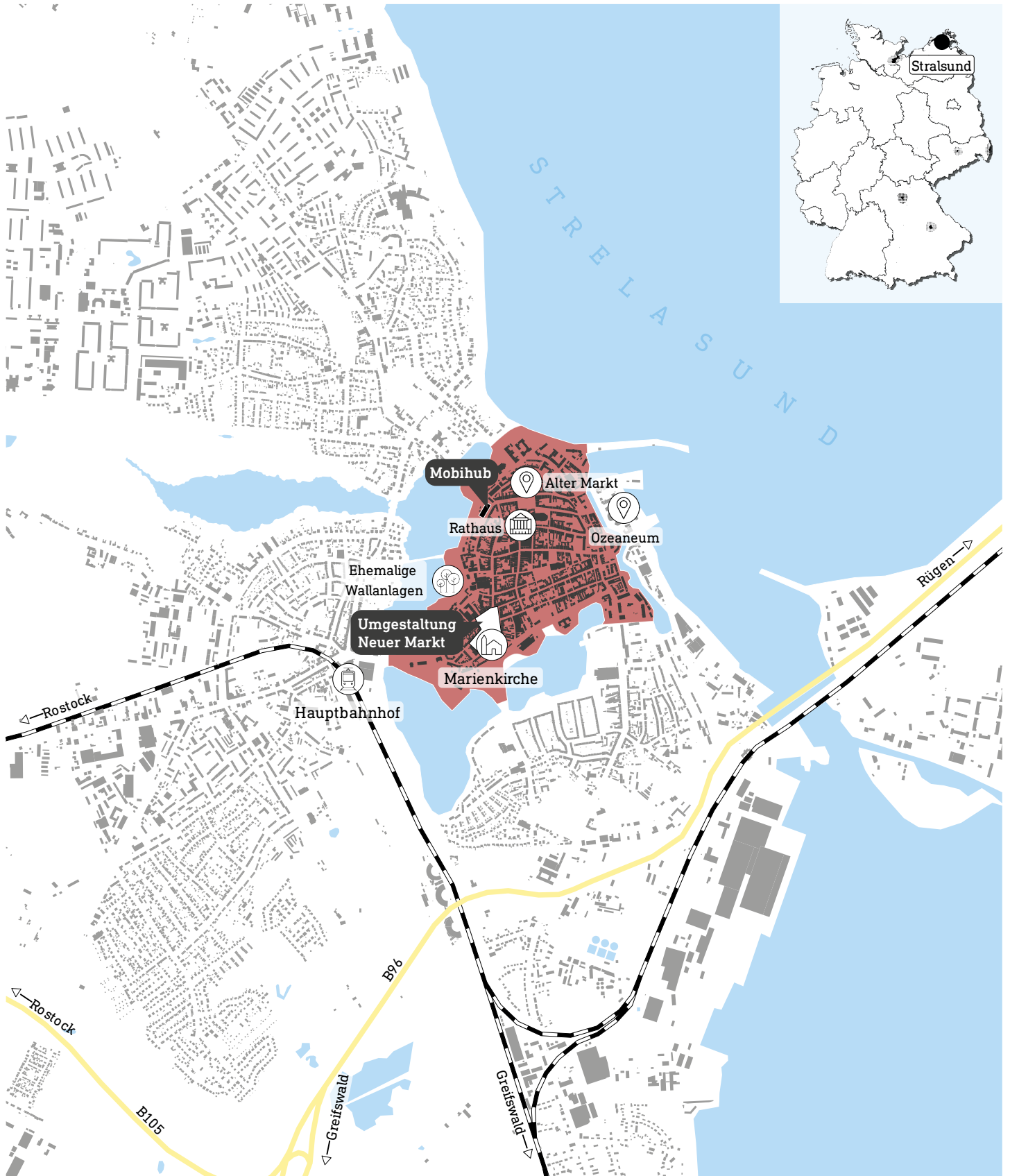
ERFOLGSFAKTOREN UND HEMMNISSE

Der Effekt des im Haus der Bayerischen Geschichte verbauten Heiz- und Kühlsystems zum Klimaschutz steht und fällt mit der Klimabilanz des zum Betrieb eingesetzten Stroms. Aus diesem Grund wird die Wärme- und Kälteanlage mit Strom betrieben, der aus Wasserkraft des Wasserkraftwerks Pfaffenstein in Regensburg lokal und regenerativ gewonnen wird.

Der Reiz des Systems liegt zum einen darin, dass aufgrund der möglichen Heiz- und Kühlleistung auf eine zusätzliche Kältemaschine verzichtet werden kann. Durch den Betrieb mit erneuerbaren Energien ist die Wärme- und Kälteanlage zum anderen unabhängig von den Entwicklungen der Gaspreise, was den Betrieb auf lange Sicht günstiger machen wird. Die Kapazität der Anlage ist zudem so ausgelegt, dass in Zukunft weitere Gebäude im Umfeld über das System beheizt oder gekühlt werden könnten. Konkrete Planungen dafür bestehen derzeit noch nicht. Das innovative System zur Wärme- und Kältegewinnung war einer der Gründe, weswegen Regensburg den Zuschlag als Museumsstandort erhielt.

PROJEKTCHRONIK

2010	erstes Konzept für das Haus der Bayerischen Geschichte (HdBG)
Sommer 2011	Standortwettbewerb für das HdBG
Dezember 2011	Regensburg bekommt den Zuschlag als Standort für das HdBG
April 2012	Vertrag zwischen der Stadt Regensburg und dem Freistaat Bayern über die Errichtung des HdBG
Frühjahr 2013	Architekturwettbewerb (Preisträger Wörner Traxler Richter Architekten)
22. Mai 2015	Grundsteinlegung
5. Juni 2019	Eröffnung des Museums



Maßstab im Original 1:25.000

0m 1.250m

Kartengrundlage: Openstreetmap

AUFWERTUNG DER ALTSTADT DURCH STADTVERTRÄGLICHE MOBILITÄT

Stralsund – Mobihub

Das Projekt „Mobihub Stralsund“ soll die Verkehrswende in der Stralsunder Innenstadt forcieren. Ziel des Vorhabens ist nicht nur die Einrichtung eines Mobility Hubs in der Stralsunder Altstadt, sondern auch ein Gesamtkonzept zur Entlastung öffentlicher und privater Räume vom ruhenden und fließenden Autoverkehr.

Die Altstadt von Stralsund mit ihren engen Straßen und dicht bebauten, kleinteiligen Parzellen wird nach wie vor stark vom fließenden und vor allem ruhenden Autoverkehr in Anspruch genommen: In den Straßen, gleichermaßen jedoch auch in privaten Innenhöfen, wo diese Nutzung mit beabsichtigten Begrünungsmaßnahmen konkurrieren. Das reduziert die Freiräume für andere Nutzungen und konkret Klima-Anpassungsmaßnahmen deutlich.

Daher arbeitet die Hansestadt darauf hin, den Autoverkehr in der Altstadt weiter zu reduzieren, alternative Mobilitätsangebote zu fördern und so die Verkehrsemissionen in der Altstadt zu minimieren.

Im Zuge des vom BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) im Rahmen des Förderprogramms „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ geförderten Projekts werden bis Ende 2024 u.a. eine Machbarkeitsstudie und die Vorplanung für den Mobihub (HOAI LP 2), Gestaltungspläne für die vom Parken entlasteten Straßen und Quartiershöfe sowie kurzfristige Pilotmaßnahmen umgesetzt. Jedoch weist das Projekt deutlich über die kurze Förderperiode von 2 Jahren hinaus.

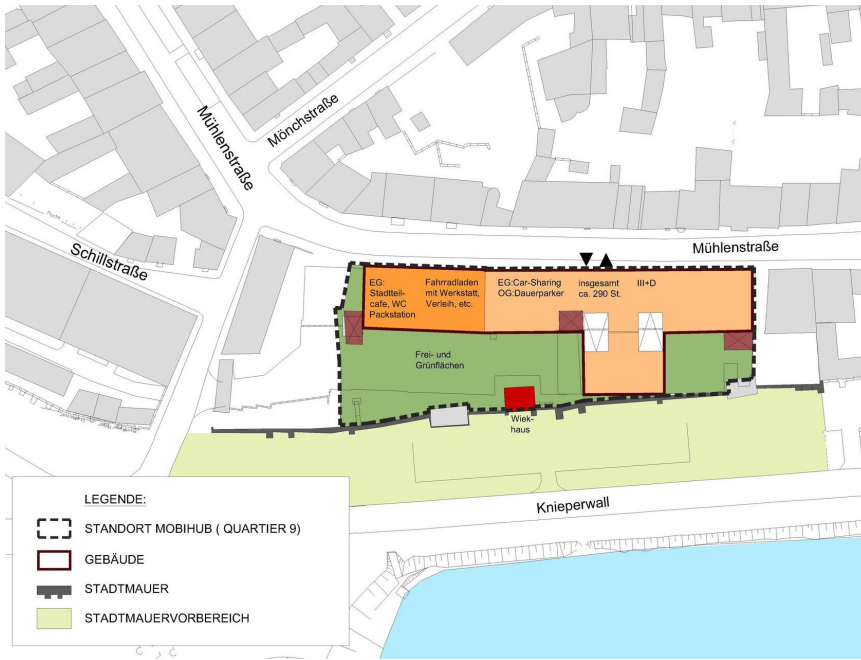
Der Mobihub soll für etwa 30 Jahre als reversible Konstruktion am Rande der Altstadt entstehen. Dort existiert seit mehr als 20 Jahren die Tiefgarage „Am Meeresmuseum“ direkt an der Stadtmauer. Aufgrund statischer Schwachstellen der Tief-

garage soll der Mobihub konstruktiv unabhängig von dieser errichtet werden.

Das Gebäude soll neben ca. 250 Stellplätzen für Anwohner:innen aus der Altstadt eine Reihe weiterer Nutzungen, insbesondere Angebote alternativer Mobilitätsformen, bereit halten: Car-Sharing-Fahrzeuge, Bike-Sharing, Lade-Infrastruktur für E-Autos, E-Roller und auch Lastenräder. So wird ein breites Mobilitätsangebot abgedeckt. Eine Packstation sowie Schließfächer werden das Angebot abrunden. Daneben soll im Gebäude ein geplanter Stadteylladen mit Räumen für Nachbarschaftsprojekte Platz finden. So entsteht mit dem Mobihub eine zeitgemäße Antwort auf das traditionelle Parkhaus - als Service-Standort, Treffpunkt

Standort mit Synergien: Oberhalb der Tiefgarage „Am Meeresmuseum“ ist die Errichtung des reversiblen Mobihubs geplant.





Oben: Lageplan mit möglicher Nutzungsverteilung innerhalb des geplanten Mobihubs.

Rechts: Ein Innenhof im Quartier 25 wurde für das Anwohnerparken voll versiegelt.



und multifunktionale Mobilitätsdrehscheibe für die Altstadt. Die potenzielle Entlastung, die dies für Straßenräume und privaten Innenhöfe bringt, eröffnet neue Nutzungsmöglichkeiten. Deshalb sieht das Projekt vor, für jene Straßenabschnitte, in denen Anwohner-Stellplätze wegfallen, pilothaft neuen Nutzungs- und Aufwertungskonzepte zu erproben.

Um die Stadtgesellschaft aktiv in diesen Prozess einzubeziehen, wurde im Rahmen des Projektes ein Verfügungsfonds über 40.000 Euro eingerichtet – Mittel die von einer Arbeitsgruppe der Verwaltung für gemeinschaftliche Projekte der Anwohner:innen, Gewerbetreibenden und Kulturschaffenden vergeben werden. So kann die Um-

widmung des durch den Wegfall von Parkflächen entstehenden Raums niederschwellig gefördert werden. Für mindestens einen vom ruhenden Verkehr entlasteten Innenhof wird ein Freiraumkonzept erarbeitet. Grundlage des Gesamtkonzeptes Mobihub ist eine Machbarkeitsstudie. Sie prüft, ob eine Überbauung der bestehenden Tiefgarage baulich-statisch machbar ist.

Zum anderen geht es um die rechtliche Umsetzung und die wirtschaftliche Organisation des Mobihubs: In welcher Rechtsform und von wem wird der Mobihub vorzugsweise gemeinwohlorientiert betrieben, wie lassen sich Bau und Betrieb finanzieren? Zentral ist zudem die Frage, wie Anwohner:innen motiviert werden können, einen Stellplatz anzumieten.

KLIMA-ASPEKTE

Durch den Mobihub wird den Anwohner:innen der Stralsunder Altstadt die Möglichkeit gegeben, ihren PKW in fußläufiger Entfernung am Rand der Altstadt abzustellen. Dadurch wird der Autoverkehr in der Altstadt minimiert, was dort zu einer Reduktion der CO₂- und Lärmemissionen führt. Hierdurch eröffnet sich vor allem in privaten Innenhöfen die Möglichkeit zu mehr Begrünung. In der dicht bebauten Stralsunder Altstadt stellen gerade diese Innenhofbereiche ein großes Potenzial für mehr Begrünung dar. Die Angebote für alternative Mobilitätsformen im Mobihub sollen das Bewusstsein für eine umweltverträglichere Mobilität in der Stadtbevölkerung stärken. Das Projekt bietet die Chance, die oft postulierte Verkehrswende in einem dicht bebauten, historischen Umfeld mit Leben zu füllen.

Klimafaktoren: Förderung von Umweltverbund und umweltverträglicher Mobilität, Verkehrsvermeidung, Reduzierung der Umweltbelastung; Umgestaltung von öffentlichem Raum und privaten Innenhöfen im Sinne der Klimaanpassung,

PLANUNGSPROZESS UND UMSETZUNG

Nach dem Projektauftrag des BBSR 2021 reichte die Stadt Stralsund im Juli 2022 einen Zuwendungsantrag für das Förderprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ ein. Im Oktober 2022 erhielt die Stadt den Zuwendungsbescheid. Die Umsetzung des Projektes „Mobihub Stralsund“ beginnt im ersten Quartal 2023 mit der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie. Darauf aufbauend folgen ab Ende 2023 die Vorplanungen nach LP 2 der HOAI für den Mobihub. Etwa Ende 2023 wird auch die Entscheidung fallen im geplanten Wettbewerb für die Gestaltung der Mobihub-Fassade.

Die begleitende Bürger:innen-Beteiligung beginnt mit einer Auftaktveranstaltung 2023 und sieht mehrere Workshops vor. Ende 2024 sollen nach



der zweijähriger Förderperiode die Voraussetzungen für die Fortsetzung des Projektes geklärt und seine Akzeptanz in der Stadtöffentlichkeit erreicht sein. Angedacht ist der Betrieb des Mobihubs zunächst auf 30 Jahre. Haben sich in dieser Zeit die Bedeutung des PKWs und der entsprechende Verkehrsdruck auf die Altstadt deutlich verringert, soll die Anlage rückgebaut werden, um Platz für andere Nutzungen und eine Bebauung entsprechend der Zielsetzungen des Managementplanes und der Gestaltungssatzung zu schaffen.

EINBINDUNG IN GESAMTSTÄDTISCHE PLANUNGEN

Die Zielstellungen des Projektes sind auf mehreren Ebenen fest in die gesamtstädtische Entwicklungsstrategie für Stralsund eingebunden. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept schreibt die Sicherung der räumlichen und funktionellen Charakteristik der historischen Altstadt fest.

Das Verkehrskonzept Altstadt, das in den Welterbe-Managementplan integriert ist, benennt als Ziel, größere Parkflächen am Rand der Altstadt unterzubringen. Für die Verkehrswende in der Stralsunder Altstadt soll der „Mobihub Stralsund“ zu einem Modellprojekt werden, das entsprechende Handlungsansätze in der Praxis erprobt.

ERFOLGSFAKTOREN UND HEMMNISSE

Der „Mobihub Stralsund“ ist ein ausgesprochen vielversprechendes experimentelles Projekt. Insbesondere die beim Projekt praktizierte integrierte Herangehensweise – Schaffung eines Mobility-Hubs am Altstadtrand und Aufwertung der freiwerdenden Räume – besitzt großes Potenzial. Da jedoch noch einzelne Fragen der konkreten Umsetzung offen sind, sollen innerhalb des eng gesteckten Förderzeitraums zunächst die Grundlagen ermittelt, grundsätzliche Fragen zu Machbarkeit und Betreibermodellen geklärt und Pilotmaßnahmen initiiert werden.



Oben links: Die Bereiche vor der Stadtmauer zeigen sich zu großen Teilen bereits aufgewertet

Oben: Parkende Autos in der Badenstraße beeinträchtigen das Erlebnis des Stadtraums

PROJEKTTRÄGER

Hansestadt Stralsund (Amt für Planung und Bau, Abteilung Planung und Denkmalpflege)

STANDORT

Parkhaus „Am Meeresmuseum“, zwischen Mühlenstraße Nr. 10 und Nr. 21 (Quartier 9)

GRÖSSE

ca. 3.630 m²

FINANZIERUNG

225.000 € Bundesfördermittel (Förderprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen) für die Machbarkeitsstudie

PLANUNG

Juli 2022: Zuwendungsantrag zur Aufnahme in das Förderprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ des BBSR

Oktober 2022: Zuwendungsbescheid des BBSR geht ein

Anfang 2023 bis Ende 2024: Projektlaufzeit

BETEILIGTE AKTEUR:INNEN

Amt für Planung und Bau, Abteilung Planung und Denkmalpflege der Stadtverwaltung Stralsund

projektbegleitende, ressortübergreifende Arbeitsgruppe mit Mitarbeitenden mehrerer Abteilungen und Ämter (z.B. Abteilung Straßen und Verkehrslenkung, Amt für Kultur, Welterbe und Medien, Amt für stadtwirtschaftliche Dienste, Amt für Wirtschaftsförderung/Stadtmarketing)

Anwohner:innen, Anlieger:innen, Kunst- und Kulturschaffende, Bürger:innen (Beteiligungsverfahren)

AUFENTHALTSQUALITÄT STATT RUHENDER VERKEHR

Stralsund – Umgestaltung Neuer Markt

Im Zuge der Umgestaltung wird der Neue Markt von Stralsund zu einem zeitgemäßen urbanen Raum aufgewertet: Kaum Autoverkehr, einladend und multifunktional nutzbar.

Der Neue Markt ist bis heute neben dem Alten Markt der wichtigste Platz in der Stralsunder Altstadt. Er ist gesäumt von Gastronomie, es gibt einen Wochenmarkt und mehrmals im Jahr wird er für Festivitäten genutzt. Aufenthaltsqualität bietet der Platz allerdings kaum. Wenn keine Veranstaltungen stattfinden, wird er als Parkplatz genutzt. Der südlich angrenzende sowjetische Ehrenfriedhof mit Ehrenmal und die Freiflächen rings um die Marienkirche weisen in ihrer Gestaltung ebenfalls noch erhebliche Potenziale auf.

Perspektive des Neuen Marktes aus dem prämierten Wettbewerbsbeitrag des Büros Bruun & Möllers Landschaften



Diese Räume stellen eine funktionale Einheit dar, die die angrenzenden Straßen und die Schützenbastion einschließt und bilden als „Stadtraum Neuer Markt“ ein Eingangstor zur Stralsunder Altstadt. Dies unterstreicht die Priorität, den Bereich zeitgemäß neuzugestalten. Im Zuge der Bürger:innen-Beteiligung haben sich hierfür mehrere Fokusbereiche herauskristallisiert. Dazu gehören der Umgang mit dem sowjetischen Ehrenfriedhof, dem ruhenden und fließenden Verkehr, das Umfeld der Marienkirche sowie die Platzfläche des Neuen Marktes selbst.

Ein zentrales Thema bei der Neugestaltung des Neuen Marktes sind die Verkehrsberuhigung und die Reduzierung des ruhenden Verkehrs. Wie auf dem Alten Markt bereits umgesetzt, sollen auch diese Parkflächen an den Altstadtrand verlagert werden. Hier wird der funktionale Zusammenhang zwischen Schützenbastion und Neuem Markt deutlich: Auf der Schützenbastion soll anstelle des ehemaligen Busbahnhofs zunächst ebenerdig ein Parkplatz entstehen, um die am Neuen Markt wegfallenden Parkflächen zu kompensieren.

Perspektivisch kann auf der Schützenbastion auch ein Parkhaus entstehen – dazu liegen bereits Wettbewerbsergebnisse vor. Ob dieses Vorhaben tatsächlich umgesetzt wird, hängt auch von der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs ab. Zudem sollen der Neue Markt und sein Umfeld weitgehend autofrei gestaltet werden. Lediglich für den Anlieferungs- und Radverkehr sowie zur Erreichbarkeit der Post und der behindertengerechten Parkplätze bleiben Fahrbahnen bestehen.



Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Verkehrsführung in den angrenzenden Straßen geändert werden. Die Verlagerung der Parkflächen eröffnet für den Platz neue Nutzungsperspektiven: Als Maßnahmen der Klimaanpassung ist neben Baumpflanzungen ein Wasserspiel auf der Platzfläche geplant, das den Umrissen eines historisch nachgewiesenen Rathausbaus folgt. Vorgesehen ist ein sogenannter Wasserspiegel (eine leicht geneigte Fläche, über die stetig Wasser läuft) mit kleinen Fontänen und der Möglichkeit zur Vernebelung. Ergänzt werden diese Gestaltungselemente durch Sitzmöglichkeiten, Trinkbrunnen und den Umbau des denkmalgeschützten Pavillons zu einer gastronomischen Einrichtung.

Der sowjetische Ehrenfriedhof, der ein räumliches Bindeglied zwischen dem Neuen Markt und der Marienkirche bildet, wird ebenfalls bestandsorientiert saniert. Der Umgang mit diesem baulichen Erbe erforderte ein sensibles Vorgehen und die Abstimmung mit der Denkmalpflege, der Russischen Botschaft, aber auch den Bürger:innen. Der Ehrenfriedhof mit Obelisk wird restauriert und bleibt als Zeitzeugnis und Denkmal erhalten. Verbessert wird die barrierefreie Zugänglichkeit der Anlage und des dahinterliegenden Nordportals der Marienkirche. Auch die Freiflächen um die Marienkirche sind Teil des Aufwertungsprogramms.

Anspruchsvoll gestaltet sich die stadtbildverträgliche Platzierung technischer Anlagen in der historischen Umgebung. Da ganz unterschiedlichen Ansprüchen auf der räumlich begrenzten Fläche der Altstadtinsel Rechnung getragen werden muss, ist eine durchdachte Nutzungsverteilung erforderlich.

KLIMASPEKTE

Durch die Neugestaltung der Platzfläche des Neuen Marktes mit Baumpflanzungen, Trinkbrunnen und Wasserspiel wird im Sinne der Klimaanpassung die Aufenthaltsqualität auch bei hohen Temperaturen verbessert. Gleiches gilt für alle Grünflächen, die im Rahmen des Projektes eine Aufwertung erfahren. Die Verkehrsberuhigung sowie die Verlagerung der Parkflächen weg vom Neuen Markt unterstützen die Mobilitätswende und schaffen damit einen urbanen Raum, der nicht mehr vom Auto dominiert wird, sondern den Fuß- und Radverkehr begünstigt.

Klimafaktoren: Klimaanpassung des öffentlichen Stadtraums, Förderung nachhaltiger Mobilität



Der Neue Markt als einer der zwei wichtigsten Stadtplätze der Altstadt wird derzeit vorrangig als Parkplatz genutzt.

Der Stadtraum Neuer Markt und das Umfeld der Marienkirche nach der Umgestaltung.



Der Neue Markt am Abend: Visualisierung des erstplatzierten Wettbewerbsbeitrags der Hamburger Landschaftsarchitekten Bruun & Möllers

PLANUNGSPROZESS UND UMSETZUNG

Schon der Städtebauliche Rahmenplan von 1992, dessen Inhalte mittlerweile in den Welterbe-Managementplan überführt worden sind, traf bis heute gültige Aussagen zum Stadtraum Neuer Markt. 2013 begann der konkrete Planungsprozess mit der Bürger:innen-Beteiligung. Eine Anrainerversammlung war der Startschuss des Beteiligungsprozesses, es folgten im selben Jahr eine Bürger:innenwerkstatt und ein Bürger:innenforum. Ziel war es, die Erwartungen der Bevölkerung an den Platz abzufragen und eine erste Stoßrichtung für die Planungen zu ermitteln. Im Ergebnis wurden verschiedene Einzelthemen gutachterlich geprüft (Umgang mit dem Ehrenfriedhof, Möglichkeiten für die Verlagerung des ruhenden Verkehrs) sowie ein Verkehrskonzept erarbeitet. In einem zweiten Bürger:innenforum kommunizierte die Verwaltung 2018 den Planungsstand an die Stadtöffentlichkeit. 2019 folgte ein städtebaulicher Wettbewerb für die Gestaltung der Schützenbastion nebst Parkhaus. Ein Jahr später wurde ein städtebaulicher Wettbewerb für

die Gestaltung des Neuen Marktes ausgelobt, aus dem das Hamburger Büro Bruun & Möllers als Sieger hervorging. Dieses Büro konnte mit der weiteren Planung beauftragt werden, so dass hier eine Weiterführung der hohen gestalterischen Qualität gewährleistet ist.

EINBINDUNG IN GESAMTSTÄDTISCHE PLANUNGEN

Durch den Welterbe-Managementplan für die Altstadt verfügt Stralsund über ein integriertes Planwerk, das auch für die Gestaltung der öffentlichen Räume Leitlinien setzt. Die Neugestaltung des Bereichs Neuer Markt war von Beginn an Bestandteil des Managementplans und verspricht einen positiven Effekt auf den innerstädtischen ruhenden und fließenden Verkehr. Das in den Managementplan integrierte Verkehrskonzept für die Altstadt wird zurzeit überarbeitet und aktualisiert.

Auch jenseits der Einbindung der Planungen zum Neuen Markt in gesamtstädtische Konzepte praktiziert Stralsund ein enges Zusammenspiel zwischen der Sanierung privater Gebäude und der Gestaltung des öffentlichen Raums – denn das Stadtbild beruht gleichermaßen auf der Wirkung des öffentlichen Raums wie auch der angrenzenden Gebäude. Die Stadt Stralsund wirkt deshalb darauf hin, private Bauvorhaben im Sinne der angestrebten Stadtentwicklung zu steuern. Dies erfolgt primär über die Bauherr:innenberatung auf der Grundlage einer seit 1994 gültigen Gestaltungssatzung, aber auch über finanzielle und rechtliche Steuerungsmöglichkeiten.

Ein Gestaltungsbeirat berät die Hansestadt seit 1999 bei allen für die Altstadtentwicklung wichtigen Projekten. Ausgangspunkt der baulichen Entwicklung in der Stralsunder Altstadt ist die

PROJEKTTRÄGER

Hansestadt Stralsund (Amt für Planung und Bau)

STANDORT

Stadtraum Neuer Markt (Platz, umgebene Straßen, Ehrenfriedhof, Marienkirche und Umfeld, Schützenbastion)

FINANZIERUNG

Eigene Mittel der Stadt

Bundes- und Landesfördermittel (Nationale Projekte des Städtebaus, Städtebauförderung)

BETEILIGTE AKTEUR:INNEN

Amt für Planung und Bau der Stadtverwaltung Stralsund. Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH. Versorgungsträger. Anlieger:innen, Bürger:innen von Stralsund



historische Parzelle. Um die tradierte Einheit zwischen Gebäuden und öffentlichem Raum zu wahren, werden so beispielsweise stets nur einzelne Parzellen und nicht ganze Zeilen oder Blöcke zur Bebauung ausgeschrieben.

ERFOLGSFAKTOREN UND HEMMNISSE

Die Umgestaltung des „Stadtraums Neuer Markt“ ist aufgrund der Bedeutung des Bereichs für die Altstadt und der Größe des Planungsgebietes eine einzigartige und die Stadt prägende Aufgabe. In der Kontinuität der städtebaulichen Planungen seit 1992 stellt sie eine konsequente Fortsetzung der bisher umgesetzten Sanierung öffentlicher Räume in der Altstadt dar.

Aus diesem Grund wurde eine für Stralsund neue Form der Bürger:innen-Beteiligung gewählt; sie ermöglicht es, frühzeitig die Wünsche und Vorstellungen der Bürger:innen aufzunehmen, sie über den Planungsstand zu informieren und die mit einer Ausstellung inkl. Befragung zu den Wettbewerbsbeiträgen fortgeführt wurde. Im Ergebnis des zweiphasigen, offenen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs, der im Rahmen eines EU-weiten VgV-Verfahrens stattfand, konnte eine überzeugende planerische Lösung gefunden werden, die Grundlage für die Umsetzung wurde.

Die Abstimmung der verschiedenen Belange (Russische Botschaft, Denkmalschutz, Stadtgestaltung, Veranstaltungsmanagement, Stadttechnik, Klimaschutz etc.) stellt hier in ihrer Komplexität eine besondere Herausforderung dar.

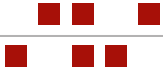


Oben links: Das Wasserspiel auf dem Alten Markt ist eine Bereicherung für die Stadtgesellschaft.

Oben: Öffentliche Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten in der Marienkirche mit Box für Anmerkungen der Besucher.
Links: Der Managementplan Altstadt stellt als integriertes Planwerk die Grundlage für die Entwicklung der Altstadt dar.

PROJEKTCHRONIK NEUER MARKT

- 10. Januar 2013 Auftakt der Bürger:innen-Beteiligung – Anrainer:innenversammlung Stadtraum Neuer Markt
- 26. Januar 2013 Bürger:innenwerkstatt zur Gestaltung des Stadtraums Neuer Markt
- 7. März 2013 1. Bürgerforum zur Vorstellung der bisherigen Beteiligungs- und Planungsergebnisse
- 25. Januar 2018 2. Bürger:innenforum
- 2019 Städtebaulicher Wettbewerb zur Gestaltung der Schützenbastion
- 2020 Städtebaulicher Wettbewerb zur Gestaltung des Neuen Marktes (17 teilnehmende Büros, Siegerentwurf von Bruun & Möllers)
- Juni-August 2020 Öffentliche Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse
- 2021 Beauftragung des erstplatzierten Planungsbüros Bruun & Möllers mit der weiteren Planung
- 30. Juni 2022 Anliegerinformation zum aktuellen Planungsstand
- August 2021 Archäologische Prospektion im Bereich des ehemaligen Neuen Rathauses
- Juli 2022 Bewilligung von Fördermitteln aus dem Programm Nationale Projekte des Städtebaus für das Umfeld der Marienkirche
- III. Quartal 2023 geplanter Baustart mit Sanierung der angrenzenden Straßen



KLIMASCHUTZ UND KLIMAANPASSUNG HABEN VIELE GESICHTER

Dass Klimaschutz und Klimaanpassung häufig in einem Atemzug benannt werden, darf nicht verschleiern, dass es sich um Aufgaben handelt, die auf der Umsetzungsebene nach sehr unterschiedlichen Maßnahmen verlangen. Geht es beim Klimaschutz knapp gesagt darum, den menschengemachten Eintrag von Treibhausgasen und den Co₂-Ausstoß von Siedlungen, Industrie und Verkehr weitestmöglich zu reduzieren, so stellt Klimaanpassung den Versuch dar, Städte und Lebensräume anzupassen an längere und intensive sommerliche Hitzeperioden, sie resilient zu machen gegen Starkregenereignisse und andere Extremwetterlagen – also ein planerisches Reagieren auf veränderte Klimabedingungen.

Zwar ist die Betrachtungsebene beim Klimaschutz global, dennoch ist gleichermaßen Handeln auf lokaler Ebene erforderlich. Hier geht es um Themen, die uns schon länger begleiten, etwa der Aspekt der im Gebäudebestand gebundenen grauen Energie. Die Zusammenschau dieser unterschiedlichen Handlungsfelder macht deutlich, dass man bei den Stichworten Klimaschutz (und Umweltschutz generell) sowie Klimaanpassung geneigt ist, zunächst an technische Ertüchtigungen und

Grüne Oasen lassen sich an vielen Orten schaffen, und damit zugleich ein Plus an Wohnqualität: Blauregen in einem Görlitzer Innenhof.



Anlagen zu denken – also den Einsatz von Solaranlagen, Erdwärmesonden, Wärmepumpen, Wärmetauschern sowie andere technische Maßnahmen der energetischen Effizienzsteigerung.

Die dargestellten Projektbeispiele illustrieren indes eindrucksvoll, dass vielversprechende Klimaschutzmaßnahmen oft ganz ohne anspruchsvolle technische Anlagen bzw. Eingriffe auskommen, weil sie auf einer grundlegend anderen Ebene ansetzen. Wie in Görlitz oder Meißen praktiziert, den Bestand brachliegender und untergenutzter Bauten zu sichern bzw. nach neuen Nutzern für sie zu suchen, ist ein verblüffend naheliegender und simpler Ansatz von Klimaschutz, weil es darum geht, gegebene Strukturen und die in ihnen gebundenen Ressourcen zu bewahren.

Somit erscheinen solche Low-Tech- und No-Tech-Maßnahmen, die schlicht darin bestehen, die Fortnutzung gegebener Ressourcen zu prüfen und zu unterstützen, als kluge erste Wahl, bevor nach Lösungen auf technischer Ebene gesucht wird.

Dabei soll keineswegs eine Werthierarchie der Konzepte formuliert werden: Technische Klimaschutzlösungen erschließen, wie auch die dokumentierten Beispiele zeigen, erstaunliche neue Potenziale intelligenter Ressourcennutzungen und Synergien. Doch manchmal braucht es so viel Innovation und Erfindergeist gar nicht, sondern



Beete und Gewächshäuser der traditionsreichen Gärtnerstadt von Bamberg

lediglich einen Blick für brachliegende Potenziale, die sich eher auf stadtplanerischer und administrativer Ebene erschließen lassen, wie im Fall der „Kümmerer“ in Meißen oder der Bau.Lust.Offensive in Görlitz.

Auf den planerischen Handlungsebenen ergeben sich bisweilen Schnittpunkte zwischen Maßnahmen von Klimaschutz und Klimaanpassung. In der Regel jedoch spielen sich die Aktivitäten auf recht unterschiedlichen Ebenen ab, vereinzelt stehen sie sogar in Konkurrenz zueinander. Das ist der Fall, wenn für zusätzliche Baumpflanzungen (Klimaanpassung) in einem Stadtbereich kein ausreichender Wurzelraum zur Verfügung steht, weil die entsprechenden Bodenzonen mit Erdwärmekollektoren oder Speicherreservoirs belegt sind (Klimaschutz).

Daran zeigt sich, dass gerade auf dem Feld von Klimaschutz und Klimaanpassung eine integrierte, ressortübergreifende Planung das Gebot der Stunde ist. Städte profitieren davon, diese Art von Planung in der Verwaltungspraxis als Kultur zu etablieren. Eine frühe, gesamtstädtisch angelegte Verknüpfung örtlicher klimarelevanter Maßnahmen verspricht wertvolle Synergien und kann größere Wirkung entfalten als technisch ausgeklügelte, aber isolierte Vorzeigeprojekte.

Die zehn Beispiele verdeutlichen eindrucksvoll, dass es heute zu den Tugenden weitsichtiger Stadtentwicklung gehört, den Aspekt von Klimaschutz und Klimaanpassung bei anstehenden Aufgaben stets mitzudenken und frühzeitig zu berücksichtigen. Anders gesagt: Klimaschutz, Klimaanpassung und Nachhaltigkeit sind überall!

So steht außer Frage, dass der Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen in der Lübecker Beckergrube und ihre Gestaltung als grüner Stadtraum oder die Umgestaltung des Neuen Marktes in Stralsund Wirkung für die urbane Klimaanpassung, aber auch den Klimaschutz besitzen.

Projekte wie diese haben das Potenzial, positive Kettenreaktionen auszulösen: So ermuntert ein attraktives Radverkehrsnetz und ein funktionierender Umweltverbund, das Zweirad zu benutzen. Und wer eine Wohnung im innerstädtischen Gründungsquartier von Lübeck bezogen hat, erlebt die Vorzüge der 10-Minuten-Stadt und benötigt für die alltäglichen Wege gar kein eigenes Fahrzeug mehr.



Üppig bewachsener, den Blicken der Passanten verborgener Dachgarten in der Altstadt von Görlitz



ERWARTUNGEN AN BUND UND LÄNDER

Weitere Unterstützung für Kommunen beim Klimaschutz und bei der Klimaanpassung

Die skizzierten Herausforderungen erfordern ein aktives Management des Wandels im Sinne einer innerstädtischen Transformation. Historischen Stadtstrukturen müssen kontinuierlich an neue Gegebenheiten angepasst werden – jedoch nicht ohne eine proaktive Vorstellung von ihren dauerhaften Qualitäten und dem Weg zu einer lebendigen Verschränkung von Traditionen und Gegenwart. Nur dann können die oben geschilderten Qualitäten historischer Innenstädte auch in Zukunft zum Tragen kommen.

Aufgrund der existenziellen Bedeutung für das Leben der Menschheit ist vor allem die Bewältigung des Klimawandels eine zentrale Aufgabe der Stadterneuerung. Über das klassische Verwaltungshandeln hinaus müssen die Kommunen dafür Prozessgestalter im Sinne einer urbanen Governance werden, die Akteur:innen zusammenbringen und Transformationsprozesse steuern. Diese Prozesse können die Kommunen nicht ohne Unterstützung des Bundes und der Länder erfolgreich meistern.

Die Städtebauförderung muss auch im Grundgesetz als zuwendungswürdige Daueraufgabe behandelt werden.

Die Städtebauförderung fußt auf der Grundlage des Art. 104 b GG, der es dem Bund ermöglicht, den Ländern Finanzhilfen für besonders bedeutsame Investitionen der Länder und Gemeinden zur Verfügung zu stellen. Die Finanzhilfen sind mit zeitlicher Begrenzung und fallenden Jahresbeiträgen konzipiert. Dieser Ansatz wird der Städtebauförderung nicht gerecht. Als Unterstützung

der Stadterneuerung stellt die Städtebauförderung vielmehr eine Daueraufgabe dar und sollte daher verfassungsrechtlich wie die Bildung dem Art. 104 d GG zugeordnet werden.

Die Planungsinstrumente des Baugesetzbuches müssen besser angepasst sein an die realen Planungsaufgaben und von den Kommunen in der Praxis mit möglichst geringem Aufwand effektiv eingesetzt werden können.

Das Baugesetzbuch enthält viele wichtige Regelungen, die von den Kommunen bei ihrer (Innen-)Stadtentwicklung genutzt werden. Einige Instrumente sind allerdings in der Anwendung nicht praktikabel, haben hohe rechtlichen Hürden und erfordern einen hohen Verwaltungsaufwand, insbesondere beim §177 BauGB (Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot). Im Zuge des Baulandmobilisierungsgesetzes ist es 2021 bereits zu Nachjustierungen etwa beim Vorkaufsrecht nach den §§24 BauGB und dem Baugebot nach §176 BauGB gekommen. Ob damit die erwünschten Wirkungen entfaltet werden, ist noch zu evaluieren.

Die finanzielle Grundausrüstung der Kommunen muss gestärkt werden, um mehr Handlungsspielraum und Flexibilität für die Innenstadtentwicklung zu schaffen.

Viele Kommunen befinden sich nach wie vor in einer sehr angespannten Haushaltslage. Immer neue den Gemeinden übertragene Aufgaben und hohe Altschuldenbestände verhindern kommunale Investitionen und verringern den kommunalen Handlungsspielraum deutlich. Damit die Kommunen die Finanzierungsbedarfe stemmen können, die sich aus den Herausforderungen für die Innenstädte ergeben, muss deren finanzielle Grundausrüstung nachhaltig verbessert werden. Wie das im Detail geschieht, ist eine politische Frage; Ansätze für eine Verbesserung der kommunalen Finanzlage gibt es in den verschiedenen Bundesländern reichlich.

Das Fördersystem in Deutschland muss vereinfacht und übersichtlicher werden.

In Deutschland hat sich in den vergangenen Jahrzehnten eine breite, ausdifferenzierte Förderlandschaft etabliert. Die Vielfalt bringt aber auch Unübersichtlichkeit. Viele Kommunen sehen sich mit einem Geflecht unterschiedlicher Förderprogramme mit unterschiedlichen Förderbedingungen konfrontiert. Problematisch sind zudem Sonderprogramme mit teils extrem kurzen Laufzeiten bzw. Antragsfristen. Die Reduzierung der Städtebauförderung von sechs auf drei Programme wird von der Arbeitsgemeinschaft begrüßt. Eine weitere Vereinfachung der Förderlandschaft ist anzustreben, denn sie verspricht mehr Übersichtlichkeit und eine leichtere Zugänglichkeit zu Fördermitteln. Zudem sollten die Förderprogramme, wo sinnvoll, untereinander besser verzahnt werden, sodass eine zielführende Kombination unterschiedlicher Fördertöpfe einfacher möglich ist.

Hier läßt es sich gut aushalten: Kultur im Lübecker Kulturgrüner Komplimentegarten (links), auf dem Domplatz in Bamberg (rechts) und Stralsund (rechte Seite).

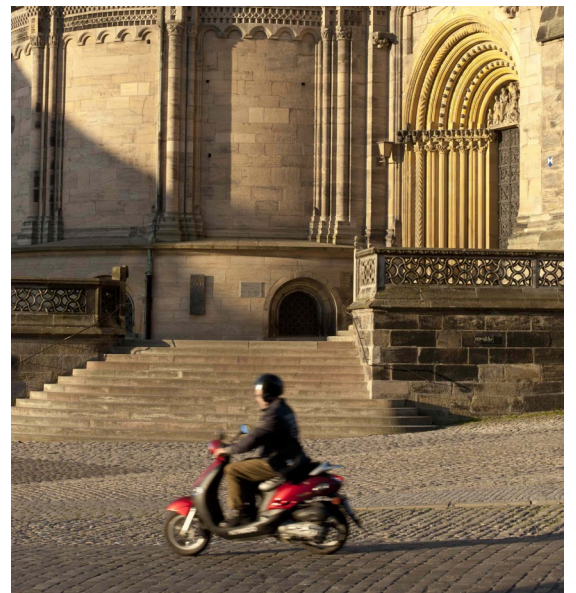


Die Beantragung und Verwaltung der Städtebaufördermittel müssen flexibler und unbürokratischer gestaltet werden.

Die Städtebauförderung verlangt den Kommunen einen hohen bürokratischen Aufwand ab. Die Beantragung der Städtebaufördermittel ist hochformalisiert und wenig flexibel. Dadurch müssen die Kommunen einiges an Personal- und Finanzressourcen einsetzen. Die Zeithorizonte für die Abrufung der Fördermittel sind oft sehr eng begrenzt und korrespondieren nicht mit den tatsächlichen, sinnvollen Planungs- und Bauabläufen. Hinzu kommt, dass die Länder teils sehr unterschiedliche Förderbedingungen und Fördertatbestände ausgearbeitet haben. Die Förderungen privater Sanierungsmaßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung wird beispielweise sehr unterschiedlich gehandhabt. An dieser Stelle wäre eine bundesweite Vereinheitlichung (Verwaltungsvereinbarungen) im Sinne gleicher Bedingungen sinnvoll. Darüber hinaus muss die Städtebauförderung flexibler ausgestaltet werden. Hier ist der Bogen zu schlagen zwischen einer adäquaten Verwendung der Fördermittel und der Kenntnis der Kommunen, wo die Gelder lokal am besten eingesetzt werden können.

Die Fördertatbestände der Städtebauförderung müssen an neue Herausforderungen angepasst werden.

Die Fördertatbestände stammen zu einem Großteil aus der Entstehungszeit der Städtebauförderung. Seitdem sind allerdings neue Themenfelder hinzugekommen, die den Einsatz von Städtebaufördermitteln rechtfertigen würden. Beispielsweise sollten die hohen Kosten für Maßnahmen von Klimaschutz und Klimaanpassung sowie der Mobilitätswende explizit in die Berechnung der Unrentabilität einer Maßnahme eingehen und als Fördertatbestände in die Städtebauförderung aufgenommen werden.





50 JAHRE ARBEITSGEMEINSCHAFT HISTORISCHE STÄDTE

50 Jahre Best Practice der behutsamen Stadterneuerung und
Denkmalpolitik



Intensiver fachlicher und persönlicher Austausch stehen bei den Treffen der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte genauso auf der Tagesordnung, wie die Diskussion aktueller Themen (Bild vom Treffen am 17.06.2016).

14.09.1973: Gründung der Arbeitsgemeinschaft der Städte Bamberg, Lübeck und Regensburg (kurz: BaLüRe) in Bamberg. Die Arbeitsgemeinschaft verstand ihre Aufgabe von Beginn an darin, die Interessen von Kommunen mit hochkarätiger denkmalgeschützten Altstädten gegenüber den Ländern und dem Bund zu vertreten. Im Mittelpunkt stand dabei das Anliegen, auf die Gesetzgebung und der Ausführungsbestimmungen zur Städtebauförderung sowie die Finanzierungsmodalitäten bei der Sanierung mittelalterlicher Altstädte einzuwirken.

Städte wollen sich selbst helfen

Lübeck, Regensburg und Bamberg bilden Arbeitsgemeinschaft

In der Not rücken Bedrängte enger zusammen, um vielleicht gemeinsam zu schaffen, was dem einzelnen nicht möglich ist. Auf die Städte Bamberg, Regensburg und Lübeck übertragen heißt das, daß die drei Kommunen auf dem Gebiet der Erhaltung ihrer Altstädte beschlossen haben, eng zusammenzuarbeiten. Eine Aktion dieser Art ist bisher in der Bundesrepublik einmalig.

Die Städte sind übereingekommen, eine Arbeitsgemeinschaft zu bilden. Nach Vorbesprechungen ihrer Baudirektoren in Lübeck trafen sich die Bürgermeister der drei Städte auf Einladung von OB Dr. Mathieu gestern mit Mitarbeitern ihrer Verwaltungen in Bamberg, um miteinander die Erhaltung ihrer historischen Altstädte zu erörtern und gemeinsame Initiativen zu beraten. Sie gehen davon aus, daß die Bewahrung und Erneuerung ihrer großen geschichtlichen Altstadtkomplexe mit ihrem kulturhistorischen Wert eine Aufgabe von nationalem, sogar europäischem Rang darstellt. Es besteht kein Zweifel, daß die drei Städte aus eigener Kraft nicht in der Lage sind, diese Aufgabe zu bewältigen. Die derzeitigen rechtlichen und finanziellen Hilfen erweisen sich angesichts der spezifischen Problematik der drei Städte als unzureichend. Die Städte werden in ständigem Kontakt miteinander Erfahrungen und Informationen austauschen, um durch gemeinsame Bemühungen verbesserte Bedingungen der Altstadtsanierung im rechtlichen und finanziellen Bereich zu erwirken. Bereits für die nächste Arbeitstagung im November, zu der der Oberbürgermeister der Stadt Regensburg eingeladen hat, wird die Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau angestrebt.

1973: Gründung des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz (DNK)

1. Oktober 1973: Verabschiedung des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes. Schon in den Jahren zuvor war erste Kritik laut geworden an der damals vorherrschenden Geringschätzung der Historischen Stadt und der Praxis der Kahl-schlagsanierung, also des großflächigen Abrisses: Das Fotobuch „Die gemordete Stadt“, 1964 veröffentlicht von Wolf Jobst Siedler und Elisabeth Niggemeyer greift dieses Thema auf.

06.06.1974: Präsentation der Studie „Zur Erhaltung und Erneuerung alter Städte“ in Lübeck. In ihr werden nach Darstellung der Sanierungsproblematik Anlass, Ziele und vorgeschlagene Maßnahmen der AG BaLüRe zur Verbesserung des rechtlichen und finanziellen Instrumentariums der Sanierung erläutert.

August 1974: Unter dem Motto „Eine Zukunft für unsere Vergangenheit“ erklärte der Europarat das Jahr 1975 zum „Europäischen Denkmalschutzjahr“. Das kurz zuvor gegründete „Deutsche Nationalkomitee für Denkmalschutz“ wirkte dabei maßgeblich mit. Das Europäische Denkmalschutzjahr markiert den Beginn »moderner« Denkmalpflege in der Bundesrepublik. Im selben Jahr wird auch in der DDR ein Nationales Denkmalschutzgesetz verabschiedet.

Stadttarchiv Bamberg, Fränkischer Tag
vom 15.09.1973

1975: Anlässlich des Europäischen Denkmalschutzjahres 1975 gibt das Deutsche Nationalkomitee die Broschüre „Drei Beispielstädte“ heraus, in der die Städte Bamberg, Lübeck und Regensburg mit ihren Problemlagen und den Erhaltungskonzepten vorgestellt werden.

September 1978: Ausstellung „Unsere Vergangenheit hat Zukunft“ in der Bayerischen Landesvertretung in Bonn anlässlich fünf Jahre Arbeitsgemeinschaft BaLüRe. Gezeigt werden erste Beispiele der Stadterhaltung und des Denkmalschutzes.

Juli 1979: Die „Bauausstellung Berlin GmbH“ erhält vom Berliner Abgeordnetenhaus den Auftrag, in Berlin-Kreuzberg die sogenannten IBA-Alt vorzubereiten. Zwar handelt es sich beim Berliner IBA-Gebiet um gründerzeitliche Quartiere, doch die an der Internationalen Bauausstellung präsentierten Möglichkeiten der erhaltenden Erneuerung stoßen international auf große Resonanz und bestätigen damit nachträglich den von den Städten der AG seit 1973 eingeschlagenen Weg. Die Idee der „Behutsame Stadterneuerung“ beginnt sich als Leitbild durchzusetzen.

1981: Die AG veröffentlicht die Broschüre „Erfahrungen mit Stadterhaltung und Stadterneuerung in historischen Städten – Zehn Jahre Städtebauförderungsgesetz“. Sie stellt beispielhaft Planungen für die erhaltende Erneuerung in historischen Altstädten vor, dazu Konzepte, Modelle sowie Beispiele für unterschiedliche Wege zum gemeinsamen Ziel.

1982/83: Die „12 Grundsätze der Stadterneuerung“ in Berlin (West) maßgeblich erdacht vom Architekten und Stadtplaner Hardt-Walther Hämmer, avancieren zum offiziellen Leitbild für die Stadterneuerungspolitik von Berlin (West). Sie bildeten den programmatischen Kern der Internationalen Bauausstellung 1984/87 in Berlin-Kreuzberg (sog. IBA-Alt).

1987: Die erhaltenen Bereiche der Lübecker Altstadt mit ihren über tausend Kulturdenkmälern werden in die Unesco-Welterbe-Liste aufgenommen, da die Lübecker Stadtarchitektur und einige außergewöhnliche Einzelbauwerke in den authentisch erhaltenen Stadtbereichen auf außergewöhnliche Weise die Macht und historische Bedeutung der Hanse bezeugen.

1989/1990: Nach der deutschen Wiedervereinigung haben Bund, Länder und die ostdeutschen Städte gewaltige Aufgaben der Stadterneuerung zu schultern. Die vorhandenen Stadterneuerungsinstrumente bedurften einer Anpassung. Deshalb führte der Bund in kürzester Zeit zusätzlich zu der seit 1971 laufenden Städtebauförderung durch das Programm „Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen“ das Programm »Städtebaulicher Denkmalschutz« speziell für die ostdeutschen Bundesländer ein. Das Programm unterstützt im Zeitraum 1991-2019 insgesamt 257 Städte der ostdeutschen Länder mit 361 Fördergebieten.

Januar 1990: Meißen wird gemeinsam mit den Städten Brandenburg, Stralsund, Halberstadt und Weimar in das sogenannte „Modellstadtprogramm“ aufgenommen, in dem in deutsch-deutscher Kooperation pilothaft Verfahren zur systematischen Stadterneuerung umgesetzt werden.

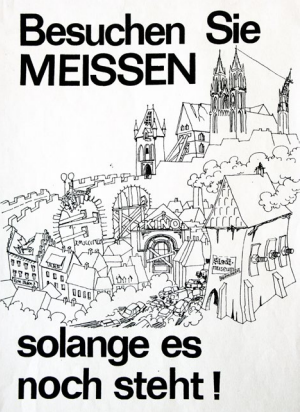
1990/91: die AG lobt den Architektur-Wettbewerb „Neues Bauen in alten Städten“, aus und dokumentiert seine Ergebnisse

19.04.1991: Festakt in Regensburg zur Gründung der „Arbeitsgemeinschaft Historischer Städte“ in Erweiterung von BaLüRe um die Städte Görlitz, Meißen und Stralsund. Die erweiterte AG wird in einer Broschüre unter dem Motto „Sechs Städte – eine Arbeitsgemeinschaft“ vorgestellt.

1992: In gemeinsamen Klausurgesprächen von Vertretern der sechs Städte vor Ort in Stralsund, Meißen und Görlitz werden „Leitziele und Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung“ zur Sanierung von Görlitz, Meißen und Stralsund erarbeitet und in der gleichnamigen Publikation veröffentlicht.

1993: Der historische Stadtkern von Bamberg wird als Weltkulturerbe in die Liste der UNESCO eingetragen.

16.10.1998: Festakt in Meißen „25 Jahre AG Historische Städte“. Erstmalsige Auslobung des Bauherr:innen-Preis für „Hervorragende Sanierung oder Neubau im historischen Stadtkern in den Mitgliedsstädten“. Fortan wird er alle vier Jahre ausgelobt und ist mit einer Bronzeplakette, einer Urkunde und einem Preisgeld verbunden.





2002: Der Deutsche Bundestag beschließt die Wiedererrichtung des 1950 abgerissenen Berliner Schlosses (2013 Baubeginn). Im Oktober 2005 Abschluss des Wiederaufbaus der Dresdner Frauenkirche. Dieses und eine Reihe weiterer Rekonstruktionsprojekte in Deutschland, wie z.B. die sogenannte „Neue Altstadt“ in Frankfurt am Main, führen unter Fachleuten zu einer kontrovers geführten Debatte um den Umgang mit dem Bauerbe und die Legitimität von Rekonstruktionen.

2002: Zusammen mit der Altstadt von Wismar wird die Altstadt von Stralsund 2002 in die Welterbe-Liste der UNESCO aufgenommen.

Juli 2006: Die UNESCO nimmt das Altstadt-Ensemble von Regensburg mit Stadtmhof in die Welterbeliste auf.

2006: Förderalismusreform I zur Neuordnung der Finanzbeziehungen und der Zuständigkeiten des Bundes und der Länder. Der neu eingeführte Artikel 104 b GG legt fest, dass die Mittel des Bundes zusätzlich zu eigenen Mitteln der Länder bereitgestellt werden. Die Bundesmittel sind nur als befristete Unterstützung gedacht. Die Programme sollen regelmäßig evaluiert und sind in ihrem zeitlichen Verlauf mit fallenden Jahresbeträgen ausgestaltet. Die Förderalismusreform führt zu einer Auffächerung der Städtebauförderung auf insgesamt sechs Förderprogramme.

2009: Öffnung des Programms „Städtebaulicher Denkmalschutz“ auch für Kommunen in den alten Bundesländern. Bis zum Auslaufen des Programms im Jahr 2019 wird es in 322 Städten mit insgesamt 343 Fördergebieten genutzt.

2012: Das Programm „Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen“ läuft aus. Zwischen 1971 und 2012 wurden im Rahmen des Programms rund 3.900 Fördergebiete mit rund 8 Mrd. Euro Bundesmitteln unterstützt.



19.03.2013: Parlamentarischer Abend in der Sächsischen Landesvertretung in Berlin anlässlich des 40-jähriges Bestehens der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte – ein halbes Jahrhundert kommunaler Fachaustausch und Engagement in der Denkmalpolitik.



2016: Treffen in Görlitz zum 25. Jubiläum der Ost-Erweiterung der AG Historische Städte mit Treffen der „Ehemaligen“ und Exkursion nach Breslau.

2019: Aus Anlass des Jubiläums „100 Jahre Bauhaus“ gibt die AG einen Kalender heraus mit Fotos und Informationen zu Bauwerken aus den sechs Mitgliedsstädten, die ohne den Einfluss des Neuen Bauens nicht denkbar gewesen wären.

2020: Stellungnahme der AG zum Entwurf eines Jahressteuergesetzes 2020, die geänderte Regelungen zum § 7h der Einkommenssteuergesetzgebung betreffend.

2020: Neustrukturierung der Städtebauförderung: Reduzierung auf drei Förderprogramme und damit Wegfall des bisherigen Programms „Städtebaulicher Denkmalschutz“. Das Thema Denkmalschutz soll zukünftig als Querschnittsthema über alle Programme hinweg bearbeitet werden.

23.03.2023: Parlamentarischer Abend in der Sächsischen Landesvertretung in Berlin anlässlich des 50-jähriges Bestehens der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte – ein halbes Jahrhundert kommunaler Fachaustausch und Engagement in der Denkmalpolitik.

Quellen und Literaturempfehlungen

- Agora Verkehrswende (Hrsg.): Ein anderer Stadtverkehr ist möglich. Neue Chancen für eine krisenfestere und klimagerechte Mobilität, Berlin 2020.
<https://www.agora-verkehrswende.de/themen/stadtverkehr/>
- Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.): Zukunft der (Stadt-) Zentren ohne Handel? Neue Impulse und Nutzungen für Zentren mit Zukunft, Positionspapier aus der ARL 116, Hannover 2020.
- Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.): Kommunalfinanzien in und nach der Covid-19-Pandemie, Positionspapier aus der ARL 126, Hannover 2021.
- Altrock, Uwe: 50 Jahre Städtebauförderung und die Zukunft der Innenstädte im Zeichen der Pandemie, in: Forum Stadt, Heft 2 2021.
- Anders, Sascha/Kreutz, Stefan/Krüger, Thomas: Corona und die Folgen für die Innenstädte, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 4 2020, S. 56-67.
- Anders, Sascha/Kreutz, Stefan/Krüger, Thomas: Die Covid-19-Pandemie und die Innenstädte. Veränderungen und Perspektiven, in: Planerin, Heft 1 2021, S. 19-21.
- Arbeitsgemeinschaft BaLüRe (Hrsg.): Erfahrungen mit Stadterhaltung und Stadterneuerung in historischen Städten – zehn Jahre Städtebauförderungsgesetz“, Bamberg/Lübeck/Regensburg, 1981.
- Arbeitsgemeinschaft BaLüRe (Hrsg.): 10 Jahre Arbeitsgemeinschaft 1973-1983 Bamberg, Lübeck, Regensburg, Bamberg/Lübeck/Regensburg, 1983.
- Arbeitsgemeinschaft BaLüRe (Hrsg.): Grundsätzliches zur Altstadtsanierung – Erkenntnisse – Aufgaben – Ziele, Bamberg/Lübeck/Regensburg, 1988.
- Arbeitsgemeinschaft der Historischen Städte (Hrsg.): Leitziele und Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung – für Görlitz, Meißen und Stralsund, Bamberg/Lübeck/Regensburg, 1992.
- Arbeitsgemeinschaft der Historischen Städte (Hrsg.): 20 Jahre AG Bamberg Lübeck Regensburg, AG Historische Städte, 1973-1993“, Ort 1993.
- Arbeitsgemeinschaft der Historischen Städte (Hrsg.): Die historischen Städte auf dem Jahrhundertweg – Aufgabe und Herausforderung, Ort, 1996.
- Arbeitsgemeinschaft der Historischen Städte: Historische Altstädte im ausgehenden 20. Jahrhundert, Ort, 1999.
- Bauwelt: Hardt-Waltherr „Gustav“ Hämer (1922–2012), Nachruf, „Betrifft“, H. 43/2012.
- Betz, Klaus/Maier, Bernd/ Marpe, Harald (Hrsg.): Geschichtsstationen Klausenerplatz. Historische Entwicklung eines Charlottenburger Kiezes, 2. Aufl., Berlin 2014.
- Belina, Bernd: Städtischer Boden zwischen Profit- und Sozialorientierung, in: Geographische Rundschau, Heft 5 2020, S. 40-44.
- Bertelsmann Stiftung (Hrsg.): Kommunalen Finanzreport 2021, Gütersloh 2021.
- Bohnsteffen, Sarah/Mühlhan, Jannek/Saidani, Younes: Mobilität während der Corona-Pandemie. Ausgewählte Analysen auf Basis von Mobilfunkdaten, Statistisches Bundesamt (Hrsg.): WISTA. Wirtschaft und Statistik, Heft 3 2021, Wiesbaden 2021, S. 89-105.
- Brasseru, Guy P./Jacob, Daniela/Schuck-Zöller, Susanne (Hrsg.): Klimawandel in Deutschland. Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven, Wiesbaden 2017.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.): Anpassung an den Klimawandel in Stadt und Region. Forschungserkenntnisse und Werkzeuge zur Unterstützung von Kommunen und Regionen, Bonn 2016.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung/Handelsverband Deutschland (Hrsg.): Online-Handel. Mögliche räumliche Auswirkungen auf Innenstädte, Stadtteil- und Ortszentren, Bonn 2017.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.): Starkregeneinflüsse auf die bauliche Infrastruktur. Ein Projekt des Forschungsprogrammes „Zukunft Bau“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) durchgeführt vom Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn 2018.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (Hrsg.): Vom Stadtbau zur städtischen Transformationsstrategie, Bonn 2020.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.): Leitfaden zum Umgang mit Problemimmobilien – Herausforderungen und Lösungen im Quartierskontext, Bonn 2019.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.): Glossar zur gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung, Bonn 2020.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.): Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume – Erkenntnisse aus Klein- und Mittelstädten, Bonn 2015.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.): Neue Leipzig Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl, Bonn 2021.
- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.): Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI. Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ, Berlin 2021.
- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.): 50 Jahre Städtebauförderung in Deutschland, Berlin 2021.
- Bundestransferstelle Städtebaulicher Denkmalschutz/Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: „Das Quartier im Blick – Energetische Erneuerung im Städtebaulichen Denkmalschutz“, Informationsdienst Städtebaulicher Denkmalschutz 37; Ira Mazzoni: „Stadt- und Energielandschaften: Geschichte, Konflikte, Entwicklungspotenziale“, S. 21 ff., Berlin 2012.
- Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hrsg.): Die Zukunftsstadt. CO₂-neutral, energie-/ressourceneffizient, klimawandelgepasst und sozial, Berlin 2015.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.): Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung, Berlin 2016.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.): Smart City Charta. Digitale Transformation in den Kommunen nachhaltig gestalten, Bonn 2017.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.): Klimaschutzprogramm 2030. Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele 2030, Berlin 2019.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Reurbanisierung der Innenstadt, s.l. 2010.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Handlungsleitfaden zur Energetischen Stadterneuerung, Berlin 2011.
- Bundesministerium des Inneren, für Bauen und Heimat (BMI): Robel, Steffan: „Das Optimum liegt im Kompromiss“, in: „Verkehr und Mobilität in der historischen Stadt“, Reihe Informationsdienste Städte-baulicher Denkmalschutz H. 43, S. 41 f., Berlin 2019.
- Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat (BMI): „Verkehr und Mobilität in der historischen Stadt“, Dokumentation zum Kongress, Informationsdienste Städtebaulicher Denkmalschutz 43, Berlin 2019.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Weißbuch Innenstadt. Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden, Berlin/Bonn 2011.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.): Energieeffizienzstrategie 2050, Berlin 2019.
- Bunzel, Arno/Kühl, Carsten: Stadtentwicklung in Corona-Zeiten. Eine Standortbestimmung, Berlin 2020.
- Deutscher Städtetag (Hrsg.): Stadtfinanzen 2021. Schlaglichter des Deutschen Städtetages, Beiträge zur Stadtpolitik 118, Berlin/Köln 2021.
- Deutsches Institut für Urbanistik (Difu): „Klimaschutz & Denkmalschutz, Schutz für Klima und Denkmal – kommunale Praxisbeispiele zum Klimaschutz bei denkmalgeschützten Gebäuden“, Köln 2011.
- Deutsche Nationalkomitee für Denkmalschutz: „Drei Beispielstädte“, über die Städte Bamberg, Lübeck und Regensburg, Dokumentation anlässlich des Europäischen Denkmalschutzjahres, Bonn 1975.
- Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz: „Denkmalschutz ist aktiver Klimaschutz“, Dokumentation des Netzwerkdialogs des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, 2.-3. Juni 2022, Schriftenreihe des Dt. Nat. Komitees für Denkmalschutz, Band 105, Berlin 2022.
- Einem, Eberhard von (Hrsg.): Wohnen. Markt in Schiefelage – Politik in Not, Wiesbaden 2016.
- Ernst, Werner/Zinkahn, Willy/Bielenberg, Walter/Krautzberger, Michael: Baugesetzbuch, 143. Auflage, München 2021.
- Fleischhauer, Mark: Klimaschutz, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, s.l. 2018, S. 1.113-1.125.
- Freitag, Matthias: Kleine Regensburger Stadtgeschichte, Regensburg 2011.
- Grabow, Busso/Jossin, Jasmin: Nachhaltigkeit als Paradigma von Stadtentwicklung und urbaner Governance, in: Breckner, Ingrid/Göschel, Albrecht/Matthiesen, Ulf (Hrsg.): Stadtsoziologie und Stadtentwicklung. Handbuch für Wissenschaft und Praxis, Baden-Baden 2020, S. 697 ff.
- Greiving, Stefan: Resilienz/Robustheit, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, s.l. 2018, S. 2.063-2.072.
- Habermann-Neiße et al.: Energetische Stadtsanierung. Stadtentwicklung und Energie zusammen denken, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 4 2017, S. 10-21.
- Hansen, Rieke/Pauleit, Stephan/Rolf, Werner/Van Lierop, Martina: Grüne Infrastruktur als innovativer Planungsansatz für nachhaltige und inklusive Stadtentwicklung, in: Nachrichten der ARL, Heft 3 2019, S. 11-15.
- Haslinger, Peter et al.: Görlitz/Zgorzelec, Historisch-topographischer Atlas schlesischer Städte, Band 1, Altenburg 2010.

- Heitmann, Kerstin/Grün, Gunnar/Pfeifer, Günter: Denkmalgerecht und energieeffizient Sanierungen. Eine Herausforderung für alle Beteiligte, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 4 2017, S. 68-81.
- Hofmeister, Sabine: Nachhaltigkeit, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, s.l. 2018, S. 1.587-1.602.
- Jäger, Frank Peter: „Städtebaulicher Denkmalwert und materielle Identität der Straßenräume“, In: Altmann, Uwe; Kunze, Ronald; Kurth, Detlef; Schmidt, Holger; Schmitt, Gisela (Hrsg.): Baukultur in der Stadterneuerung – Jahrbuch Stadterneuerung 2021, S. 135 ff., Wiesbaden 2022.
- Jekel, Gregor/Frölich von Bodelschwingh, Franciska/Brühl, Hasso: Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt, Berlin 2010.
- Just, Tobias/Plöbl, Franziska (Hrsg.): Die Europäische Stadt nach Corona, Wiesbaden 2021.
- Knefelkamp, Ulrich/Redding, Wolfgang F./Zink, Robert (2008): Vielfältiges Bamberg. Eine Stadtgeschichte, Bamberg 2008.
- Korth, Katrin: Klimawandel, Mobilitätswende und lebenswerte Stadt. Stadtklimaanpassung mit urbanen Wassergestaltungen, in: Stadt+Grün, Heft 2 2021, S. 43-47.
- Krautberger, Michael: Stadtstruktur und Klimaschutz. Auf der Suche nach Strategien zur Entwicklung der europäischen Stadt im Klimawandel, in: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Das Quartier im Blick. Energetische Erneuerung im städtebaulichen Denkmalschutz, Informationsdienste Städtebaulicher Denkmalschutz 37, Berlin 2012, S. 15.
- Kunz, Michael/ Mohr, Susanna/Werner, Peter: Niederschlag, in: Brasseru, Guy P./ Jacob, Daniela/Schuck-Zöllner, Susanne (Hrsg.): Klimawandel in Deutschland. Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven, Wiesbaden 2017, S. 57-66.
- Kurth, Detlef: Perspektiven der Städtebauförderung. Plädoyer für die planungsrechtliche Sicherung der Förderprogrammatisierung, in: Altmann, Uwe; Kunze, Ronald; Kurth, Detlef; Schmidt, Holger; Schmitt, Gisela (Hrsg.): Programmatisierung der Stadterneuerung, Jahrbuch Stadterneuerung 2019, Wiesbaden 2019, S. 117-130.
- Kurth, Detlef/ Schmidt, Holger: Städtebauförderung – integriert denken, präventiv handeln, in: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.): 50 Jahre Städtebauförderung in Deutschland, Berlin 2021, S. 8-10.
- Kuttler, Wilhelm/Oßenbrügge, Jürgen/Halbig, Guido: Städte, Kunz, Michael/ Mohr, Susanna/Werner, Peter: Niederschlag, in: Brasseru, Guy P./ Jacob, Daniela/Schuck-Zöllner, Susanne (Hrsg.): Klimawandel in Deutschland. Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven, Wiesbaden 2017, S. 225-234.
- Leibniz Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung/Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.): Kommunale Antworten auf die globale Corona-Krise. Finanzen, Innovationskraft und Lebensqualität verbessern. Kurzwissenschaftliche Expertise im Auftrag des Deutschen Städtetages, s.l. 2020.
- Messner, Dirk/Schubert, Tim: Die Zukunft der Stadtmobilität, in: Siebenpfeifer, Wolfgang (Hrsg.): Mobilität der Zukunft. Intermodale Verkehrskonzepte, Berlin 2021, S. 57-66.
- Mölders, Tanja/Levin-Keitel, Meike: Sustainable (Post-)Pandemic Cities? Contested Forms of Knowledge in Urban Transformation, in: Planung Neu Denken, Edition 2 2021, S. 151-163.
- Ollenik, Walter (Hrsg.): Altstadtwohnen versus Leerstand. Nachhaltige Vitalisierung der Historischen Stadt- und Ortskerne, Lippstadt 2014.
- Pesch, Franz: Innenstadt, in: Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, s.l. 2018, S. 1.001-1.007.
- Spannowsky, Willi (Hrsg.): Städtebauliche Planung in Zeiten leerer Kassen. Potenziale für eine nachhaltige Stadtökonomie, Berlin 2014.
- Rat für Nachhaltige Entwicklung (Hrsg.): Städte auf Kurs Nachhaltigkeit. Wie wir Wohnen, Mobilität und kommunale Finanzen zukunftsfähig gestalten, Berlin 2015.
- Reicher, Christa: Daueraufgabe Stadt. Leitthemen und Aufgaben der Stadtentwicklung, in: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.): 50 Jahre Städtebauförderung in Deutschland, Berlin 2021, S. 12-15.
- Rischkowsky, Franziska/Straßer, Susanne: Smarte Öffentliche Mobilität in Stadt und Region, in: Mertens, Artur et al. (Hrsg.): Smart Region. Die digitale Transformation einer Region nachhaltig gestalten, Wiesbaden 2021, S. 353-373.
- Ruland, Ricarda: Die Rolle des historischen Erbes in der Stadtentwicklung in Deutschland, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3 2011, S. 183-193.
- Rößler, Stefanie: Klimawandelgerechte Stadtentwicklung durch grüne Infrastruktur, s.l. 2014, S. 125.
- Sack, Manfred (Hrsg.): Stadt im Kopf – Hardt-Waltherr Hämer, Berlin 2002.
- Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen Berlin: „Internationale Bauausstellung Berlin 1987 – Projektübersicht“, S. 202 ff., Berlin 1991.
- Schillinger, Stefan: Die Innenstadt ist tot, es lebe die Innenstadt, in: Transforming Cities, Heft 2 2021, S. 10-13.
- Schmidt, Holger: Historische Stadtquartiere als attraktive Wohnorte, in: Europäische Stadt – Wandel und Werte. Erfolgreiche Entwicklung aus dem Bestand. 27 Jahre Städtebaulicher Denkmalschutz, S. 159-161.
- Schmidt, Holger/Vollmer, Maximilian: Fokus Wohnungsleerstand, Ausmaß – Wahrnehmung – kommunale Reaktionen, Wüstenrot Stiftung (Hrsg.) Ludwigsburg 2017
- Schneider, Julian Magnus: „Zukünftige Herausforderungen bei der Entwicklung historischer Innenstädte“, Masterarbeit am Fachgebiet Stadtbau + Orterneuerung, Kaiserslautern 2022.
- Schneidewind, Uwe/Baedeker, Carolin/Bierwirth, Anja/Caplan, Anne/Haake, Hans: „Näher“ – „Öffentlicher“ – „Agiler“. Eckpfeiler einer resilienten „Post-Corona-Stadt“, Wuppertal 2020.
- Scholz, Carola: Die Resilienz der Stadtzentren. Mehr Qualität und Mischung – aber kein Abgesang auf die Einzelhandelsfunktion in den Cities, in: Planerin, Heft 1 2021, S. 22-24.
- Stadt Lübeck (Hrsg.): Managementplan. UNESCO-Welterbestätte „Lübecker Altstadt“, Lübeck Plant und Baut Heft 107, Lübeck 2011.
- Stadt Meißen (Hrsg.): Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) der Stadt Meißen, Meißen 2020.
- Stadt Meißen (Hrsg.): Meißen. 30 Jahre Sanierung der historischen Altstadt. Eine Bilanz, Meißen plant und baut, Heft 8, Meißen 2020.
- Stadt Regensburg: „Klimaresilienz – Strategie und Maßnahmen der Stadt Regensburg“, Direktorium 3 – Klimaresilienzmanagement, Regensburg 2021.
- Stadt Regensburg: „Leitbild Energie und Klima“ Umweltamt, Amt für Stadtentwicklung 2017
- Stadt Regensburg, bifa Umweltinstitut: „Vorhabenbeschreibung zum Projekt KlAR Klimaanpassung in Regensburg – Resilienz erfahrbar machen, Dr. K. Dressel, Klimaresilienzmanagement K. Schätz
- Stadt Regensburg: ExWoSt Urbane Strategien zur Anpassung an den Klimawandel in Regensburg; Kurzfassung zum Abschlussbericht, Stadtplanungsamt 2013
- Stadt Regensburg: Präsentation „Klimaresilienz Altstadt“, Stadtplanungsamt, B. Eichinger 2022
- Stadt Regensburg: Präsentation „Klimaresilienz in Regensburg“, Klimaresilienzmanagement K. Schätz, 2022
- Stadt Freiburg im Breisgau: „Klimaanpassungskonzept – Ein Entwicklungskonzept für das Handlungsfeld „Hitze“, Freiburg 2019.
- Stepper, Martina: Innenstadt und Einzelhandel. ein unzertrennliches Paar? Was ändert sich durch den Online-Handel?, in: Raumordnung und Raumforschung 74, Berlin/Heidelberg 2016, S. 151-163.
- Thomas, Friederike et al.: Die historischen Altstädte Stralsund und Wismar. Welterbeantrag, Stralsund 2000.
- Trapp, Jan Hendrik/Winker, Martina (Hrsg.): Blau-grün-graue Infrastrukturen vernetzt planen und umsetzen. Ein Beitrag zur Klimaanpassung in Kommunen, Berlin 2020.
- Vallée, Dirk: Zentraler Versorgungsbereich, in: Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, s.l. 2018, S. 2.981-2.987.
- Vollmer, Maximilian: Der Dreiklang der Eigentümermobilisierung. Kommunikative Strategien zur Revitalisierung innerstädtischer Quartiere (Dissertation TU Kaiserslautern), Wiesbaden 2015.
- Webseite Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, Städtebauförderprogramme: https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/Programme/programme_node.html?jsessionid=42F201E5144DBA91C63A02BCD82181D5.live11293
- Weil, Nils: Chancen und Instrumente für die Transformation der Fernwärme, in: Moderne Gebäudetechnik, Ausgabe 3 2021, S. 36.
- Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.): Die Zukunft der Innenstädte; Szenarien, Thesen und Standpunkte zur Entwicklung der städtischen Mitte, Stuttgart 1999.
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (Hrsg.): Der Umzug der Menschheit. Die transformative Kraft der Städte, Berlin 2016.
- Wurbacher, Steffen: Erfüllung energetischer Anforderungen in städtebaulichen Plänen zur Bestandsaufwertung, in: Spannowsky, Willi/Gohde, Christian: Städtebauliche Planung zur Gestaltung und Erhaltung des Bestandes, Berlin 2019.

Impressum

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft Historische Städte, aktuelle Geschäftsführung
Stadt Meißen, Markt 1, 01662 Meißen

Wissenschaftliche Begleitung/Autoren: Rheinland-Pfälzische Technische
Universität Kaiserslautern – Landau, Fachgebiet Stadtumbau und Ortserneuerung;
Pfaffenbergstraße 95, 67663 Kaiserslautern
Prof. Dr.-Ing. Holger Schmidt, Dipl.-Ing. Frank Peter Jäger, Julian Schneider M.Sc.

Redaktionsteam der Arbeitsgemeinschaft Historische Städte:
Silke Klotzek, Vesna Okanović (Stadt Bamberg); Uwe Berndt, Marek Popielarz,
Hartmut Wilke (Stadt Görlitz), Birgit Maaß, Alexander Matzka, Melanie Strelow
(Hansestadt Lübeck); Katja Dehne (Stadt Regensburg); Sabine Uhlig (Hansestadt
Stralsund), Albrecht Herrmann, Marina Jach (Stadt Meißen, Leitung).

Gestaltung & Gesamtherstellung: Kopfwerk GmbH & Co. KG, Bamberg;
Leitung: Matz Reichardt

Redaktion & Gestaltung der Lagepläne:
Antonia Lenz und Julian Schneider

Erscheinungsjahr: 2023

ISBN: 978-3-00-074888-2

Download der Broschüre als PDF: Bitte den QR-Code scannen
oder ag-historische-staedte.de aufrufen.



Bildnachweise

Seite 2, oben links: © Alexander Römisch; oben rechts: © Kopfwerk GmbH & Co. KG/
Thomas Paal; unten rechts: © Hansestadt Stralsund; links mittig: © Lübeck und
Travemünde Marketing GmbH; rechts mittig: © Stadt Meißen

Seite 6, unten links: © Stadt Görlitz/ Wieland Menzel

Seite 7: © Kopfwerk GmbH & Co. KG 2022/ Thomas Paal

Seite 8, unten rechts: © Lübeck und Travemünde Marketing GmbH

Seite 9, oben: © Stadt Regensburg, Bilddokumentation 2019; Mitte: © Daniel
Bahrman; unten links: © Moritz Kertzsch; unten rechts: © Hansestadt Stralsund

Seite 10: © Kopfwerk GmbH & Co. KG 2022/ Thomas Paal

Seite 11, oben rechts: © Stadtarchiv Schwerin/Herbert Wanke; Mitte:
© Stadt Regensburg, Bilddokumentation 2018; unten: © Stadt Regensburg,
Bilddokumentation 2018.

Seite 12, unten links: © Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH;
unten rechts: Lübeck und Travemünde Marketing GmbH.

Seite 13 oben: © Stadt Meißen; Mitte links: © Stadterneuerungsgesellschaft
Stralsund mbH

Seite 14 oben: Meißner Weihnachtsmarkt © Daniel Bahrman;
unten: © BAMBERG TKS (Sonja Krebs/Erich Weiss)

Seite 15 oben: © Lübeck und Travemünde Marketing GmbH

Seite 16 oben: © Rainer Weisflog; unten links: © Lübeck und Travemünde Marketing
GmbH

Seite 17 oben: © Stadt Regensburg, Bilddokumentation 2011;
unten: © Stadt Regensburg

Seite 18, oben: © Rainer Weisflog; unten: Stadt Bamberg/ Daniel Löb

Seite 19 unten: © Claudia Hübschmann

Seite 21 oben: © Hansestadt Stralsund; Seite 21 unten: Hansestadt Stralsund

Seite 21 unten rechts: © Stadt Regensburg, Bilddokumentation 2020

Seite 22: © Haus der Bayerischen Geschichte

Seite 23 unten: © Stadt Regensburg

Seite 25: Leitungsbau am Kulturhof © Stadt Bamberg

Seite 26: © Stadt Bamberg/ Hajo Dietz_Luftbild Nürnberg

Seite 27: © Julian Schneider

Seite 28: © wittfoht architekten planung gmbh

Seite 29, oben links: © Stadtwerke Bamberg/ Stefan Kaiser Fotografie; oben rechts:
© Stadt Bamberg; unten links: © Stadtwerke Bamberg/Stefan Kaiser Fotografie;
unten rechts: © Stadtwerke Bamberg/ Stefan Kaiser Fotografie.

Seite 32 unten: © Julian Schneider

Seite 33 unten: © Stadt Görlitz/ Friedemann Dreßler

Seite 35, oben: © Stadt Görlitz/ Uwe Schwarz; Mitte: Blockheizkraftwerk des EEQ1,
© Stadt Görlitz/ Uwe Schwarz

Seite 37, oben links: Fernwärmeleitungen Bahnhofstraße © Stadt Görlitz/ Uwe
Berndt;

oben rechts: © Stadt Görlitz/ Uwe Berndt; unten: Blockheizkraftwerk des EEQ1+
© Stadt Görlitz/ Uwe Schwarz

Seite 39 oben: © Hansestadt Lübeck

Seite 40: Rahmenplan GV © Hansestadt Lübeck

Seite 41, oben: © Daniel Sumesgutner; unten: © Hansestadt Lübeck

Seite 42 unten: © Bernhard Mende

Seite 43 Mitte: © Büro 1:1 Landskab, Kopenhagen

Seite 44 oben links: © Hansestadt Lübeck; unten: © Hansestadt Lübeck

Seite 45: © SHP Ingenieure GbR

Seite 47: © Dominik Wolf

Seite 48 (2): © Stadt Meißen; unten, Schema-Darstellung: © Stadt Meißen

Seite 50 (Bauzustände): © Stadt Meißen

Seite 51, oben links: © aT2; oben rechts und Mitte: © Dominik Wolf

Seite 51 unten: © Stadt Meißen

Seite 53: © E. Müllers IMM-Messtechnik Sünching und W. Bauer Agroluftbild,
Obertraubling 2010

Seite 54 oben: © Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt 2017;
Mitte: © Stadt Regensburg, Visualisierung erstellt durch Politide GmbH

Seite 55 oben: © Stadt Regensburg, Bilddokumentation 2019 und 2020;
unten: © Stadt Regensburg, Visualisierung erstellt durch Politide GmbH

Seite 56: © Stadt Regensburg, Bilddokumentation

Seite 57(2): © Stadt Regensburg, Bilddokumentation 2019 und 2020

Seite 58 oben: © Engie Deutschland GmbH; unten: © Stadt Regensburg,
Bilddokumentation 2017

Seite 59: © Stadt Regensburg, Bilddokumentation 2023

Seite 61: © Hansestadt Stralsund

Seite 62 (2) oben und Mitte: © Hansestadt Stralsund

Seite 63 oben (2): © Hansestadt Stralsund

Seite 64: © Bruun & Möllers, Hamburg

Seite 65 oben: © Hansestadt Stralsund

Seite 65 unten rechts: © Bruun & Möllers, Hamburg

Seite 66: © Bruun & Möllers, Hamburg

Seite 67 oben links: © Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH; oben rechts:
© Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH; mitte rechts: © Hansestadt
Stralsund

Seite 68 unten: © Stadt Görlitz, Hanka Liß

Seite 69 oben: © FrankenTourismus/BAMBERG TKS/Hub; unten: © Stadt Görlitz/
Friedemann Dreßler

Seite 70: © Visualisierung Ulrich Krüger Landschaftsarchitekten (UKL)

Seite 72, unten links: © Lübeck und Travemünde Marketing GmbH;
unten rechts: © FrankenTourismus/BAMBERG TKS/Hub

Seite 73: © Hansestadt Stralsund

Seite 74: Stadtarchiv Bamberg/Fränkischer Tag

Seite 75 oben: © Dr.-Ing. Claus-Dirk Langer (Plakat); unten: © Hansestadt Stralsund

Seite 76, oben links: © Hansestadt Stralsund; oben rechts: © Stadt Görlitz;
unten links: © Stadt Görlitz

