



Susanne Trösser

## Den städtischen Raum neu verteilen



In den zurückliegenden Jahren gelang es nicht, die notwendige Wohnungszahl zu errichten, um Zuzüglern in Ballungsregionen ausreichend Platz zu bieten – trotz großer Anstrengungen. In Berlin stieg beispielsweise zwischen 2013 und 2018 die Zahl der jährlich fertiggestellten Wohnungen von 6.641 auf 16.706, in Düsseldorf kletterte sie in diesem Zeitraum von 1.367 auf 2.575 und in Hamburg von 6.407 auf 10.674 Wohneinheiten. Laut einer Analyse des Instituts der Deutschen Wirtschaft ist dies aber nicht genug: Für Berlin rechnen die Experten in den Jahren 2019/20 mit einem Bedarf von rund 21.000 zusätzlichen Wohnungen. Wenn Wohnungsneubauten im gewünschten Maße realisiert werden und Ballungsräume lebenswert bleiben sollen, sollte der Platz in Innenstädten neu gedacht werden.

Die Schere zwischen Angebot und Nachfrage klafft zudem so weit auseinander, weil die Menschen großzügiger wohnen: Jeder Einwohner verfügt im Schnitt im Vergleich zu 2010 über knapp zwei Quadratmeter mehr Wohnfläche, nämlich 46,7 Quadratmeter. Zudem kletterte die Zahl der Single-Haushalte in den letzten fünf Jahren von 16,2 auf über 17,3 Millionen. Die meisten von ihnen leben in Städten. Gleichzeitig entstanden in Metropolen im Gegensatz zu ländlichen Regionen überproportional viele Jobs. Allein zwischen 2013 und 2018 stieg die Zahl der Bürobeschäftigten in Berlin um 16%, in Köln um 11,6% und in München um 12,8% (Quelle: Bundesagentur für Arbeit). Der Heimat- und Bauminister Horst Seehofer hat dies erkannt und versucht gegenzusteuern, indem er künftig mehr Bundesbehörden und Institute in kleineren Städten ansiedeln will. Aber diese Maßnahme wird vermutlich nur ein Tropfen auf den heißen Stein sein. Denn gleichzeitig ziehen mehr Unternehmen in die Zentren, weil sie hier eher qualifizierte Fachkräfte finden und halten können.

Die Aufgabe, mehr Wohnraum zu schaffen, ist außerdem so gewaltig, weil Wechselbeziehungen zu berücksichtigen sind. Nicht selten poppen, wenn man das eine Problem löst, an anderer Stelle neue auf. Beispiel: Würde man einfach in Ballungsregionen mehr Grünflächen wie Schrebergärten und Parks bebauen oder zusätzliche Hochhäuser errichten, dann würde sich auf der anderen Seite das Mikroklima verschlechtern: Die Häuserschluchten würden weniger abkühlen und zudem stünde weniger Grün zur Verfügung, um klimaschädliche Stickoxide zu binden. Diese Belastung wiederum gilt es bekanntlich zu minimieren, weil in immer mehr deutschen Städten die EU-Richtwerte überschritten werden.

### Zwei Bereiche müssen neu gedacht werden

Um diese Herausforderung zu stemmen, müssen zwei Bereiche auf den Prüfstand und neu gedacht werden. Erstens: Eine Politik des „Weiter so“ wird die anstehenden Herausforderungen nicht grundlegend lösen. Der vorhandene öffentliche

Raum in den Städten muss neu verteilt werden, wollen sie weiterhin zusätzliche Bevölkerung aufnehmen und gleichzeitig lebenswert bleiben. Das bedeutet vor allem ein Abschied von der autogerechten Stadt. Parkende Pkw müssen verstärkt unter die Erde oder in Parkhäuser. Auf neu entstehenden Flächen können unter anderem Wohnungen entstehen. Zweitens gelingt eine maßgebliche Wohnraum-Erweiterung nur im Schulterschluss mit Umlandgemeinden, nicht gegen sie. Essenziell ist hierbei deren Anbindung mittels Personennahverkehr, Radschnellwegen etc.

Die ersten Kommunen sind gezwungen, den Pkw-Verkehr aus der City zu halten. Nicht zuletzt diverse Gerichtsurteile zur Luftreinhaltung zwingen sie dazu, Fahrverbote für ältere Dieselaautos, Durchfahrverbote für Lkw etc. zu verhängen. Andernorts wird die Umweltzone ausgeweitet oder es werden mehr Tempo-30-Bereiche ausgewiesen. Eine geringere Geschwindigkeit auf breiten Straßen sorgt gleichzeitig dafür, dass mehr Menschen auf das Rad umsteigen, weil sie sich sicherer fühlen. Dies gilt insbesondere, wenn es mit einem Radwege-Ausbau einhergeht. Auch an anderer Stelle experimentieren Städte mit Neuverteilung des öffentlichen Raumes. Pkw-Parkstreifen am Straßenrand werden zugunsten von Außenterrassen für angrenzende Gastronomiebetriebe reduziert. Oder es werden auf den neuen Flächen Fahrradstellplätze geschaffen, Abstellmöglichkeiten für Carsharing-Autos oder E-Scooter.

Drei Mobilitätsbereiche stecken noch in den Kinderschuhen, werden in absehbarer Zeit aber zusätzlichen Platz beanspruchen: Die Gehwege müssen langfristig breiter werden, weil durch die alternde Gesellschaft mehr Platz für Rollatoren und Rollstühle nötig ist. Mehr Einwohner bedeutet auch mehr Fußgänger, Kinderwagen etc. auf den Gehwegen, die Anspruch auf Raum haben. Noch sind viele zu schmal und vollgestellt mit E-Tretrollern, Fahrrädern, Lieferwagen und Mieträdern. Außerdem muss es möglich sein, die wachsende Zahl teurer E-



Bikes am Straßenrand oder auf Plätzen zu parken, am besten in verschließbaren Boxen. Gut wären auch Auflade-Stationen. Hierfür fehlt es aktuell an Plänen sowie Platzangeboten.

In manchen Fällen kommt es zu Protesten eingefleischter Autofahrer, wenn Stellplätze und Fahrspuren weggenommen werden. Viele zeigen aber Verständnis. Denn die Zahlen geben den Kommunen recht: In Berlin gibt es zehnmal so viel Raum für Parkplätze wie für Kinderspielplätze. Demnach stehen 19% der öffentlichen Verkehrsfläche parkenden Autos zur Verfügung: Ein Fünftel der Stadt ist Parkraum. Und Pkw parken dort im Schnitt 23 von 24 Stunden. Dies ist das Ergebnis einer Analyse von Studierenden der BEST-Sabel-Hochschule. Die Werte für andere Großstädte sind vermutlich ähnlich. Auf der anderen Seite mussten im letzten Jahr Entwickler in Berlin für den Quadratmeter baureifes Land im Schnitt 946 Euro bezahlen, wie das regionale Statistikamt ermittelte. Sind diese Flächen nicht sinnvoller genutzt, wenn statt einem Parkplatz darauf Flächen für Fußgänger, Spielplätze oder Wohnungen entstehen? Besser wäre es, mehr Quartiers- und Tiefgaragen zu schaffen, die den ruhenden Verkehr aufnehmen. Im Ergebnis entsteht für die Menschen in autoreduzierten Quartieren mehr Ruhe und Lebensqualität.

Bei vielen größeren Bauprojekten wurde dies erfolgreich realisiert. Das Kölner Quartier Rheinauhafen ist nahezu autofrei. Unter dem Areal, in dem viele tausend Menschen wohnen und arbeiten, verläuft eine 1,7 Kilometer lange Tiefgarage. Auch die Hamburger Hafencity ist überwiegend fußgängerfreundlich. Bei der anstehenden Bebauung des Gebiets rund um die Paketposthalle in München sollen Autos ebenfalls unter die Erde.



Abb. 1: Köln, Rheinauhafen: Im Kölner Rheinauhafen wurde bei der Umnutzung eine 1,6 Kilometer lange Tiefgarage errichtet. So bleibt das Wohn- und Gewerbequartier autofrei. (Fotos: Bernhard Hoffmann)

## Oberirdische Firmenparkplätze könnten bebaut werden

Wenn man diese Idee weiterdenkt, finden sich weitere Chancen, Grundstücke für Wohn- oder Bürobebauung zu aktivieren. Große Gewerbebetriebe wie beispielsweise Ford in Köln oder Bayer in Leverkusen verfügen über riesige Mitarbeiter-

parkplätze. Teils grenzt schon heute die Wohnbebauung an diese Stellplätze. In Köln parken beispielsweise viele hundert Autos der Ford-Mitarbeiter in bester Rheinlage. Die Grundstückspreise in Ballungsregionen sind viel zu hoch, um sie mit Autos zuzustellen. Entsprechendes gilt für oberirdische Stellplätze von Supermärkten und Discountern in nachgefragten Lagen. Auch diese könnten einer höherwertigen Nutzung zugeführt werden.



Abb. 2: Köln, Friesenwall: Köln hat damit begonnen, innerstädtische Straßen in Fahrradstraßen umzuwidmen: Parkstreifen wurden weggenommen und stattdessen Fahrradstellplätze angelegt und Platz für Außen-gastronomie geschaffen.

## Mehr Wohnbebauung gelingt Hand in Hand mit Umland

Der zweite Bereich, den es zu überdenken gilt, ist die Einbeziehung der Umlandgemeinden. Wie soll es eine Großstadt mit Zuzug, steigenden Baukosten und Grundstückspreisen, dazu wenig Flächenreserven, schaffen, mehr bezahlbaren Wohnraum zu bauen? Dies kann nur gelingen, wenn Kommunen ihr Umland einbeziehen und planen, wo in den nächsten Jahren der ÖPNV ausgebaut werden soll und wo Wohnbebauung entstehen kann. Außerorts ist das Angebot an verfügbaren Flächen größer, die Baulandpreise geringer. Mal gibt es bereits einen Bahnhof, mal macht es Sinn, an einer bestehenden Strecke einen neuen Haltepunkt zu errichten oder eine Linie zu verlängern. So ist die Existenz des Bahnhofs Leverkusen-Opladen, der den Stadtteil mit den Oberzentren Düsseldorf, Köln und Wuppertal verbindet, ein Garant für den Erfolg des angrenzenden Projektes „neue bahnstadt opladen (nbs:o)“.

Amsterdam verfolgt seit vielen Jahren eine kontrollierte Außenentwicklung. 50% der Neubaumaßnahmen entstanden nicht innerhalb des Stadtgebiets, sondern in gut angebundenen Umlandgemeinden. Die Vorgabe: Die nächste Bahnhofstation soll nicht weiter als drei Kilometer von der neuen Wohnung oder dem neuen Büro entfernt liegen. Ein Beispiel hierfür ist Inverdam (Zaanstad), nordwestlich von Amsterdam. Der Zug fährt in zwölf Minuten ins Amsterdamer Zentrum. Rund um den Bahnhof Inverdam entstanden mehrere tausend Quadratmeter Büroflächen sowie über tausend Wohnungen, teils in Hochhäusern. Als Amsterdam vor einigen Jahren ein



neues Baugebiet auf einer künstlich geschaffenen Halbinsel schuf, wurden erst die Straßenbahnschienen verlegt, bevor die ersten Bewohner einzogen.

Eines der größten regionalen Infrastrukturprojekte läuft derzeit in der Region Paris. Mit neuen und erweiterten Metro- und Bahnlinien soll die Hauptstadt besser mit der Region verknüpft werden. Wohnungsbau und Arbeitsplätze sollen vermehrt im Umland entstehen, die City entlastet werden. Paris wird zu eng: mit 21.000 Einwohnern pro Quadratkilometer ist die Stadt an ihre Grenzen gelangt. Die ersten Erfolge sollen zu den Olympischen Sommerspielen 2024 sichtbar sein. Der Rest der Maßnahmen, die unter dem Namen „Grand Paris“ laufen, soll 2030 beendet sein. Dann soll es mit 400 Kilometern doppelt so viele Metrostrecken geben wie derzeit. Die Metro wird zudem als zusätzliche Ringbahn um das Stadtgebiet fahren. Darüber hinaus entstehen knapp 70 neue Bahnhöfe, um die herum neue Wohn-, Büro- und Gewerbeimmobilien entstehen.

Noch in den Kinderschuhen steckt hierzulande das Agglomerationskonzept für die Region Köln/Bonn, das den Zeitrahmen 2040plus ins Auge fasst. Hier werden Entwicklungskonzepte für die Bereiche Verkehr, Wohnungsbau, Gewerbeansiedlung, Naherholung, Klima etc. erarbeitet unter Berücksichtigung eines territorialen Blicks, der in Großräumen denkt und nicht an Gemeindegrenzen endet. Auf Basis von Ist-Analysen, etwa

zum Bereich Wohnraum, werden Zukunftsszenarien entwickelt und die Auswirkungen auf die Gesamtregion prognostiziert. Zudem werden Experten befragt. Die Ergebnisse fließen in strategische Empfehlungen ein, die möglichst von allen Beteiligten befolgt werden sollten. Um solche weitreichenden städtebaulichen und interkommunalen Erweiterungen in Metropolregionen vorantreiben zu können, muss die Bürgerschaft einbezogen und Masterpläne erarbeitet werden, deren Gültigkeit über die nächste Bürgermeisterwahl hinausreichen.

Oberzentren und Umlandgemeinden sollten an einem Strang ziehen. Viele Städte des Umlandes sträuben sich gegen wachsende Einwohnerzahlen, weil sie Folgekosten für neue Straßen, zusätzliche Kinderbetreuung, neue Schulen, Schwimmbäder etc. befürchten – häufig aus Angst, dass sich die Nachfrage künftig drehen könnte und sie weniger Infrastruktur benötigen. Aber das wird sehr unwahrscheinlich sein. Wenn sie allerdings diese Chance verpassen, dann werden sie langfristig abgehängt. Dann spielt sich künftige Entwicklung in anderen Umlandgemeinden ab.

Susanne Trösser  
Geschäftsführerin der RIS – Rheinischer Immobilienservice GmbH, Leverkusen

## Stadtentwicklung & Bürgerbeteiligung

### Braucht der Handel die Stadt noch?

#### Entwicklungen im Einzelhandel als Herausforderung für die Innenstadtentwicklung

**Dienstag, den 18. Februar 2020 in Hamburg**

**Dienstag, den 10. März 2020 in Leipzig**

**Mittwoch, den 24. Juni 2020 in München**

Braucht der Handel die Stadt noch? Ist der innerstädtische Handel ein Auslaufmodell geworden? Das Leben findet weiterhin in den Städten statt. Sie sind die Zentren der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Beziehungen und Aktivitäten. Der Handel ist hierbei ein bedeutender Impulsgeber. Dabei kann er einerseits wesentlich zur Attraktivität der Innenstädte beitragen und andererseits den Zerfall derselben herbeiführen (Leerstand, Konzentration des Einzelhandels auf Einkaufszentren, grüne Wiese). Der weiter wachsende Online-Handel stellt den stationären Handel vor große Herausforderungen. Ferner führt der zunehmende Verlust inhabergeführter Einzelhandelsgeschäfte sowie die Tendenz zu immer mehr innerstädtischen Shopping Centern zu einer Gefährdung der innerstädtischen Einkaufsstraßen und Fußgängerzonen in den vermeintlichen Top-Lagen. In vielen Städten hat diese Entwicklung zu einer Verschlechterung des Stadtbildes der Innenstädte geführt sowie zu einem Verlust an Lebensqualität und innerstädtischem Flair. Innenstädte sind teilweise geprägt durch Leerstände und Billigläden (Ein-Euro-Shops, Handyläden etc.). Wie können somit die Städte den innerstädtischen Einzelhandel stärken?

#### Ihre Referenten:

**Dipl.-Ing. Ralf M. Beckmann**, Stadtplaner AKNW/Dipl.-Ing. Städtebau/Stadtplanung; seit 2005 geschäftsführender Gesellschafter von

Stadt + Handel; regelmäßige Beratung u.a. von Kommunen zur Innenstadt- und Nahversorgungsentwicklung.

**Dipl.-Geogr. Michael Reink**, seit 2011 Bereichsleiter für Standort- und Verkehrspolitik beim Handelsverband Deutschland (HDE); seit 2000 Präsident City-Management-Verband Ost e. V.; seit 2012 Geschäftsführendes Vorstandsmitglied Urbanicom e. V.

**Dipl.-Ing. Mario Stellmacher**, Stadt- und Regionalplaner; leitet seit 2002 das Baudezernat der Stadt Alfeld (Leine) – Mittelzentrum der Region Leinebergland; seit 2007 Mitglied der DASL.

#### Tagungsorte:

**Di., 18.02.2020**

Holiday Inn Hamburg  
Billwerder  
Neuer Deich 14  
20539 Hamburg

**Di., 10.03.2020**

Radisson Blu Hotel  
Augustusplatz 5–6  
04109 Leipzig

**Mi., 24.06.2020**

Eden Hotel Wolff  
Arnulfstraße 4  
80335 München

#### Tagungsgebühren:

335,00 Euro für Mitglieder des vhw  
395,00 Euro für Nichtmitglieder

#### Weitere Informationen:

Tel.: 0511/984225-0  
www.vhw.de