



Reaktivierung städtebaulich relevanter Brachflächen – Zwischenbilanz des Einsatzes von Regionalfondsmitteln im Landesprogramm Stadtentwicklung/Stadterneuerung

Hans-Joachim Stricker

Im Bereich der Stadtentwicklungspolitik hat sich die Schere zwischen wachsendem – wenn auch nur beschränkt nutzbarem – Siedlungsflächenangebot und zurückgehender Nachfrage seit Ende der 90er Jahre weiter geöffnet und zu einer Schärfung des Leitbilds der Innenentwicklung geführt. Die Förderprogramme des Landes wurden diesen veränderten Rahmenbedingungen angepasst, so auch das auf die Unterstützung der Kommunen ausgerichtete Programm zur Reaktivierung städtebaulich relevanter Brachflächen, welches mit Mitteln des Europäischen Regionalfonds (EFRE) finanziert wird und dabei ins Landesprogramm Stadtentwicklung/Stadterneuerung (LPSS) eingebettet ist. Das Brachflächenprogramm ist gleichzeitig integraler Bestandteil des vom MSWV entwickelten Bündels von Programmen der Städtebauförderung.

Im Zusammenhang mit dem Zielbereich „Städtische und lokale Infrastruktur“ des EFRE steht die Einbindung in eine auf räumliche Schwerpunkte konzentrierte Strategie, die Stadtentwicklung durch den Abbau schwerer städtebaulicher Mängel und Missstände zu stabilisieren. Hierfür stehen in der Programmperiode 2000-2006 insgesamt 40 Mio. € EU-Mittel zur Verfügung, von denen bisher ca. 19 Mio. € an Städte und Gemeinden zugewendet wurden. Die nationale Kofinanzierung erfolgt über Landes- und Kommunalmittel, in Gesamtmaßnahmen der Städtebauförderung auch anteilig über Bundesmittel.

Während bis in die zweite Hälfte der 90er Jahre noch von einer grundsätzlichen Reaktivierbarkeit eines Großteils der stadtnah gelegenen Flächenpotenziale – insbesondere im Bereich ehemaliger Militärfelder – ausgegan-

gen wurde, wird heute bei der Maßnahmenauswahl durch das Land eine Schwerpunktsetzung praktiziert, die deutlich stärker auf die kleinteiligen, im Innenbereich liegenden und unter den gegebenen Nachfragebedingungen kurz- und mittelfristig wiedernutzbaren Flächen ausgerichtet ist. Zunehmend ergibt sich damit die Chance einer Verzahnung der Brachflächenreaktivierung mit sonstigen Aufgabenschwerpunkten der Stadtentwicklung, etwa bei der Durchführung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen. Mit der Konzentration auf städtische Problemschwerpunkte ist auch eine Konzentration auf städtische Zentren verbunden.

Das Brachflächenprogramm ergänzt dabei insbesondere die von Bund und Land geförderten städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen. Durch die mit dem Brachflächenprogramm gegebene Möglichkeit einer stärker auf strukturpolitische Wirkmechanismen erweiterten Schwerpunktsetzung besteht die Chance, auch bereits aus der Nutzung gefallene Problembereiche, deren Reaktivierung zustandsbedingt oft besonders aufwendig ist und über die nationalen Förderprogramme nicht oder nur eingeschränkt gefördert werden kann, wieder in das städtische Gefüge zu integrieren. Dies gilt auch für brachliegende innerstädtische Flächen abseits der eigentlichen Stadtkerne, die mit besonderen Potenzialen für die städtische Infrastruktur- und Wirtschaftsentwicklung verknüpft sind, wie Bahnhofsbereiche oder touristisch relevante Bereiche. Das Potenzial des Brachflächenprogramms reicht damit deutlich über das der eingesetzten nationalen Förderprogramme der Städtebauförderung hinaus, auch weil die Kopplung mit der klassischen Städtebauförderung den kommunalen Miteleistungsanteil deutlich verringern kann.



Reaktivierung städtebaulich relevanter Brachflächen – Einsatz von Regionalfondsmitteln im Zeitraum 2001 – 2003



Sanierungsgebiet Schiffbauergasse in Potsdam: Mit Hilfe des Brachflächenprogramms wird hier ein innerstädtischer Kultur- und Gewerbestandort entwickelt.

Insbesondere in der Landeshauptstadt Potsdam erreichten die ausgewählten Schwerpunktmaßnahmen einen Vorbereitungsstand, der bereits in größerem Umfang Fördermittel für Investitionen in Beräumung und Neuerschließung erforderlich machte. In Orten mit geringerer Zentralität standen hingegen bisher Förderungen für Analyse- und Planungsauf-

gaben im Vordergrund, die den investiven Phasen in der Regel vorangehen. Etwa ein Drittel der geförderten Einzelmaßnahmen – dies gilt insbesondere in den Städten mit höherer Zentralität – liegt innerhalb von förmlich festgelegten Sanierungs- und Entwicklungsgebieten. In diesen Gebieten wurden seit 2001 nahezu 90 % der Fördermittel des Brachflächenprogramms eingesetzt. Teilweise erfolgt dabei die Verkopplung nicht nur mit der Städtebauförderung, sondern auch die inhaltliche Koordination mit anderen EFRE-gestützten Programmen. Eine untergeordnete Rolle spielen Maßnahmen, bei denen die Brachflächenförderung über Hilfen bei der Analyse und Planung lediglich eine Anschubförderung für nachfolgende investive Aktivitäten der „eigentlichen“ regionalen Wirtschaftsförderung darstellt.

Die Förderung im Brachflächenprogramm stellt oftmals den Schlussstein im Finanzierungssystem komplexer städtebaulicher Maßnahmen dar, welcher mit nationalen Mitteln nicht hätte erbracht werden können. Dies wird auch für die noch ausstehenden Einzelmaßnahmen im Brachflächenprogramm erwartet, bei denen die Prioritätensetzung des MSVV vorrangig die zu erwartenden Impulse für die infrastrukturelle und wirtschaftliche Entwicklung der jeweiligen Stadt berücksichtigt. Mit der Unterstützung des Brachflächenprogramms

kann es den geförderten Städten somit gelingen, nicht nur (wie bisher) die zunächst vordringlichen Aufgaben der Substanzerhaltung und -erneuerung im Problemgebiet zu bewältigen, sondern im Sinne einer gezielten Modernisierung der Stadtstruktur auch die Rahmenbedingungen für die künftige zentralörtliche und damit auch regionale Entwicklung deutlich zu verbessern. Mit Hilfe des Brachflächenprogramms sollen die Städte auch künftig in der Lage sein, Standortentscheidungen zugunsten der Innenbereiche zu treffen.

Besonders am Beispiel der geförderten städtebaulich integrierten Maßnahmen in der Landeshauptstadt Potsdam wird deutlich, dass die Reaktivierung von Brachflächen – anknüpfend an die Stadterneuerung – immer mehr zu einem notwendigen zweiten Baustein für die Entwicklung der Stadtkerne als Wirtschafts- und Infrastrukturstandorte wird. Die anderen Ober- und Mittelzentren im Land stehen, wenn auch mit einer durch den geringeren Entwicklungsdruck bedingten Verzögerung, prinzipiell vor vergleichbaren Aufgabenstellungen. Für die Zukunft ist somit von einem eher noch wachsenden Bedarf in den Stadtkernen auszugehen. Das Programm zur Reaktivierung städtebaulich relevanter Brachflächen sollte somit einen festen Platz im Gefüge der Stadtentwicklungspolitik des Landes behalten.



Zukunftsfähige Innenstädte

Stefan Krapp / Christian Kuenzer

Das zukünftige Bild Brandenburger Städte hängt entscheidend von der Entwicklung der Innenstädte ab. Gewachsene Stadtkerne geben unseren Städten ein eigenes Profil und bieten Möglichkeiten der Identifikation. Zahlreiche Innenstädte sind nach wie vor durch ein hohes Maß an Urbanität, Aufenthaltsqualitäten und Lebendigkeit gekenn-

zeichnet. Sie sind bedeutende Orte des Handels, der Kommunikation, von Dienstleistungen und kulturellen Einrichtungen. Sie befinden sich jedoch auch in einem ständigen Wandel. Zu den problematischen Entwicklungen gehören insbesondere Funktionsverluste in den Bereichen Handel und Wohnen. Vor diesem Hintergrund wird die Innenstadtent-

wicklung, auch gerade wegen dynamischer Entwicklungen am Rande und im Umland der Städte, die herausragende stadtentwicklungspolitische Aufgabe.

Unterschiedliche Entwicklungen in Ost und West

Traditionell waren die Innenstädte in Westdeutschland die eindeutigen



Geschäftszentren. In ihnen konzentrierte sich der höherwertige Einzelhandel, dort befanden sich die größten Anteile an Verkaufsflächen, dort wurden die höchsten Umsätze im Einzelhandel getätigt. Die Innenstädte wurden immer wieder mit problematischen Entwicklungen konfrontiert. Die Schlagworte lauten: Verödung, Filialisierung und dadurch Niveauverlust des Handels, Konkurrenz durch Einkaufszentren auf der grünen Wiese.

In der Entwicklung der Innenstädte gab es zwischen West- und Ostdeutschland deutliche Unterschiede. In den alten Ländern wanderte die Wohnbevölkerung bereits seit den 60er Jahren an den Stadtrand und in das Umland. Auch störendes Gewerbe und Industrie wurde ausgelagert. In einem weiteren Schub der Suburbanisierung folgte der Handel mit der Ansiedlung großflächiger Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen im Außenbereich. Diese Funktionsverluste werden für die Innenstädte als problematisch wahrgenommen und haben zu vielfältigen Aktivitäten für die Erhaltung und Entwicklung lebendiger Innenstädte geführt.

In Ostdeutschland hat es bis zur deutschen Vereinigung eine andere Entwicklung gegeben. Viele Innenstädte wurden vom baulichen Verfall bedroht. Die schlechte Bausubstanz und die unklaren Eigentumsverhältnisse waren in den ersten Jahren nach der Wende wichtige Ursachen dafür, dass in den Innenstädten Ostdeutschlands der Aufschwung bei Handel, Dienstleistungen und städtischer Infrastruktur nicht schnell genug vorankam. Dadurch wurde auch die Konkurrenz durch Einzelhandelsunternehmen auf der grünen Wiese stark begünstigt und hat die Entwicklungschancen der Innenstädte in den letzten Jahren erheblich beeinträchtigt. Verödungstendenzen und Niveauverluste im Angebot sind auch hier deutlich sichtbar.

Kooperation und Integrierte Entwicklung

Der Standortwettbewerb wird immer mehr zu einem Konkurrenzkampf der Städte und Regionen. Vergleichbar den Wirtschaftsunternehmen, die Synergie-

effekte durch Kooperationen nutzen, müssen auch Städte und Gemeinden auf mehr Zusammenarbeit setzen, dies kann ein entscheidender Standortvorteil sein. Städte und benachbarte Gemeinden müssen sich als Region begreifen. Nur wenn Ansiedlungsbegehren konsequent einer übergemeindlichen Abstimmung unterzogen werden, lässt sich insgesamt ein Gewinn erzielen.

Die Stärkung der Wohnfunktion und die Umsetzung von innenstadtverträglichen Verkehrskonzepten sind Voraussetzungen für die Entwicklung der Innenstädte. Das baukulturelle Erbe und die Vielfalt des kulturellen Angebots bereichern die Innenstadt und ohne funktionierenden Handel geht es nicht. Auch müssen sich Besucher und Bewohner in den Innenstädten sicher fühlen können. Eine intensivere Nutzungsmischung kann zu einer Stabilisierung der Innenstädte beitragen.

Wohnen

Die zentralen Lagen der Städte müssen wieder verstärkt der Wohnnutzung zugeführt werden. Die Stärkung der Wohnfunktion ist eine wesentliche Voraussetzung für die Belebung und den Erhalt der Multifunktionalität der Städte. Mit einer verstärkten Wohneigentumsbildung in den Innenstädten können Land und Kommunen ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Revitalisierung der Innenstädte leisten. Neben der Rückführung der Wohnbevölkerung in die städtischen Zentren/Ortskerne wird es Aufgabe der Städte sein, den demographischen Wandel in der Gesellschaft mitzugestalten. Aufgrund von starken Veränderungen in der Altersstruktur wird das Seniorenmarketing im Einzelhandel, aber auch für die Stadtplanung einen Bedeutungszuwachs erfahren. Auch die Veränderungen in der Haushaltsgröße werden weitere Maßnahmen erfordern.

Einzelhandel

Der Einzelhandel prägt insbesondere die Innenstadt und ist Anlass, die City zu besuchen. Wichtiges Ziel muss sein, die Entwicklungsmöglichkeiten des Einzelhandels in den Innenstädten zu fördern, um langfristig ein breites Warenangebot zu sichern und gleichzeitig städtebauliche Strukturen zu erhalten. Auflagen,

Nutzungsgebühren bedürfen einem gewissen Augenmaß um nicht einzulegen. Die planerischen Instrumentarien reichen im Wesentlichen aus, um die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsprojekte in Einklang mit städtebaulichen und raumordnerischen Leitlinien zu bringen. Es bedarf allerdings eines konsequenten Einsatzes dieser Instrumente und einer noch deutlicheren Ausrichtung auf die Innenstadtentwicklung.

Verkehr

Für die Konkurrenzfähigkeit der städtischen Zentren ist die Erreichbarkeit von entscheidender Bedeutung. Für das Überleben eines lebendigen städtischen Zentrums ist es daher unverzichtbar, zu Fuß, mit dem Rad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Pkw erreichbar zu sein. Nur wenn es gelingt, sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger zu orientieren und gleichzeitig die Attraktivität der Städte nicht zu vernachlässigen, ist eine Lösung der Verkehrsprobleme möglich. Für die Mehrzahl der Kunden stellt das Auto, trotz aller mit dessen Nutzung verbundenen Nachteile, das bevorzugte Verkehrsmittel zur Fahrt in die Innenstadt dar. Diese muss dabei jedoch mit den autogerecht ausgebauten Standorten an der Peripherie konkurrieren. Weitere Probleme ergeben sich auch aus der Siedlungspolitik der vergangenen Jahre. Die Suburbanisierung und die damit verbundene Verlagerung städtischer Funktionen in das Umland induziert immer neue Verkehrswege. Instrumente zum Gegensteuern ergeben sich vor allem aus einem Umsteuern bei der Eigenheimzulage zugunsten der Innenstädte. Im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr sind behutsame stadtverträgliche und verkehrsverbessernde Maßnahmen erforderlich. Ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln muss für die Bevölkerung eine echte Alternative zum privaten Pkw darstellen. Weitere Instrumente bieten Parkleitsysteme und Konzepte zur City-Logistik für den Wirtschaftsverkehr.

Freizeit und Einkaufen

Dem Freizeitbereich kommt künftig eine Schlüsselfunktion bei der Attraktivitätssteigerung von Städten zu. Die Schaffung einer erlebnisorientierten Einkaufs-



atmosphäre gewinnt zunehmend an Bedeutung. Die Städte müssen den wachsenden Trend der Verbindung von Freizeitgestaltung, Entertainment und Erlebniskauf in angemessener Art und Weise aufnehmen. Die Städte besitzen diesbezüglich einen eindeutigen Standortvorteil gegenüber Einkaufs- und Vergnügungszentren an peripheren Standorten. Die Chancen der Städte liegen sowohl in dem bereits bestehenden historischen und kulturellen Angebot, in der funktionalen Mischung und der sich daraus ergebenden Multifunktionalität. Diese Position gilt es, weiter auszubauen.

Sicherheit

Neben einem angenehmen städtebaulichen Ambiente ist insbesondere Sicherheit Bestandteil des urbanen Lebensgefühls. Die Kriminalitätsbelastung vieler Städte und die Kriminalitätsfurcht in der Bevölkerung sind in den letzten Jahren gewachsen. Verunreinigungen und Verwahrlosung von Straßen und Plätzen verunsichern Besucher wie Bewohner und stellen die Lebensqualität der Innenstädte erheblich in Frage. Vielerorts bleiben Besucher und Kunden

aufgrund der geschilderten Probleme den Innenstädten fern. Um die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu verbessern, bedarf es einem abgestimmten Vorgehen von Ordnungsbehörden, Eigentümern und Gewerbetreibenden.

Innenstadtmanagement und Stadtmarketing

Zur Bewältigung der Innenstadtprobleme reicht keine Strategie, die isoliert an Einzelsymptomen oder Einzelaspekten der Stadtentwicklung ansetzt.

Nötig ist vielmehr eine integrierte Politik, die ressort- und ebenenübergreifend alle zur Verfügung stehenden Instrumente und gesellschaftlichen Einrichtungen wie zum Beispiel Wohnungsunternehmen, Initiativen, Vereine, Kirchen, die örtliche Wirtschaft und die Bürger unmittelbar in eine Lösungsstrategie einbezieht.

Die Bündelung dieser Ressourcen ist die Voraussetzung für den Erfolg. Nur so können Bedarfe, Probleme, Chancen und Ziele ermittelt, analysiert und daraus politische und praktische Handlungsansätze formuliert werden.

Neue Partizipations- und Kooperationsformen müssen entwickelt und eingesetzt werden, um politische Entscheidungsvorstellungen in angemessenen Verhandlungs- und Reflexionsformen diskutieren zu können. Diese dürfen sich nicht allein auf gesetzlich normierte Erörterungen beschränken.

Erfahrungen zeigen, dass der Erfolg dieser Strategie nur dann gewährleistet ist, wenn eine institutionelle Verankerung diesen konzeptionellen und umsetzungsorientierten Prozess gewährleistet. Dies unterstützt das MSWV verstärkt u. a. durch die Programme „Zukunft im Stadtteil“, „Soziale Stadt“ und URBAN in fast allen teilnehmenden Städten durch die Unterstützung eines Quartiers- oder Innenstadtmanagements.

Die nachfolgenden Beispiele zeigen ganz unterschiedliche städtische Ausgangssituationen und Herangehensweisen, die verdeutlichen, dass die Probleme der Städte Brandenburgs angepasste und abgestimmte Lösungsstrategien zur Entwicklung und Stabilisierung der Innenstädte brauchen. ■

Mittendrin – Stadtentwicklung in Fürstenwalde/Spree

Anne Fellner / Munia Tarabichi



Luftbild Fürstenwalde

Die Wiedergewinnung der lebendigen Mitte in Fürstenwalde, der Wiederaufbau der vom Krieg zerstörten Innenstadt sowie die Schaffung eines neuen Zentrums für Handel und Wandel waren seit der politischen Wende erklärtes Ziel der Stadtentwicklungspolitik in Fürstenwalde. „Mittendrin“ – dem Leitbild einer gestärkten Innenstadt gemäß wurden und werden alle strategischen Entscheidungen in Fürstenwalde diskutiert. Auf diesem Weg sind der Stadt in den vergangenen Jahren wesentliche Schritte gelungen – seine Fortsetzung wird aber noch viel Zeit, viel Phantasie, viel Geld und das Engagement aller am Stadtentwicklungsprozess Beteiligten benötigen.



Baustelle Goetheplatz

Umsetzung von Förderprojekten sind bereits erfolgt. Stadtmitte und Spreeufer rücken weiter in das Bewusstsein der Menschen in Fürstenwalde und steigern die Identifikation mit der Stadt. Auch Besucherinnen und Besucher profitieren von dem positiven Image der Stadt und entdecken ihre neuen Seiten. Die Gewerbetreibenden nutzen diese neue Blickrichtung und beleben gleichermaßen das Fürstenwalder Zentrum. Durch die Umsetzung der ZiS-Projekte entwickelt sich Fürstenwalde zunehmend zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort. Somit geht die Verbesserung des Quartiers mit einer grundsätzlichen Restrukturierung der Gesamtstadt einher.

Im Folgenden werden die Arbeitsweise und einzelne Projekte in ZiS vorgestellt, die einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung der Zukunft des Stadtteiles Mitte und der wirtschaftlichen Weiterentwicklung der Innenstadt leisten.

Nachdem das erste Jahr des Förderzeitraums hauptsächlich für den **Aufbau von Strukturen** und Projektteams, der Organisation und Information genutzt wurde, konnte in 2002 durch das Engagement und die konstruktive Zusammenarbeit von Fördergebern, Stadtverwaltung und Stadtpolitik, Bürgern, Projektteams und Management die praktische Arbeit in den Maßnahmen begonnen werden. Zudem gelang es, in unterschiedlichen Bereichen SAM-Kräfte (Strukturanpassungsmaßnahmen) für die Arbeit in ZiS-Projekten zu gewinnen. Seit dem Jahr 2003 steht vor allem die **Umsetzung** der zehn bewilligten ZiS-Maßnahmen im Vordergrund sowie die fortgesetzte **Einbindung der Bewohner** in den Prozess. Öffentlichkeitsarbeit

spielt in dieser Phase von ZiS weiterhin eine bedeutende Rolle, um die Identifikation der Bewohner Fürstenwaldes mit ihrem Stadtzentrum zu stärken.

Die Projekte des ZiS-Handlungskonzeptes in Fürstenwalde-Mitte

Ein Teil der bisher bewilligten ZiS-Projekte in Fürstenwalde besteht aus **baulich-räumlichen Maßnahmen**, die gleichzeitig die Attraktivität des Wirtschafts- und Wohnstandortes Fürstenwalde-Mitte verstärken. Hierbei handelt es sich um den Umbau des lokalen Sportstadions mit dem Neubau eines Sozialgebäudes (siehe im Projektplan C), den Ausbau von Abschnitten des Spreeuferweges (A3) und der Gestaltung des Spielplatzes sowie der Grünfläche auf dem Goetheplatz (F4/B4), einer zentralen Platzanlage am Verlauf der alten Stadtmauer. Die Realisierung einiger Maßnahmen, wie die des oben genannten Friesenstadions, verläuft in Bauabschnitten über mehrere Jahre. Andere Bereiche, wie der Spielplatz auf dem Goetheplatz und ein Teil des Spreeuferweges, werden bereits in diesem Jahr fertiggestellt.

Eine „ZiS-Baustelle“ am Goetheplatz

So sehr gerade bauliche Projekte durch ihre Anschaulichkeit und Außenwirkung den Fortgang des ZiS-Prozesses verbildlichen, besitzen umso mehr die Projekte der **Öffentlichkeitsarbeit** und Beteiligung von Bürgern einen besonders hohen Stellenwert für die Nachhaltigkeit des Förderprogramms. Die Öffentlichkeitsarbeit soll das ihre dazu beitragen, in der Bevölkerung, bei den Besuchern und den Gewerbetreibenden den ZiS-Prozess, die Projekte und damit auch die Entwicklung und Verbesserung in Fürstenwalde-Mitte vorzustellen und zu weiterer Beteiligung aufzurufen.

In Fürstenwalde findet die Öffentlichkeitsarbeit durch das externe ZiS-Management in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung sowie durch ein im Mai 2003 eingerichtetes ZiS-Büro statt. Unterstützt wird die Arbeit durch einen Citymanager, welcher den Kontakt zu den Händlern pflegt, Netzwerke schafft und Veranstaltungen in Kooperation mit den Gewerbetreibenden organisiert. Das über SAM-Stellen eingerichtete

ZiS-Tourismusmanagement arbeitet gemeinsam mit dem Tourismusbüro an einer stärkeren Außenwirkung der Stadt. Durch die Zusammenarbeit der verschiedenen Management-Teams kann die Wirkung einzelner Aktionen verstärkt und die gesamte Bandbreite der Nutzergruppen in der Innenstadt – von Einwohnern über Gewerbetreibende bis zu den Touristen – abgedeckt werden.

Zusätzlich zu der generellen Information über das Programm und einzelne Projekte im ZiS-Gebiet sollen die Bürger vor allem aktiv in den ZiS-Prozess einbezogen werden. Zu diesem Zweck wurden ZiS-Fördergelder für die Durchführung von **Beteiligungsverfahren** beantragt. Bis März 2003 konnten zwei Verfahren der Bürgerbeteiligung erfolgreich angewandt werden: das Beteiligungsverfahren zur Entwicklung des Spreeufers zwischen Spree- und Altstadtbrücke (A2) sowie die erste Phase der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Neustrukturierung ihrer Spielorte in Fürstenwalde-Mitte.

Das **Beteiligungsverfahren Spreeufer** fand im September 2002 in Form einer Planungswerkstatt mit rund 50 teilnehmenden Bürgern aller Alters- und Interessengruppen statt. In fünf Arbeitsgruppen wurden in den Räumen einer anliegenden Schule Ideen und Konzepte für die Neugestaltung des innerstädtischen Abschnitts der Spree erarbeitet. Je nach Arbeitsgruppe fand die Herangehensweise an die Themen auf unterschiedliche Art und Weise statt. Wurde in einzelnen Gruppen vorwiegend mit theoretischem Input und der Umsetzung auf Plänen gearbeitet, so ging die Gestaltungsgruppe für den Spielplatz eher praktisch ans Werk. Gemeinsam mit Kindern und Jugendlichen wurde an der Spree Material gesammelt und daraus unter Anleitung Modelle gebaut.

Die Arbeitsgruppe „Robinsons Insel“ beim Beteiligungsverfahren Spreeufer

Die Ergebnisse der einzelnen Gruppen ergaben in der Zusammenfassung ein relativ geschlossenes Bild der Nutzerinteressen. Bereiche, in denen laut Arbeitsgruppen bestimmte Nutzungen stattfinden sollten, wurden aufgrund der relativ großen Spreeuferfläche mit weni-



gen Überlappungen verortet. Weiterhin bestehende Nutzungskonflikte und die Resultate aus den Arbeitsgruppen wurden durch das beauftragte Planungsbüro als Konzept in einem Ergebnisplan zusammengeführt. Dieser wird der zukünftigen Entwicklung des Spreeabschnittes als Grundlage dienen.

Bei der **Neu- und Umgestaltung von Spielorten** in Fürstenwalde-Mitte werden Kinder und Jugendliche im Rahmen des Beteiligungsverfahrens in die Planung und Umsetzung einbezogen. Die Bestandsanalyse anhand von Fragebögen wurde bereits durchgeführt. Die nächsten Schritte bilden die Beteiligung bei der Planung und bei der Umsetzung von Konzepten. Im Vordergrund steht neben der Verbesserung vorhandener auch das Entstehen neuer Spielorte, die von jeweils verschiedenen Altersgruppen genutzt werden. Eine intelligente

Vernetzung bzw. Wegeführung zwischen Spiel- und Wohnräumen für eine höhere Sicherheit im öffentlichen Raum sollte ebenfalls zu einer Qualitätsverbesserung im Hinblick auf Spielräume führen. Die Verknüpfung des Beteiligungsverfahrens mit weiteren Projekten ermöglicht eine sinnvolle Nutzung von Synergieeffekten.

„Mittendrin“ – die oben genannten Beispiele lassen erkennen, dass ZIS der Stadt Fürstenwalde/Spree die Gelegenheit bietet, ihre städtische Mitte in Zusammenarbeit mit ihren Einwohnern und Gewerbetreibenden weiter zu gestalten und zu beleben. So positiv die Ergebnisse der bisher geleisteten Arbeit im ZIS-Gebiet auch sein mögen, so schwierig gestaltet sich jedoch in vielerlei Hinsicht das **Zeit- und Finanzmanagement** bis zur Bewilligung der beantragten Fördermittel. Es hat sich insgesamt als pro-



Kinderarbeitsgruppe

blematisch herausgestellt, dass besonders für kleinteilige Anträge ein langer Zeitraum zwischen Beantragung und Bewilligung liegt. Um in Zukunft die Projekt- und Öffentlichkeitsarbeit weiterhin erfolgreich fortsetzen zu können, wäre eine größere Flexibilität im Rahmen des Bewilligungsverfahrens wünschenswert.

Innenstadtmanagement Luckenwalde

Sabine Slapa

Luckenwalde ist in die Gemeinschaftsinitiative URBAN II der Europäischen Union aufgenommen worden (ausführlich vgl. MSWV aktuell 3/01).

Ziel des Programms URBAN II ist die Nutzbarmachung insbesondere innerstädtischer Entwicklungspotenziale zur Förderung der wirtschaftlichen Wiederbelebung der Stadt insgesamt und zur Stärkung der Innenstadt als den zentralen Bereich des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens der Stadt im Besonderen. Der Funktionalität, Attraktivität und Ausstrahlung der Innenstadt sollen hierdurch neue Impulse verliehen werden. Die Maßnahmen dienen der Förderung der Innenentwicklung im Rahmen einer den Prinzipien der Nachhaltigkeit verpflichteten Stadtentwicklungsstrategie.

Die Programmplanung Luckenwalde im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative URBAN II umfasst vier Entwicklungs-

schwerpunkte, unterlegt mit konkreten Maßnahmen (zum Beispiel die Aufwertung der Innenstadt).

Im September 2002 wurde in Folge das Projekt „Erarbeitung eines Konzeptes für das Innenstadtmanagement der Stadt Luckenwalde“ ausgeschrieben und auch aus URBAN II-Mitteln gefördert (Projektlaufzeit von September 2002 bis August 2003).

Zielstellung des Projektes ist es, ein **Innenstadtmanagementkonzept** für die Stadt Luckenwalde zu erstellen. In einem angeleiteten Moderationsprozess erarbeiten Vertreter der wesentlichen kommunalen Interessengruppen ein gemeinsam getragenes Innenstadtmanagementkonzept.

Das zu erstellende Innenstadtmanagementkonzept soll unter Berücksichtigung der bestehenden Interessen

Möglichkeiten zur Verbesserung der Strukturen der Luckenwalder Innenstadt aufzeigen. Zielsetzung ist eine Anhebung der Attraktivität und Lebensqualität der Luckenwalder Innenstadt, sowohl in ihrer Funktion als Wirtschafts- sowie auch als Lebens- und Erlebnisraum. Die vorgeschlagenen Maßnahmen müssen umsetzbar und unter Berücksichtigung des vorhandenen Kommunalhaushalts



Gewerbe und Wohnen in Luckenwaldes Innenstadt



Alle vom Innenstadtmanagement ins Leben gerufene Druckerzeugnisse präsentieren sich künftig in einem einheitlichen Erscheinungsbild

zumindest mittelfristig finanzierbar sein.

Eine erste Analyse ergab folgenden Handlungsbedarf:

- Schaffung einer besseren Informationsgrundlage über die aktuellen Probleme.
- Ermittlung und Nutzung der Potenziale, Aufwertungspotenziale und Handlungschancen der Stadt Luckenwalde.
- Entwicklung und Beförderung von Ideen, Aktivitäten und Aktionsbündnissen.
- Aufbau von Arbeits- und Kommunikationsstrukturen.
- Entwicklung und Umsetzung von Marketingstrategien.
- Initiierung und Umsetzung von Initiativen und Projekte.
- Abstimmung anderer Aktivitäten, geplante Vorhaben o. ä.. Dazu sollten Leitvorstellungen mit allgemeiner Gültigkeit erarbeitet werden.

Das Innenstadtmanagement hat im Ergebnis der Bestandsaufnahme eine den notwendigen Aufgaben entsprechende Organisations- und Arbeitsstruktur gebildet und wird daher als dialogorientierte Stadt- und Standortentwicklung, abgestimmt auf ein vernetztes Gesamtkonzept, verstanden. Der Prozess erfordert einen ganzheitlichen, interdisziplinären und kommunikationsorientierten Handlungsansatz.

Im Interesse einer hohen Ergebnis- und Umsetzungsorientierung war die bisherige Vorgehensweise durch eine aktive Einbeziehung aller wichtigen öffentlichen und privaten Beteiligten im Rahmen von Workshops, Foren, Arbeitsgruppensitzungen und Klausurtagungen geprägt.

Das Innenstadtmanagement ist so aufgebaut, dass ein externes Beratungsunternehmen – die Kooperationsgemeinschaft KOMET (Frau Dipl.-Ökonom. Regina Ross) und Contextplan (Frau Dipl.-Ing. Sabine Slapa) – auf der strategischen und operativen Ebene tätig ist.

Da es sich beim Innenstadtmanager vor Ort um eine Strukturanpassungsmaßnahme (SAM) handelt, ist ein Coachen des Innenstadtmanagers unumgänglich. Diese Aufgaben übernimmt das externe Innenstadtmanagement. Um hier systematisch vorzugehen, wurde gemeinsam ein Coachingprogramm erarbeitet.

Monatlich erscheint ein Infobrief, der alle Interessierten über Veranstaltungen und andere Neuigkeiten in der Innenstadt informiert. Diese Informationsbriefe sind unter www.luckenwalde.de/URBAN/DOWNLOADS+ARCHIV abrufbar. In Kürze wird sich das Innenstadtmanagement auch mit einer eigenen Website präsentieren.

Lenkungsgruppe

Zur internen Abstimmung aller Aufgaben/Aktionen und Maßnahmen mit dem Auftraggeber, wurde eine Lenkungsgruppe etabliert. Diese Lenkungsgruppe wird ebenfalls genutzt, um die Schnittstellen zu den anderen URBAN-Projekten zu analysieren und entsprechend zu bearbeiten.

Gespräche mit der Bürgermeisterin

Um den engen Kontakt zu der Stadt Luckenwalde auf der Amtsleiter- und Bürgermeisterebene zu halten und eine enge Projektabstimmung zu gewährleisten, findet einmal pro Monat ein Gespräch mit der Bürgermeisterin Frau Herzog-von der Heide statt.

Projektgruppen

Auf der operationellen Ebene wurden vier Projektgruppen etabliert, die in der Regel auf der Maßnahmenebene operieren. Diese Gruppen sind in der Themenwahl und personellen Zusammensetzung offen, so dass sich Themen herauslösen oder auch überlappen können und vor allem auf die aktuellen Problemlagen eingegangen werden kann. Dabei handelt es sich um die Projekt-

gruppe Leitbild, Projektgruppe Tourismus, Projektgruppe Öffentlichkeitsarbeit und Händlertreffen.

Ergebnisse der Projektgruppen sind u. a.:

Alle vom Innenstadtmanagement ins Leben gerufene Druckerzeugnisse werden sich in ein einheitliches Erscheinungsbild einreihen. Alle existierenden Druckerzeugnisse müssen auf ihre Aktualität, ihr Erscheinungsbild und auf ihren Inhalt hin überprüft werden. Für die Vermarktung von Räumlichkeiten für Großveranstaltungen wurde gemeinsam ein Flyer entworfen.

Für ein einheitliches Erscheinungsbild der Stadt Luckenwalde einigte man sich in den Projektgruppen für das vom Institut für transmediale Gestaltung der Universität der Künste in Berlin im Rahmen von URBAN II entwickelte Gestaltungskonzept.

Das Potenzial der Roll & Skater-Strecke wird von Luckenwalde genutzt. So wird in Kürze der mit der Bahn Reisende am Bahnhof mit einem Begrüßungsschild „Willkommen in der Skaterstadt Luckenwalde“ begrüßt werden. Für das Marketing Luckenwalde in Kombination mit Roll & Skate wird in Zukunft das neu entworfene Logo benutzt.

Insgesamt wird die Projektgruppe Öffentlichkeitsarbeit genutzt, um hier alle Aktivitäten, Ergebnisse und Beschlüsse aus allen Arbeitsgruppen zusammenzuführen. In der Projektgruppe Tourismus werden alle öffentlichkeitswirksamen Aktionen und Feste geplant und organisiert. In der Projektgruppe Leitbild werden Leitlinien erarbeitet, die Grundlage für Handlungsfelder und Maßnahmen bilden. Beim Händlertreffen werden die Sorgen und Nöte der Händler zusammengetragen und sofort Lösungen gesucht. Es werden besondere Aktivitäten für und mit den Händlern geplant.

Neben einer Auftaktveranstaltung des Projektes mit allen Luckenwaldern fanden bisher mehrere öffentlichkeitswirksame Aktivitäten statt, u. a.:

Kunst im Leerstand: Vom 25. bis



28. März 2003 wurde in der Innenstadt beispielhaft aufgezeigt, wie ein Leerstand mit einer Zwischennutzung attraktiv gestaltet werden kann.

Gewerberaubörse: Am 25. März 2003 wurde im Rathaus der Stadt Luckenwalde eine Gewerberaubörse durchgeführt. Hier erhielten die Eigentümer von leer stehenden Ladenlokalen/Gewerberäumen die Möglichkeit, ihre Angebote zu präsentieren. Die im Vorfeld eingereichten Angaben wurden vom Innenstadtmanagement aufbereitet und präsentiert.

Auftaktveranstaltung Roll & Skate

Am 19. April 2003 stellte sich die Innenstadt Luckenwalde, explizit der Boulevard (Breite Straße) dem Thema „Roll & Skate“. Mit dieser Auftaktveranstaltung positionierte sich die Stadt zu dem Thema „Flämingskate“ und zeigte die nahe Zukunft auf, nämlich den zukünftigen Anschluss der Skaterstrecke über die Innenstadt bis zum Bahnhof.

Eröffnung der Skatersaison am 31. Mai 2003 an der Skaterstrecke

Luckenwalde, das Innenstadtmanage-



Blumen für die 1. Skaterkönigin des Landkreises TF

ment und der Stadtmarketingverein beteiligten sich an der offiziellen Eröffnung der Skatersaison in Kolzenburg. Als besonderes Ereignis wurde die 1. Skaterkönigin des Landkreises Teltow-Fläming gekürt.

Ergebnis und Ausblick

Das Projekt wird stetig fortgeschrieben und das Programm den aktuellen Tatbeständen angepasst. Es wird kontinuierlich ein Controlling durchgeführt. Zur Zeit findet eine Zwischenevaluation statt, die im Ergebnis Aussagen über das Erreichte und das Handlungsprogramm für die nächsten Jahre trifft. Evaluert werden dabei die vier Bausteine:

Baustein 1: Anschlag, Sensibilisierung, Analysephase und erste Umsetzung, Baustein 2: Werkstätten, Beratungen, Baustein 3: Leitbild-, Strategieentwicklung und Netzwerkbildung, Baustein 4: Umsetzung und Coaching.

Die Überprüfung der im Rahmen des URBAN-Projektes aufgestellten Indikatoren ergab bislang folgende Ergebnisse:

- Bei öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen konnte eine erhöhte Frequenz von Besuchern der Stadt Luckenwalde verzeichnet werden.
- Der innerstädtische Leerstand konnte sukzessive vermindert werden. Insgesamt können **acht Neuanmietungen und zwei Verlagerungen** in die Innenstadt registriert werden.
- Durch die monatlich stattfindenden Händlertreffen konnte bereits eine Vertrauensbasis und damit produktive Arbeitsgrundlage hergestellt werden.
- Bislang wurden fünf öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen und über 25 Workshops, Sitzungen, Veranstaltungen mit den einzelnen Projektgruppen und Händlern durchgeführt. ■

Stadtumbau im Land Brandenburg – Stand und weitere Handlungsbedarfe auf kommunaler Ebene

Lutz Kriebel

Der Stadtumbau hat sich inzwischen als wichtiges Aufgabenfeld in brandenburgischen Städten etabliert. Nach der Veröffentlichung der „Leitlinie zur Erarbeitung von Stadtumbaukonzepten“ sowie der „Richtlinie zur Erarbeitung wohnungspolitischer und wohnungswirtschaftlicher Konzepte“ im Frühjahr 2001 haben die vom Wohnungsleerstand betroffenen Kommunen intensiv an den konzeptionellen Grundlagen des Stadtumbauprozesses in ihren Städten gearbeitet.

Auf der Basis erster planerischer und prognostischer Einschätzungen wurden

in 2002 unstrittige, sogenannte „Sofortmaßnahmen“ zum Abriss und zur Aufwertung in das Programm „Stadtumbau Ost“ aufgenommen und umgesetzt. Seit Ende 2002 liegen die meisten Konzepte zum Stadtumbau und zur örtlichen Wohnungspolitik vor und wurden durch das Institut für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Brandenburg (ISW) im Auftrag des MSWV ausgewertet.

Zwischen Februar und Mai 2003 haben MSWV und ISW mit den 22 Programmkommunen in Einzelberatungen die Konzepte erörtert. Dabei wurden notwendige



Senftenberg, Wohnkomplex Süd und See



Wittenberge, Abriss Packhofstraße

planerische Ergänzungen festgelegt und Umsetzungsmaßnahmen vorbereitet.

Über den konkreten Einzelfall hinausgehend lassen sich die dabei gemachten Erkenntnisse in verallgemeinerter Form zusammenfassen. Danach ergibt sich weiterer Handlungsbedarf sowohl bei der Fortschreibung der Konzepte als auch bei der Steuerung des Umsetzungsprozesses auf kommunaler Ebene. Im Ergebnis der Auswertung durch das ISW werden hierzu folgende Hinweise gegeben, die bei den zukünftigen Förderentscheidungen berücksichtigt werden.

Vordringliche Handlungsbedarfe beim Stadtumbau auf örtlicher Ebene

Dr. Dieter Freudenberg / Hans-Jürgen Volkerding / Volker Rohr

1. Umsetzungsvoraussetzungen verbessern

Die Umsetzbarkeit des Stadtumbaus ist wesentlich von den organisatorischen Strukturen, von der Koordinierung der Finanzierungselemente und der dabei auftretenden Partner sowie von einem erfolgreichen Umzugsmanagement abhängig. Erfolgreiche Beispiele des Stadtumbaus in Brandenburg weisen folgende Merkmale auf:

- tragfähige Organisationsstrukturen für die Prozesssteuerung und Umsetzung durch u. a. den Aufbau klarer Verfahrensstrukturen und eindeutiger Verantwortlichkeiten,
- Federführung bei der Verwaltungsspitze, Unterstützung durch ein Lenkungsgremium und fachspezifische Arbeitsgremien,
- Beteiligung sowohl der großen örtlichen Wohnungsunternehmen als auch weiterer Akteure wie Ver- und Entsorger, private Wohnungseigentümer und Kreditinstitute in diesen Gremien,

- Verankerung des Stadtumbaus in der örtlichen Verwaltung als Querschnittsaufgabe,
- verbindliche Abstimmung der Finanzierungsbeiträge der einzelnen Akteure im Rahmen von Kosten- und Finanzierungsplänen, die sowohl die Stadtumbaumaßnahmen als auch die sonstigen Stadtentwicklungsvorhaben umfassen und die die Kofinanzierungsfähigkeit der Kommune berücksichtigen,
- Sicherung der Verbindlichkeit des Kosten- und Finanzierungsplanes durch Rahmenvereinbarungen zwischen Kommune und Unternehmen.
- Planungssicherheit und Finanzierungssicherheit erleichtern die Einbeziehung der Banken,
- Einordnung von Abriss- und Aufwertungsmaßnahmen im Zeitraum vor 2010,
- zielgerichtete Bereitstellung von Ersatzwohnungen als Voraussetzung für zügige Realisierung von Abrissen nach quantitativer und qua-

litativer Erfassung der Wohnungsnachfrage (benötigter Umfang saniertes, teilsanierter und unsanierter Wohnungen).

2. Prozesshaftigkeit des Stadtumbaus berücksichtigen

Stadtumbau ist ein Prozess, der mit den jetzt vorliegenden Konzepten noch nicht abschließend beschrieben sein kann. Leerstandsentwicklung, Wanderungsbewegungen innerhalb der Städte, aber auch die durchgeführten Abriss- und Aufwertungsmaßnahmen weisen z. T. eine erhebliche Dynamik auf und führen zur Umbewertung von Standortbedingungen, die einer kontinuierlichen Anpassung der Konzepte bedürfen.

Notwendig ist

- die Einführung eines Monitoring, das in der Lage ist, die sich vollziehenden wohnungsmarktbezogenen; einwohnerbedingten, stadträumlichen, funktionellen, infrastrukturellen, stadtechnischen und verkehrlichen Veränderungen abzubilden;