

Stadt, Land, Brache: Wohnstandorte im Wettbewerb



Impressum

Veranstalter und Herausgeber

Forum Baulandmanagement NRW

www.forum-bauland.nrw.de

Mitglieder (Stand: Juli 2006)

Stadt Aachen • Stadt Bielefeld • Stadt Bocholt • Stadt Bochum • Stadt Bonn • Stadt Bottrop • Stadt Bürstadt (Hessen) • Stadt Castrop-Rauxel • Stadt Dortmund • Stadt Düsseldorf • Stadt Essen • Stadt Euskirchen • Stadt Gelsenkirchen • Stadt Gladbeck • Stadt Hamm • Stadt Heiligenhaus • Stadt Hennef (Sieg) • Stadt Herne • Stadt Hilden • Stadt Kaarst • Stadt Krefeld • Stadt Leverkusen • Stadt Minden • Stadt Münster • Stadt Ratingen • Stadt Remscheid • Stadt Rheinbach • Stadt Sankt Augustin • Stadt Solingen • Stadt Unna • Stadt Velbert • Stadt Werne • Stadt Wesel • Stadt Wuppertal • Regionalverband Ruhr (RVR) • Städtetag NRW • Städte- und Gemeindebund NRW (StGB NRW) • Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW (MBV) • Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW (ILS NRW) • Institut für Bodenmanagement (IBoMa) • Deutsche Bau- und Grundstücks-AG (BauGrund) • DU Diederichs Projektmanagement • LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG • ThyssenKrupp Immobilien GmbH • WGZ Immobilien + Treuhand GmbH

Bearbeitung

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
und Bauwesen des Landes NRW (ILS NRW)

Fachbereich Stadtentwicklung und Wohnungswesen

Melanie Just

Jennifer Müller-Freckmann

Rafael Urbanczyk

Kontakt

Koordinierungsstelle des Forum Baulandmanagement NRW beim ILS NRW

Tel. +49 (0)231 9051-254

Fax +49 (0)231 9051-257

E-Mail baulandmanagement@ils.nrw.de

Layout

ILS NRW, Silvia Jentgens

Druck

1. Auflage 2006

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung und Quellenangabe
des Herausgebers

ISBN 3-8176-1133-1

Stadt, Land, Brache: Wohnstandorte im Wettbewerb

Tagungsdokumentation

17. März 2006

Rheinisches LandesMuseum Bonn

Melanie Just
Jennifer Müller-Freckmann
Rafael Urbanczyk

Vorwort



Städte und Gemeinden, die die Entwicklung ihrer Siedlungsfläche auf der Grundlage eines strategischen Baulandmanagements betreiben, haben im heutigen Wettlauf um Einwohner die besten Chancen. Das ist das Fazit der Fachtagung „Stadt – Land – Brache: Wohnstandorte im Wettbewerb“. Dabei kommt es nicht auf die einseitige Forcierung einer bestimmten räumlichen Kategorie an, sondern darauf, in regionaler Kooperation Stärken zu stärken – die der Städte, der Ballungsrandzonen und des ländlichen Raumes. Wie das in regionaler Zusammenarbeit funktioniert, hat die gastgebende Stadt Bonn mit den umliegenden Kreisen bereits eindrucksvoll gezeigt.

Über 160 Teilnehmer sind am 17. März auf Einladung des Forum Baulandmanagement NRW in das Rheinische LandesMuseum Bonn gekommen. Das Forum ist eine kommunale Initiative, unterstützt vom Ministerium für Bauen und Wohnen (MBV), den kommunalen Verbänden (ST NW, NWStGb, RVR) und dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW). Damit existiert ein leistungsstarkes Netzwerk von 34 Städten und Gemeinden aller Größenordnungen, Einwohnerentwicklungen, politischen Verhältnisse und Haushaltslagen. Unter der Schirmherrschaft des Bauministers Oliver Wittke soll die Zusammenarbeit mit der Grundstücks- und Wohnungswirtschaft weiter ausgebaut werden.

Begrüßung	
Sigurd Trommer, Stadtbaurat der Stadt Bonn, Vorsitz des Forums	4
Erfolgsmodell fachlicher Zusammenarbeit	
Das Forum Baulandmanagement NRW	
Jörg Köppen, Stadt Gladbeck, Geschäftsstelle des Forums	6
Ökonomische Betrachtungen	12
Kosten der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung	
Prof. Dr. Theo Kötter, Institut für Städtebau, Bodenordnung und Kulturtechnik (ISBK), Universität Bonn	12
Stadt und Boden – Ökonomische Wirkungen und Potenziale kommunaler Baulandstrategien	
Dr. Egbert Dransfeld, Institut für Bodenmanagement (IBoMa)	24
Unternehmerische Prämissen der Brachflächenrevitalisierung	
Dr. Rolf Heyer, LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG	34
Diskussion, Teil I	42
Zurück in die Stadt	45
Alternative Flächenentwicklung – WohnreWir Tremonia, Dortmund	
Birgit Pohlmann-Rohr, Stadtplanerin, W.I.R. Wohnen-Innovativ-Realisieren-Verein e.V.	46
Baulandmanagement in Nürnberg	
Wolfgang Baumann, Baureferent, Berufsm. Stadtrat der Stadt Nürnberg	56
Wesel an den Rhein!	
Dirk Hetkamp, Geschäftsführer ehw – Entwicklungsgesellschaft Hafen Wesel mbH	64
Diskussion, Teil II	67
Plädoyers: Grauer Grund vs. Grüne Wiese	69
Prof. Dr. Rainer Danielzyk, Direktor des ILS NRW	70
Dr. Hans-Ulrich Gruß, Direktor der LBS Westdeutsche Landesbausparkasse Münster	75
Stadtrat Ullrich Sierau, Planungsdezernent der Stadt Dortmund	77
Prof. Dr. Hans-Jürgen Schimke, Bürgermeister der Gemeinde Laer	83
Baulandmanagement – Chance für Kommunen und Regionen!	
Oliver Wittke, Minister MBV NRW, Schirmherr des Forums	85
Wie viel Kooperation ist möglich, wie viel Konkurrenz ist nötig?	89
Diskussion, Teil III	89
Ministerium, Podium und Plenum Moderation: Sigurd Trommer	
Teilnehmerverzeichnis	99

Begrüßung

Sigurd Trommer,
Stadtbaurat
der Stadt Bonn,
Vorsitz des Forums



Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Herzlich Willkommen im LandesMuseum in Bonn, einem schönen Gebäude, das vor noch gar nicht langer Zeit eine Metamorphose erfahren hat. Alt und Neu wurden auf gelungene Weise miteinander verbunden. Dies steht auch sinnbildlich für diese Tagung mit dem Titel „Stadt, Land, Brache: Wohnstandorte im Wettbewerb“ – zu der Sie von den Mitgliedern des Forum Baulandmanagement eingeladen wurden!

Gerne nimmt das Forum auch noch weitere Interessenten in seinen Kreis auf, ich möchte Sie dazu gern motivieren. Die Veranstaltung soll zeigen, mit welchen Themen sich das Forum Baulandmanagement beschäftigt. Neben Beispielen zum Umgang mit dem Bauland für Wohnzwecke werden daher im Folgenden heutige und zukünftige Strategien vorgestellt. Das Forum möchte aber aus der Diskussion auch neue Gedanken aufnehmen.

Land, Bauland: Zum Leben, zum Wohnen, zum Arbeiten. Eine existentielle, Jahrtausende alte Frage, eine immer wiederkehrende Frage!

Da wir heute in Bonn tagen, seien einige örtliche Bezüge zum Thema erlaubt. Diese Bezüge auch deshalb, weil sie in ihrer Individualität verdeutlichen, welche Breite und unglaubliche Vielfalt das Thema Baulandmanagement umfasst. Platz für individuelle Vorgehensweisen, für individuelle Prozesse, ein Thema, bei dem für den eigenen Standort kreative Wege zu entdecken sind und man natürlich durch die Erfahrungen des Anderen profitieren kann.

Wie konnte es kommen, so wird immer wieder gefragt, dass trotz des Bonn-Berlin-Beschlusses 1991 und des vermeintlich dadurch ausgelösten Niedergangs der Region Bonn diese in den vergangenen 15 Jahren von 900.000 auf 1 Million Einwohner gewachsen ist?

Die wesentlichen Gründe sind:

1. Die Frage der Wohnungsentwicklung wurde regionalräumlich und nicht in den Grenzen der jeweiligen Gemeinde angegangen.
2. Es wurde eine gemeinsame Siedlungsentwicklungsprognose erarbeitet.
3. Alle Gemeinden verständigten sich auf ein gemeinsames Flächenprogramm mit den Kategorien „sofort – mittelfristig – langfristig bebaubar“.
4. Gemeinsam wurden anspruchsvolle Qualitätskriterien hinsichtlich Standort, Architektur und Nutzungsansprüchen erstellt.
5. Ein Impulsprogramm zur Realisierung gemäß der genannten Kriterien wurde gestartet; 9.000 Wohneinheiten wurden darin erstellt; mit einer Auszeichnung der besten Ergebnisse wurde Wettbewerb erzeugt.
6. Das Land vertiefte mit der Regionalisierung der Wohnungsbaufördermittel die regionale Strategie.
7. Der regionale Wohnungsmarkt hat sich über 15 Jahre kraftvoll etabliert und wird weiterhin engagiert regional betrieben.

Indirekt ist also auch das eine besondere Form des Baulandmanagements in einem prosperierenden Raum, wobei die positive Entwicklung durch die mutige regionale Kooperation möglicherweise sogar ausgelöst, zumindest aber intensiv begünstigt wurde.

Im Sinne zukunftsweisender Ideen für das Baulandmanagement wünsche ich Ihnen eine anregende Tagung mit den jetzt folgenden Vorträgen und Diskussionen!

Erfolgsmodell fachlicher Zusammenarbeit

Das Forum Baulandmanagement NRW

Jörg Köppen,
Stadt Gladbeck,
Geschäftsstelle des
Forums



Was ist das Forum Baulandmanagement?

Das Forum Baulandmanagement ist in erster Linie ein interdisziplinäres und interkommunales Netzwerk mit dem Zweck, nachfragegerechte Baulandbereitstellung zu organisieren. Diese Schlagworte lassen sich noch um weitere ergänzen. Beispielsweise um den Wunsch, Städtebau und Stadtentwicklung aus dem Blickwinkel des Grundstücksmarktes zu verstehen, zu analysieren und zu steuern oder um die Frage, wie die privaten Bodenmarktmechanismen und das öffentliche Bau- und Planungsrecht am Besten zusammen wirken. Dies beschreibt zugleich den interdisziplinären Ansatz des Forums.

Was ist das Besondere am Forum?

Das Forum Baulandmanagement zeichnet sich durch eine große Bandbreite an Mitgliedskommunen aus. Das ist nicht nur Selbstzweck, sondern hat ebenso den positiven Effekt, dass eine große Anzahl an Fallkonstellationen vorliegt, mit denen sich das Forum auseinandersetzen kann, um hieraus Lösungsansätze in der Thematik des Umgangs mit Bauland, der Entwicklung von Bauland, kooperativer Mechanismen und Ähnlichem erarbeiten zu können. Über die große Bandbreite an Kommunen hinaus verfügt das Forum aber gleichzeitig über eine große Bandbreite an Disziplinen und Expertenwissen. Dazu zählen Planer, Experten im Bereich der Bodenordnung und Liegenschaften, Wirtschaftsförderer und Experten aus dem Bereich des Wohnungswesens. Das bildet jedoch nur den kommunalen Bereich ab. Dieser ist zusätzlich rückgekoppelt mit Vertretern aus der Wissenschaft, der Wirtschaft – insbesondere der Immobilienwirtschaft –, der Landesregierung und der Verbände, die für sich genommen alle auch bereits eine Bündelung verschiedener Fachlichkeiten und fachlicher Kapazitäten darstellen.

Wer ist das Forum?

Das Forum Baulandmanagement ist zunächst die Summe seiner Mitgliedskommunen. Ein räumlicher Schwerpunkt lässt sich dabei im Bereich des Ruhrgebiets, am Niederrhein, im Bergischen Land und auch in

der Bonner Region identifizieren. Darüber hinaus ist das Forum im Münsterland, im Aachener Raum und in Ostwestfalen-Lippe gut vertreten. Dennoch ist die Kapazität für Neuzuwächse, für weitere Mitgliedskommunen, insbesondere auch im Bereich der kleineren Gebietskörperschaften, noch nicht ausgeschöpft. Besonders hervorzuheben sind die teilnehmenden Organisationen. Dazu zählen das Bauministerium des Landes, die beiden Verbände Städtetag und Städte- und Gemeindebund, das ILS NRW, der Regionalverband Ruhr und, was sehr wichtig ist, auch die Immobilienwirtschaft, derzeit vertreten durch die drei großen Gesellschaften LEG, BauGrund und Thyssen-Krupp Immobilien.

Wie ist das Forum aufgestellt?

Die Organisationsstruktur (vgl. Folienpräsentation) des Forum Baulandmanagement hat sich seit einigen Jahren etabliert. Die Schirmherrschaft beim Ministerium für Bauen und Verkehr zeichnet sich durch die Besonderheit aus, dass der ehemalige Vorsitzende dieses Forums, der Oberbürgermeister von Gelsenkirchen, heute als Bauminister Schirmherr des Forums ist. Der aktuelle Vorsitzende ist Herr Trommer. Die Mitgliedskommunen stellen das Plenum dar. Die Produktpalette setzt sich aus Arbeitsgruppen, Werkstattgesprächen und Tagungen zusammen. Als Basis oder vielmehr als Qualitätssicherung dieses Prozesses dient die wissenschaftliche Begleitung. Das bedeutet, dass zusammen mit der Koordinierungsstelle der gesamte Prozess dokumentiert wird, damit das Fachpublikum, die Mitgliedskommunen, die Interessenten die erarbeiteten Resultate nach Hause tragen und auf die lokalen Problemstellungen anwenden können.

Das „mittlere Management“ wird durch die drei Bausteine Geschäftsstelle, Koordinierungsstelle und Lenkungskreis gebildet. Die Geschäftsstelle, die bei der Stadt Gladbeck liegt, hat die Aufgabe, das Forum in seiner Eigenschaft als Förderprojekt – was es ist und sein muss, um arbeiten und finanziert sein zu können – abzudecken und zu verwalten.

Die Koordinierungsstelle, angesiedelt beim ILS NRW, organisiert z.B. Veranstaltungen und dokumentiert die erarbeiteten Ergebnisse der letzten sechs Jahre seit Bestehen des Forums. Der Lenkungskreis nimmt die Rolle eines Aufsichtsrats im Forum ein, der die mittelfristige Planung, das Jahresprogramm sowie die inhaltliche Ausrichtung des Forums vorschlägt. Er stellt ein gewisses Abbild des Plenums dar, ist aber aus Gründen der Arbeitsfähigkeit kleiner und schlagfertiger organisiert.

Was hat das Forum bereits erreicht?

Das Forum hat seit dem Jahr 2000 in jedem Jahr ein Schwerpunktthema bearbeitet. Diese Schwerpunktthemen bauen ihrerseits aufeinander auf. Im Jahr 2000 entstand der Baustein „Baulandbeschluss“. Ziel war eine Fallsammlung, die darstellen sollte, inwieweit Städte kommunalpolitische Gremienentscheidungen und Ratsbeschlüsse heranziehen, um ihre Baulandpolitik, partizipative Prozesse, den Teilerwerb von Grundstücksflächen von Privaten etc. zu legitimieren. Es ging dabei um die Frage, wie viel Ratsbeschluss nötig und wie wenig möglich ist, um flexibel und fallbezogen arbeiten zu können. Daraus entwickelte sich im Jahr 2001 das Thema der Baulandstrategien. Eine Baulandstrategie stellt zum Beispiel der Zwischenerwerb durch die Kommune dar. Darüber hinaus wurden Arbeitshilfen für die Organisationsformen der Baulandbereitstellung erarbeitet. Anschließend stand 2002 die Fragestellung im Fokus, wie lohnenswert die Investition in Zuzug bzw. gegen Abwanderung – also in Wohnbaulandentwicklung – ist. Die Investition kann sich sogar, je nach Rechenweg, noch mehr als die Investition in Gewerbegebiete, in klassische Wirtschaftsförderung, rechnen. Wohnbaulandentwicklung stellt also eine sehr effiziente Form von Wirtschaftsförderung dar.

Im Jahr 2003 lag der Schwerpunkt, auch in einer gewissen Analogie zur Gewerbeflächenentwicklung, in der stadträumlichen und stadtreionalen Zusammenarbeit und der Frage, ob Wohnbaulandentwicklungen interkommunal organisiert werden kön-

nen. Ein sehr gutes Beispiel stellt in diesem Zusammenhang die Wohnbaulandentwicklung in der Region Bonn dar. Im Jahr 2004 schloss sich auch das Forum Baulandmanagement der Demografie-Diskussion an. Es ging dabei darum, die Qualität der Wohnbaulandentwicklung, die Schaffung von Wohnmöglichkeiten für besonders förderungswürdige Zielgruppen nicht nur durch Expansion, womöglich noch an die Ränder der Stadt, sondern innerhalb der Stadtstruktur und besonders unter Einbeziehung paralleler Schrumpfungstendenzen zu ermöglichen. Im Jahr 2005 wurde dieser Aspekt noch weiter vertieft, da die demografische Schrumpfung nur die eine Seite der Medaille ist. Die andere Seite stellt die Schrumpfung der finanziellen Möglichkeiten der Kommunen dar. Sie ist mindestens im gleichen dramatischen Maße zu beobachten und erforderte die Frage, inwieweit der „Alleingestaltungsanspruch“ der öffentlichen Hand zurückgefahren werden kann, ohne dort ein Vakuum zu hinterlassen, sondern dieses durch eine effektive Zusammenarbeit mit privaten Partnern zu kompensieren.

Daraus ergaben sich bereits sechs Jahre erfolgreicher Zusammenarbeit. Darunter ist zu verstehen, dass sich ein Fachnetzwerk gefunden hat, das es ermöglicht, auf Kollegen bezüglich sich aktuell aufdrängender Frage- und Problemstellungen zurückzugreifen. Es geht dabei um einen Erfahrungsaustausch und um das Nutzen von Vorarbeiten, um in der eigenen Situation weiter fortfahren zu können.

Was bietet das Forum?

Das Forum Baulandmanagement bietet zunächst Fachtagungen und damit den Austausch unter Experten. Die letzte öffentliche Fachtagung im Jahr 2004 bei der RAG in Essen hat der Stadt Gladbeck den Input gebracht, sich der Thematik „Mietreiheneigenheime“, sozial geförderter Einfamilienhäuser auf Mietbasis, als ein zusätzliches Produkt innerhalb ihrer Wohnbaulandentwicklung zu öffnen. Dies ist ein ganz konkreter Nutzwert einer solchen Veranstaltung.

Das Forum bietet darüber hinaus, in kurzen Abständen jeweils drei- bis viermal jähr-

lich, Werkstattgespräche an. Beispielhaft ist ein Gespräch zum Thema Buchwert und Bodenpreise zu nennen, bei dem der Einstieg über die Privatwirtschaft, nicht die Wissenschaft erfolgte. Das Interdisziplinäre schlug sich in der Mischung aus Unternehmensberatung, Immobiliensachverständigem und Gutachter, sowohl mit privatem als auch wissenschaftlichem Hintergrund, nieder. Nach Abschluss der Werkstattgespräche erfolgt eine entsprechende Werkstattdokumentation, die es den Mitgliedern ermöglicht, bei Interesse die Ergebnisse nachzulesen. Darüber hinaus werden auch Dokumentationen zu der Arbeit, zu den Expertisen, die sich aus der Jahresplanung ergeben, erarbeitet.

Der Internetauftritt des Forum Baulandmanagement bietet einen anderen Weg des Informationszugangs. Das Forum präsentiert sich unter www.forum-bauland.nrw.de und sichert damit einen Einstieg in die Themen, die bisher bearbeitet wurden. Über Hinweise und Antworten auf Ihre Fragen hinaus gibt es die Möglichkeit, in unsere Literatur, in unsere erarbeiteten Ergebnisse einzusteigen.

Wie geht es weiter?

Für das Jahr 2006 hat das Forum als inhaltlichen Arbeitsschwerpunkt das Schlagwort „Temporäre Nutzung“ gewählt. Dahinter steht die zentrale Fragestellung, welche Möglichkeiten sich ergeben, wenn eine Fläche aktuell keine baulichen Nachfolgenutzungen sinnvoll erscheinen lässt und keine attraktive Rendite zu erwarten ist. Welche Möglichkeiten gibt es, diese Flächen ruhen zu lassen? Können solche Instrumente zur Verbesserung der Stadt-Umfeld-Situation beitragen? Diese Fragestellungen werden vor dem Hintergrund, eine Wieder-Inwertsetzung zu einem späteren Zeitpunkt nicht auszuschließen, den Bodenwert „zu parken“ und erst dann zu realisieren, wenn die marktwirtschaftlichen Bedingungen wieder bessere sind, bearbeitet. Das ist das Thema, das dieses Jahr verfolgt werden wird. Ende 2006 werden hinreichende Ergebnisse präsentiert werden.

Die mittelfristige Perspektive bis 2008 greift auf, dass das Interesse an einer Fortführung dieses Forums groß ist, weil sich

der Bodenmarkt weiter entwickelt und weil es, wie die letzten sechs Jahre gezeigt haben, in jedem Jahr spannende neue Schwerpunkte gibt, die zu diskutieren und zu bearbeiten sind. Das wird auch im Jahr 2007 und 2008 nicht anders sein. Ein Antrag beim Bauministerium auf entsprechende Projektfinanzierung befindet sich in Vorbereitung ebenso wie ein Arbeitsprogramm und eine Themensammlung. Letztere widmet sich Fragestellungen, die die Auswir-

kungen neuer Planungsrechtsänderungen und neuer Finanzierungsansätze betreffen sowie auch die Frage, ob es möglich ist, renditeträchtige und nicht-renditeträchtige Entwicklungen in einer Stadt quer zu subventionieren. Das Forum wird sich sicher weiterhin mit den Dauerthemen Preisdämpfung, Eigentumsbildung und Familienförderung beschäftigen. Schwerpunkt soll natürlich weiterhin das sein, was aktuell von der Fachwelt nachgefragt wird.

FORUM
Bauland  Management

Erfolgsmodell fachlicher Zusammenarbeit

Stadt, Land, Branche: Wohnstandorte im Wettbewerb
17. März 2006 Rheinisches LandesMuseum Bonn



Wer ist das Forum Baulandmanagement?



Was ist das Forum Baulandmanagement?

Zahlreiche Kommunen Nordrhein-Westfalens haben sich seit dem Jahr 2000 mit Vertretern aus Wirtschaft und Wissenschaft im Forum Baulandmanagement zusammen geschlossen und entwickeln gemeinsam Strategien der nachfragegerechten Baulandbereitstellung.

Mit einem hohen Anspruch an Praxisnähe und Anwendungsbezug hat sich das Forum als interdisziplinäres und -kommunales Netzwerk zur wissenschaftlich begleiteten Bearbeitung aktueller städtebaulicher Herausforderungen etabliert.

Wer ist das Forum Baulandmanagement?

- Stadt Aachen
- Stadt Bielefeld
- Stadt Bocholt
- Stadt Bochum
- Stadt Bonn
- Stadt Bottrop
- Stadt Bürstadt (Hessen)
- Stadt Castrop-Rauxel
- Stadt Dortmund
- Stadt Düsseldorf
- Stadt Essen
- Stadt Euskirchen
- Stadt Gelsenkirchen
- Stadt Gladbeck
- Stadt Hamm
- Stadt Heiligenhaus
- Stadt Hennef (Sieg)



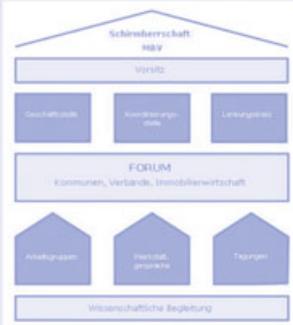
- Stadt Herne
- Stadt Hilden
- Stadt Kaarst
- Stadt Krefeld
- Stadt Leverkusen
- Stadt Minden
- Stadt Münster
- Stadt Ratingen
- Stadt Remscheid
- Stadt Rheinbach
- Stadt Sankt Augustin
- Stadt Solingen
- Stadt Unna
- Stadt Velbert
- Stadt Werne
- Stadt Wesel
- Stadt Wuppertal

Was ist das Forum Baulandmanagement?

Kommunen aller Größenordnungen, Einwohnerentwicklungen, politischen Verhältnisse und Haushaltslagen diskutieren konstruktiv, über räumliche Konkurrenzsituationen hinweg, über kooperative Strategien, und profitieren wechselseitig von den eingebrachten Erfahrungen, Ideen und Lösungsansätzen.

Vertreter aller relevanten kommunalen Bereiche wie Planung, Bodenordnung, Liegenschaften, Wirtschaftsförderung und Wohnungswesen kommen mit Wissenschaft, Wirtschaft, Land und Verbänden an einen Tisch.

Wie ist das Forum aufgebaut?



The organizational chart shows a hierarchy starting with 'Schönherrschafft' (Mayor's Office) at the top, followed by 'Vorsitz' (Chair). Below this are three boxes: 'Sozialräte', 'Kooperationsrat', and 'Lenkungsrat'. The central box is 'FORUM - Kommunen, Verbände, Immobilienwirtschaft'. At the bottom are three boxes: 'Anliegen', 'Fachkommissionen', and 'Themen', all supported by 'Wissenschaftliche Begleitung' (Scientific Support).

Ökonomische Betrachtungen

Kosten der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung

Prof. Dr. Theo Kötter, Institut für Städtebau, Bodenordnung und Kulturtechnik (ISBK), Universität Bonn

Stadt und Boden – Ökonomische Wirkungen und Potenziale kommunaler Baulandstrategien

Dr. Egbert Dransfeld, Institut für Bodenmanagement (IBoMa)

Unternehmerische Prämissen der Brachflächenrevitalisierung

Dr. Rolf Heyer, LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG

Diskussion, Teil I

Die nachfolgenden Vorträge beinhalten in ihren Anhängen die Foliendarstellung der Power Point Präsentationen.

Kontakt

Prof. Dr. Theo Kötter
www.isbk.uni-bonn.de

Dr. Egbert Dransfeld
www.iboma.de

Dr. Rolf Heyer
www.leg-nrw.de

Kosten der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung

„Die Fortführung der gegenwärtigen Trends der Raumentwicklung ist infrastrukturell nicht mehr finanzierbar.“



Prof. Dr. Theo Kötter,
Institut für
Städtebau,
Bodenordnung und
Kulturtechnik,
Universität Bonn

Mit dieser Feststellung weist der Schweizer Bundesrat bereits im Jahre 1996 darauf hin, dass die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die Folgekosten der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung die künftigen Handlungsspielräume der Kommunen sehr stark beeinflussen und einengen werden, wenn die ökonomischen Folgewirkungen und Zusammenhänge mit der Siedlungsentwicklung nicht bedacht werden.

Die Entwicklung der Siedlungsstruktur prägt seit Langem die Fachdiskussion in der Raumordnung sowie in der Regional- und Kommunalentwicklung. Standen zunächst die städtebaulichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen der sich ausbreitenden Siedlungsflächen im Vordergrund, so gelangen nunmehr zunehmend wieder die ökonomischen Gesichtspunkte in den Fokus; denn auch diesbezüglich hat es nicht an frühzeitigen „Mahnern“ gefehlt. So thematisierte Prof. E. Gassner diese Problematik schon 1966 in einer Veröffentlichung in der Stadtbauwelt und forderte, die ökonomischen Auswirkungen der Infrastrukturplanung auf die Bodenpreise für das baureife Land ebenso zu bedenken wie die langfristigen kommunalwirtschaftlichen Folgekosten. Das Thema erlebt angesichts der angespannten Situation der öffentlichen und privaten Haushalte eine Renaissance. Eine weitere Zuspitzung erfährt die Problematik durch den demografischen Wandel. So rückt bei der aktuellen Diskussion die Frage in den Mittelpunkt, wie denn bei einer langfristig abnehmenden Bevölkerung die Infrastrukturkosten getragen werden können.

Trends der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung

Anhaltende Suburbanisierungsprozesse führen seit den 1950er Jahren dazu, dass sich die Siedlungsfläche in Deutschland bei gleichzeitig abnehmender Siedlungsdichte ausdehnt. Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Fläche des Bundesgebietes beträgt derzeit 12,9 % bei einem Wachstum von rd. 93 ha pro Tag (Raumordnungsbericht 2005). Die Siedlungsflächenentwicklung hat sich längst sowohl von der Bevölkerungsentwicklung als auch

von der Entwicklung der Verkehrsfläche abgekoppelt und sich seit 1960 um ca. 130 % vergrößert, die Verkehrsfläche ist hingegen im gleichen Zeitraum lediglich um rd. 40 % und die Bevölkerung um ca. 22 % gewachsen. Diese Trends sind ein deutlicher Indikator dafür, dass sich ebenso die technischen Infrastrukturnetze der Ver- und Entsorgung sowie die Einzugsbereiche der sozialen Infrastrukturanlagen ausweiten. Dies stellt normalerweise kein Problem dar, solange sich die steigenden Infrastrukturkosten wie bisher auf eine anwachsende Anzahl von Nutzern bzw. Haushalten verteilen. In schrumpfenden Regionen trifft die Kostensteigerung indessen mit einer abnehmenden Bevölkerungsentwicklung zusammen. Die Kostenbelastung pro Einwohner oder Wohneinheit – je nachdem, welche Bezugsgröße zugrunde gelegt wird – steigt daher in manchen Teilregionen dramatisch an.

Die Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler ist zumindest mittelfristig von dieser Entwicklung noch nicht betroffen, wird es doch hier nach den vorliegenden Raumordnungsprognosen in den nächsten 15 Jahren zu einem etwa 10%igen, überwiegend zuwanderungsbedingten Bevölkerungswachstum kommen. Infrastrukturen haben jedoch eine lange Lebensdauer, und es gilt daher schon in Zeiten des Wachstums, den Kostenremanenzeffekt ins Kalkül zu ziehen. Die Ausweitung der Siedlungsflächen geht mit einer „Entdichtung“ einher, da die Trends nicht auf Wachstums-, sondern auf regionalen und überregionalen Wanderungsprozessen beruhen. Insbesondere anhaltende Stadt-Umland-Wanderungen fördern eine zunehmend disperse Siedlungsstruktur. In den östlichen Ländern verläuft dieser Prozess aufgrund der „nachholenden“ Suburbanisierung und der großräumigen Abwanderungstrends besonders forciert. So hat sich hier die durchschnittliche Siedlungsdichte von 2.000 E/km² Siedlungsfläche im Jahr 1992 auf ca. 1.650 E/km² im Jahr 2003 (- 17,5 %) verringert. Die Dichte in den westlichen Siedlungsbereichen hat im selben Zeitraum durchschnittlich um 5 % abgenommen. Eine generelle Trendwende bei der anhaltend hohen Freiraumwid-

mungsrates für Siedlungs- und Verkehrszwecke von derzeit noch über 90 ha/Tag ist trotz aller strategischen Bemühungen auf der Ebene der Regionen und der Kommunen, die sicherlich eine noch stärkere Zersiedlung der Landschaft haben verhindern können, nicht in Sicht.

Die Bundestrends und Durchschnittswerte sind indessen wenig aussagekräftig und müssen daher regionalisiert und teils räumlich differenziert betrachtet werden. Die Entwicklung verläuft in räumlicher Hinsicht wohl auch wegen der konkurrierenden Strategien der Kommunen höchst unterschiedlich, so dass wachsende und schrumpfende Räume unmittelbar benachbart sein können. Den Schwerpunkten des Wohnungsbaus an den Stadträndern, im Einzugsbereich der prosperierenden Agglomerationen und an anderen verkehrsgünstig gelegenen Standorten, die ganz wesentlich zur Ausweitung der Siedlungsflächen beitragen, muss daher besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Hinsichtlich der kurz-, mittel- und langfristigen ökonomischen Wirkungen der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung besteht noch weitgehend Unklarheit. Nur wenn die Kosten auf Basis ausreichend realitätsnaher Modellansätze erfasst werden, gelingt es, die zahlreichen Ursachen, Kostenträger, Zahlungsströme und Wechselwirkungen zu ermitteln sowie grundsätzliche Ansatzpunkte für ökonomische und planerische Interventionsmöglichkeiten für eine kostenorientierte Steuerung der Siedlungsentwicklung zu identifizieren.

Als Haupteinflüsse lassen sich vor allem drei Faktoren nennen, die sich zudem wechselseitig beeinflussen: Zunächst ist festzustellen, dass das individuelle Mobilitätsverhalten der Bewohner durch einen zunehmend „entfernungstoleranten“ Lebensstil sowie durch einen weiterhin steigenden Motorisierungsgrad (2005: 664 Pkw/1.000 E maximal; 2030: 785 Pkw/1.000 E maximal) geprägt wird. Zweitens hat der qualitative und quantitative Ausbau der Verkehrssysteme großen Einfluss auf die zurückgelegten Entfernungen. So hat sich die „Raum-

durchlässigkeit", d.h. die Möglichkeit, große Pendlerentfernungen zu überwinden, in den letzten Jahrzehnten durch den Ausbau der großräumigen Verkehrsinfrastruktur erheblich vergrößert. Dies hat Auswirkungen auf die regionalen Verflechtungen und zu einer Vergrößerung der Regionen geführt, die innerhalb einer Stunde durchquert werden und je nach Verkehrssystem Einzugsbereiche von bis zu 200 km umfassen können. Schließlich ist auch die Raumstruktur entscheidend, mithin die räumliche Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen und die Präferenz für die einzelnen Standorte, die die Verteilung der Funktionen im Raum bestimmen. Einerseits lassen sich Konzentrationsprozesse für bestimmte Nutzungen wie großflächige Einzelhandelsbetriebe, Logistikzentren, Gewerbegebiete, großflächige Freizeitzentren etc. feststellen und andererseits auch eine Dispersion der Wohnstandorte. Kunzmann (2001) hat in diesem Zusammenhang das anschauliche Bild von Archipelen geprägt, bei denen sich neue, überwiegend monofunktionale Kristallisationspunkte der Siedlungsstruktur in einem sich vergrößernden Einzugsbereich um die bestehenden Kernstädte entwickeln.

Analysemodelle für die Siedlungsstrukturkosten

Die ersten ökonomischen Betrachtungen und Analysen der Zersiedlung sind in den 1970er Jahren in den USA durchgeführt worden, um die Kosten des „urban sprawl“ zu ermitteln, ein Phänomen, das zunächst in den Einzugsbereichen der Großstädte an der Westküste der USA zu beobachten war. Für vergleichbare Siedlungsstrukturen hat Sieverts in Deutschland den Begriff der „Zwischenstadt“ geprägt. Die Charakterisierung dieses neuen Siedlungstyps einer automobilen Gesellschaft erfolgt bislang überwiegend anhand qualitativer Kriterien, wengleich naturgemäß die geringe Siedlungsdichte ein zentrales Merkmal darstellt. Typisch sind weiterhin die räumliche Segregation der Funktionen mit der Folge monofunktionaler Nutzungsstrukturen sowie ein andauerndes, sehr dynamisches Wachstum über die jeweiligen Siedlungsränder hinaus. Die flächenhafte Ausbreitung der Siedlungsfläche ohne erkennbare städtebauliche Struktur-, Schwerpunkt- und Zen-

trumsbildung bewirkt nicht nur eine starke Inanspruchnahme der Freiräume, sondern zugleich auch eine starke Abhängigkeit vom Auto als Verkehrsmittel; denn liniengebundene öffentliche Verkehrssysteme lassen sich bei der räumlich und zeitlich wenig konzentrierten Nachfrage nicht wirtschaftlich einsetzen. Solche Entwicklungen werden meist noch dadurch verstärkt, dass es in der Region keine interkommunal abgestimmten Entwicklungskonzepte gibt, die die nachteiligen Folgen aufzeigen und solchen Prozessen entgegenwirken.

Um die ökonomischen Wirkungen der Siedlungsentwicklung realistisch zu erfassen, fehlt es bis heute an einem konsistenten Modell, mit dem sich die vielfältigen Einflüsse und vor allem die ökonomischen Folgewirkungen der Siedlungsstrukturentwicklung abbilden lassen. Dazu müssen mindestens drei Wirkungsebenen (Region, Gemeinde, Baugebiet) und drei Wirkungszeiträume (kurz-, mittel- und langfristige Kosten) unterschieden werden. Auf der Ebene der Region und der Gemeinde ist der Einfluss der Siedlungsstruktur von besonderer Bedeutung.

So fallen beispielsweise aufgrund der Stadt-Rand-Wanderungen zunächst Wohn- und Infrastrukturstandorte auseinander mit der Folge, dass einerseits die Kernstädte weiterhin wichtige Infrastrukturleistungen für das Umland einschließlich der abgewanderten Personen erbringen müssen und andererseits sukzessive neue „Parallelinfrastruktur“ geschaffen werden muss, obwohl noch entsprechende Infrastrukturkapazitäten in den vorhandenen Innenstadtbereichen durchaus vorhanden sind. Das bedeutet, dass bei ökonomischen Analysen der Siedlungsstruktur eine regionale Betrachtungsweise unverzichtbar ist, bei der der Aufbau neuer und die Anpassung sowie der Rückbau bestehender Infrastruktur ebenfalls als Kosten der Siedlungsentwicklung zu bewerten sind. Auf der Gemeindeebene geht es unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten beispielsweise um die Frage, ob die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung in dem zentralen Ort mit effizient zu nutzender Infrastruktur liegen, oder ob eine eher dezentrale Entwicklung befürwortet wird mit der Folge, dass Vorhaltung, Unterhaltung

und Nutzung der Infrastruktur mit erheblich höherem Aufwand verbunden sind. Auf der dritten Ebene ökonomischer Analysen sind die einzelnen Baugebiete und deren Baustruktur zu betrachten. Hier handelt es sich meist um die Ebene für die bereits vielfach durchgeführten üblichen städtebaulichen Kalkulationen der projektorientierten, kurzfristigen Kosten und Einnahmen bei städtebaulichen Maßnahmen.

Eine entscheidungsrelevante ökonomische Analyse erfordert zugleich auch die Einbeziehung nicht nur der kurzfristigen Kosten, sondern auch der mittel- und langfristigen kommunalwirtschaftlichen Folgewirkungen von Siedlungsentwicklungen auf allen drei Ebenen. Weiterhin sind bei einer solchen Gesamtbetrachtung nicht nur die Infrastrukturkosten, sondern aus der Sicht der privaten Haushalte beispielsweise auch die Transportkosten einzubeziehen. Schließlich geht es auch um die Kosten, die der Gesellschaft entstehen, die jedoch nicht direkt zurechenbar sind, wie beispielsweise die Umweltkosten (Emissionsbelastungen – vor allem „Verlärmung“ – der Landschaft, Flächeninanspruchnahmen, Zerschneidung der Landschaft etc.) und die sozialen Kosten wie beispielsweise Unfallkosten, die zwangsläufig bei zunehmenden Pendlerentfernungen ansteigen.

Solche komplexen Modelle zur Abbildung der tatsächlichen Kosten der Siedlungs- und Infrastrukturkostenentwicklung mit diesen drei Ebenen und Betrachtungshorizonten sowie den vielfältigen Einflussfaktoren bestehen bislang nur ansatzweise. So hat Apel (2005) einen Vergleich von einer eher konzentrierten Siedlungsentwicklung und einer Siedlungsstruktur in suburbaner Lage, die aufgelockert, dispers und eher autoorientiert ist, vorgelegt und dabei volkswirtschaftliche, ökologische und soziale Kriterien betrachtet. Dabei schneiden suburbane Lagen gegenüber Siedlungsstrukturen mit hoher Dichte, die fußgänger-, fahrrad- und ÖPNV-orientiert sind, hinsichtlich aller drei Bewertungsbereiche erheblich schlechter ab.

Solche Betrachtungen sind bislang nur vereinzelt durchgeführt worden. Es überwie-

gen Teilmodelle, die einzelne Ausschnitte der Siedlungsstruktur in wirtschaftlicher Hinsicht abbilden. Dazu gehört auch der Bereich der technischen Infrastruktur, der sich relativ gut kalkulieren lässt, zumal hier ein sehr stringenter Zusammenhang zwischen Siedlungs- und Baustruktur sowie dem Kostenaufwand besteht.

Zusammenhänge von Siedlungs- und Baustruktur sowie Infrastrukturkosten

Für die Schweiz und Österreich liegen relativ aktuelle und aussagefähige Untersuchungen zu den ökonomischen Wirkungen der Siedlungsentwicklung vor (Bundesamt für Raumentwicklung der Schweiz (2000), Doubek (2001)). Sie bestätigen einige der bereits aus früheren Analysen bekannten Zusammenhänge zwischen Infrastrukturaufwand und Raumentwicklung. Der schweizer Untersuchung liegt ein Normkostenmodell zugrunde, bei dem hinsichtlich der Infrastrukturbereiche Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Verkehrserschließung und Stromversorgung unterschiedliche Siedlungs- und Baustrukturen bewertet werden. So werden die Kosten der technischen Infrastruktur für vier unterschiedliche Siedlungstypen (Stadt, Agglomerationsgemeinde, Regionalzentrum und ländliche Randgemeinde) mit jeweils fünf Baustrukturen (Streusiedlung, Bebauung mit freistehenden Einfamilienhäusern, Reihenhausbebauung verdichteter Art, Blockbebauung mit bis zu drei Geschossen, Blockbebauung mit mehr als drei Geschossen) ermittelt.

Im Ergebnis zeigt sich, dass offenbar die Baustruktur den Hauptkostenparameter für technische Infrastrukturanlagen der inneren Erschließung darstellt, da die Kostenrelationen zwischen den Baustrukturen bei allen Siedlungstypen recht ähnlich sind. In Abhängigkeit von der Baustruktur und der baulichen Dichte variiert der Infrastrukturaufwand ganz erheblich, ein Zusammenhang, den bereits Gassner und von Barby anhand von zahlreichen Fallstudien in den 1970er und 1980er Jahren empirisch nachgewiesen haben. Dabei kann der Erschließungsflächenaufwand als repräsentativer Indikator für den Infrastrukturaufwand ins-

gesamt betrachtet werden. Die Relation von Infrastrukturfächenaufwand und Geschossflächenzahl (GFZ) als Maß für die bauliche Dichte wird typischerweise durch eine Hyperbel repräsentiert. Eine geringere Verdichtung als eine GFZ von ca. 0,3 lässt demnach den Infrastrukturaufwand progressiv ansteigen, während ab einer GFZ von ca. 0,8 keine weiteren signifikanten Einsparpotenziale mehr zu erwarten sind. Dies bestätigen auch die beiden neueren empirischen Analysen bezogen auf die stadttechnischen Medien.

Infrastrukturkosten unter Schrumpfungsbedingungen

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sind die vorliegenden Untersuchungen allerdings nur noch begrenzt aussagefähig. Im Fokus steht künftig vor allem die Frage, wie sich der Infrastrukturaufwand bei abnehmender Bevölkerungszahl, mittelfristig noch steigenden Haushaltszahlen und zunehmenden Wohnungsleerständen entwickelt. Je nach Leerstandsquote erhöht sich die spezifische Leitungslänge der technischen Infrastruktur pro Einwohner bzw. Wohneinheit. Die stärkere Kostenremanenz bei der leitungsgebundenen Infrastruktur führt im Gegensatz zur sozialen Infrastruktur, bei der man durch die Anpassung einzelner Anlagen sehr viel leichter reagieren kann, insbesondere bei dispersen Leerständen in Verbindung mit erheblichen Anpassungsproblemen zu einer Erhöhung der spezifischen Nutzerkosten. Bei einer Halbierung der Einwohner- bzw. Haushaltszahl verdoppeln sich grundsätzlich die spezifischen Infrastrukturkosten pro Einwohner bzw. Haushalt (Koziol 2005). Das Szenario der perforierten Stadt, in der es wegen Bevölkerungsverlusten und Gewerbrachen verteilt über das gesamte Stadtgebiet zu punktuellen Funktionsverlusten kommt, ohne dass sich die Siedlungsfläche und die Infrastrukturnetze signifikant verkleinern ließen, verdeutlicht, dass eine solche Entwicklung sicherlich langfristig wirtschaftlich kaum tragfähig und damit auch nicht erstrebenswert sein wird. Die städtebauliche Innenentwicklung ist daher als Strategie auch unter ökonomischen Gesichtspunkten eindringlich einzufordern.

Infrastrukturkosten und Suburbanisierung

Eine Untersuchung, die sich mit den verkehrserzeugenden Wirkungen des kommunalen Finanzsystems am Beispiel der Region Hamburg befasst, zeigt sehr eindringlich, dass auch in den Regionen, die über ein hervorragendes Netz im öffentlichen Personennahverkehr verfügen, weitere Siedlungsentwicklungen ebenso in den Achsenzwischenräumen stattfinden und die Ausbreitung flächenhafter Infrastrukturnetze bewirken (Gutsche 2004). Die geringe Siedlungsdichte führt zugleich zu einer erheblichen Zunahme des Pkw-Verkehrs. Diese Beobachtungen lassen sich auch auf die Regionen München und Hannover übertragen. Dadurch werden Kostenstrukturen geschaffen und verfestigt, die weit in die Zukunft wirken und vor allem bei abnehmender Bevölkerung die wirtschaftliche Belastung erheblich ansteigen lassen. Durchgeführte Haushaltsbefragungen zeigen, dass die Kosten der Infrastrukturentwicklung einschließlich der Kosten der Mobilität für die einzelnen Haushalte bei privaten Standortentscheidungen kaum berücksichtigt werden. Es erfolgt eine Raumentwicklung auf „Kredit“ und mit staatlicher Subventionierung. Gleichwohl ist zu erwarten, dass der weiter steigende Mobilitätsaufwand aufgrund höherer Energiepreise künftig sicherlich stärker als bisher die Standortentscheidungen der Haushalte und Unternehmen beeinflussen und die künftige Siedlungsstrukturentwicklung in suburbanen Räumen verändern wird.

Die kommunalwirtschaftliche Sicht sowie Entwicklungs- und Anpassungsstrategien der Kommunen

In zahlreichen Veröffentlichungen wird festgestellt, dass Baulandentwicklung aus kommunaler Sicht eine ökonomisch lohnende Investition sei. Langfristig angelegte kommunalwirtschaftliche Betrachtungen liefern hingegen ein differenziertes Bild (Gutsche 2004). Steigende Einwohner- und Haushaltszahlen sind für Kommunen nicht grundsätzlich mit einer positiven Haushaltsentwicklung verbunden. Vielmehr sind die ökonomischen Wirkungen je nach vorhandener Infrastruktur und ihrer aktuellen

Auslastung, den erforderlichen neuen sozialen und technischen Infrastrukturanlagen und -einrichtungen sowie je nach geltendem kommunalen Haushaltsrecht differenziert zu betrachten. Wegen der sprunghaften Kostenentwicklungen durch notwendige Investitionen im Infrastrukturbereich und Mehraufwendungen in anderen kostenrelevanten Pflichtaufgabenbereichen der Kommunen kann ein Bevölkerungswachstum je nach Rahmenbedingungen in den Gemeinden durchaus auch zu einem negativen Haushaltssaldo führen.

Aus kommunalem Blickwinkel stellt sich die Frage, wie die Kosten der Siedlungs- und Infrastruktur abgeschätzt und deren Entwicklung ökonomisch gesteuert werden können. Erhebliche Gestaltungs- und Handlungsspielräume bestehen bekanntlich im Rahmen der städtebaulichen Planung, und zwar in siedlungsstruktureller Hinsicht bei der Standortwahl im Rahmen der Flächennutzungsplanung vor allem in Bezug auf die äußere Erschließung und in baustruktureller Hinsicht bei der Konzeption der Baugebiete auf der Ebene des Bebauungsplans in Bezug auf die innere Erschließung. Die Möglichkeiten, wie sich Kosteneinsparpotenziale im Rahmen der städtebaulichen Planung ohne Abstriche bei der städtebaulichen Qualität für neue Baugebiete erreichen lassen, sind bereits in zahlreichen Studien systematisch untersucht und dargelegt worden (z.B. Damm 1997). So zeigen die Ergebnisse zahlreicher städtebaulicher Wettbewerbe wie beispielsweise der Kommunalwettbewerb in Baden-Württemberg, an dem sich 15 Kommunen mit Siedlungsvorhaben zum Thema „Effizient erschließen“ beteiligt und zukunftsweisende Ansätze auf dem Städtebaukongress 1999 in Karlsruhe präsentiert haben, vielfältige innovative Konzepte zur kosten- und flächensparenden Erschließung von Wohngebieten. Die Einzigartigkeit jeder städtebaulichen Planungs- und Entwurfsaufgabe erfordert indessen eine ortsspezifische, individuelle Lösung, so dass lediglich verallgemeinerungsfähige Planungsempfehlungen für wirtschaftliche städtebauliche Entwürfe gegeben werden können.

Die siedlungsstrukturellen Einsparpotenziale, die Schiller/Siedentop (2005) anhand von vorliegenden Untersuchungen systematisch zusammengestellt haben, sind beachtlich. Je nach Untersuchung und getroffenen Annahmen lassen sich offensichtlich im Extremfall auf der Ebene des einzelnen Baugebietes bis zu 80 % der Kosten für die technische Infrastruktur einsparen. Auch hier fällt wiederum auf, dass die Einsparpotenziale im Bereich der sozialen Infrastruktur demgegenüber sehr viel geringer ausfallen. Wenngleich vielfach von vereinfachenden Modellannahmen wie einer homogenen Baustruktur ausgegangen wird, so sind solche Auswertungen für die Planungspraxis durchaus hilfreich. Sie fördern die wesentlichen Kostenparameter zu Tage und schärfen den Blick für die wichtigen, kostenrelevanten Handlungsbereiche.

In dem Dossier des Schweizer Bundesamtes für Raumentwicklung (2000) werden drei alternative Anpassungsstrategien für die Infrastrukturbereiche Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Verkehrserschließung und Stromversorgung untersucht. Unterschieden werden die Strategien „Auffüllen“ (städtebauliche Innenentwicklung), „Standard“ (Fortschreibung des Status quo, wobei eine disperse Entwicklung darunter nicht subsumiert wird) und „weitere disperse Entwicklung“. Die jeweiligen Grenzkosten der Strategien, die erheblich variieren und sich um immerhin 400 bis 500 % unterscheiden, verdeutlichen sehr eindrucksvoll die Notwendigkeit, die Steuerung der künftigen Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung stärker unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten vorzunehmen.

Aus dem Blickwinkel der öffentlichen Hand sind auch die Mobilitätskosten relevant, die der Allgemeinheit für die bedarfsgerechte Mobilitätssicherung der sog. „immobilen“ Bevölkerungsgruppen entstehen. In einer Analyse für Österreich werden beispielhaft die Transportleistungen für Kindergartenkinder- und Schülertransporte, Essen auf Rädern und Heimhilfebesuche in Abhängigkeit von der jeweiligen Siedlungsstruktur und den damit zusammenhängenden Transportdistanzen abgeschätzt (Doubek 2001).

Je 1.000 Einwohner ergeben sich hier bei einer „kompakten Ortschaft“ 1.750 €/Jahr und bei einer „agraren Streusiedlung“ immerhin 80.000 €/Jahr. Die Zahlenwerte unterstreichen nicht nur erwartungsgemäß die signifikante Abhängigkeit der Transportaufwendungen von der Siedlungsdichte, sondern zeigen auch deutlich auf, dass die Absolutbeträge durchaus Größenordnungen erreichen, die für die Budgets öffentlicher Haushalte und für diejenigen Akteure, die diese Kosten zu tragen haben, von großer Relevanz sind. Angesichts des demografischen Wandels muss daher auch die Mobilität als Kostenfaktor stärker als bisher bei künftigen siedlungsstrukturellen Entwicklungen beachtet werden.

Kostentransparenz durch kommunalwirtschaftliche Kalkulation

Angesichts der Langfristigkeit und des komplexen, von zahlreichen Abhängigkeiten und unterschiedlichen Zahlungsströmen geprägten ökonomischen Wirkungsgefüges der Siedlungsentwicklung ist Kostentransparenz als Grundlage für rationale, strategische Planungsentscheidungen in den Kommunen unverzichtbar. Projektbezogene, kurzfristige Kostenkalkulationen reichen dafür nicht aus. Es bedarf vielmehr langfristig angelegter, kommunalwirtschaftlicher Betrachtungen und Abschätzungen, die eine ökonomische Bilanz der geplanten Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung im Vergleich zu Planungsalternativen und zur Status-quo-Entwicklung liefern. Solche Betrachtungen bieten sich zweckmäßigerweise auf der Ebene des Flächennutzungsplans für das gesamte Gemeindegebiet an, der künftig verstärkt als strategisches Instrument der Kommunalentwicklung einzusetzen ist. So lässt sich für einen Planungszeitraum von 15 Jahren eine langfristige Flächen- und Standortdisposition für Baugebiete und Infrastrukturanlagen durchführen und damit eine Gesamtschau der Kosten erstellen, die auf die Kommunen zukommen werden. Die projektbezogenen Kalkulationen müssen deshalb durch eine integrierte dynamische Kalkulation der Siedlungskosten als strategische Entscheidungsgrundlage für die Kommunen ergänzt werden.

Dabei sind neben den einzelnen Projektkosten auch die aus stadtwirtschaftlicher Sicht entstehenden Folgekosten sowie die Auswirkungen auf den Kommunalhaushalt zu berücksichtigen.

Fazit

Die vorliegenden Analysen zeigen, dass sowohl in wachsenden als auch in schrumpfenden Regionen die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Siedlungs- und Infrastruktur an Grenzen stößt. Es bedarf daher strategischer Entscheidungs- und Planungsgrundlagen, um die ökonomischen Wirkungen der Siedlungsentwicklung frühzeitig zu erfassen und zuverlässig beurteilen zu können. Daher ist eine integrierte dynamische Kalkulation im Rahmen von Planungsprozessen unter kommunalwirtschaftlichen Gesichtspunkten durchzuführen. Bleibt die Frage, wie die gewonnenen Erkenntnisse zur kostenorientierten Steuerung der Siedlungsstruktur verwendet und umgesetzt werden können. Es wird zunächst sinnvoll sein, die Modelle für eine verursachergerechte Kostenüberwälzung weiter zu entwickeln. Gleichzeitig dürfen die Bemühungen nicht verringert werden, durch regional abgestimmte und flächensparende Siedlungsweisen die Kosten zu minimieren; denn die zur Zeit diskutierten ökonomischen Steuerungsmodelle werden allein nicht zu nachhaltigen Lösungen führen. Insbesondere sollten die Strategien der Innenentwicklung mit oberster Priorität fortgesetzt werden. Weiterhin müssen neben hoheitlichen Instrumenten verstärkt kooperative Ansätze der interkommunalen Zusammenarbeit genutzt werden. Die bisherigen Erfahrungen in einigen Regionen zeigen, dass sich beispielsweise durch die Vereinbarung von Qualitäts- und Kostenstandards städtebaulich sinnvolle, sozial gerechte, ökologisch vertretbare und wirtschaftlich tragfähige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklungen gestalten lassen.

„Was wir heute tun, wird man später danach beurteilen, wie wir die Zukunft vorbereitet und für ihre Entfaltung die Möglichkeiten freigehalten haben“ (Fritz Schuhmacher)

**Stadt, Land, Brache:
Wohnstandorte im Wettbewerb**

17. März 2006 in Bonn

**Kosten der Siedlungs- und
Infrastrukturentwicklung**

Prof. Dr.-Ing. Theo Kötter

**Kosten der Siedlungs- und
Infrastrukturentwicklung**

1. Kosten und Kostenparameter der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung
2. Ökonomische Ansätze der Siedlungsflächensteuerung:
 - Flächenausweisungsrechte
 - Kostenumlagekonzepte
 - steuerliche Ansätze
3. Fazit

**Index gesellschaftlicher Kosten der dispersen
Siedlungsentwicklung**

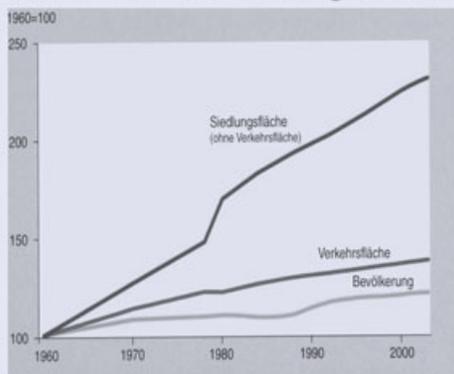
Kosten / Belastungen pro Einwohner (EW) nach Kostenarten (im Vergleich zu urbanen Lagen (=100) mit hoher Dichte und Fußgänger-, Fahrrad- und ÖPNV-Orientierung	Siedlungsstruktur suburbane Lage, aufgelockert, dispers, autoorientiert
Volkswirtschaftliche Kosten	
der technischen Siedlungsinfrastruktur (Straßen, Wege, Leitungsnetze)	200 - 300
der sozialen Siedlungsinfrastruktur	100 - 150
des öffentlichen Personennahverkehrs	200 - 300
des individuellen Personennahverkehrs	150 - 200
des Güterverkehrs einschl. Servicedienste wie Post, Müllabfuhr u.a.	150 - 200

nach Apel (2005)

**Index gesellschaftlicher Kosten der dispersen
Siedlungsentwicklung**

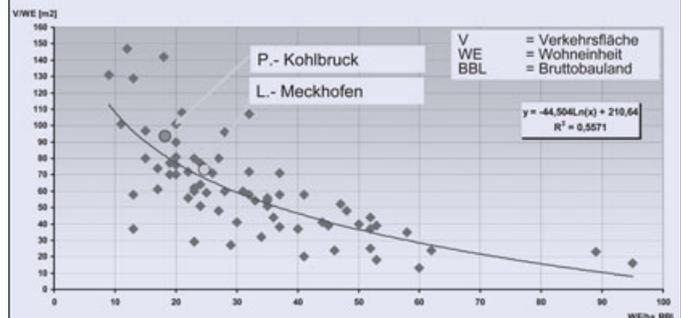
Kosten / Belastungen pro Einwohner (EW) nach Kostenarten (im Vergleich zu urbanen Lagen (=100) mit hoher Dichte und Fußgänger-, Fahrrad- und ÖPNV-Orientierung	Siedlungsstruktur suburbane Lage, aufgelockert, dispers, autoorientiert
Ökologische und soziale Belastungen	
Flächeninanspruchnahme für Siedlung u. Verkehr (m ² /EW)	300 - 400
Versiegelte Fläche (m ² /EW)	200 - 300
Fragmentierung / Zerschneidung d. freien Landschaft	> 300
Energieverbrauch (Gebäude und Verkehr)	200 - 300
Emissionen (Luftschadstoffe) (kg/EW)	150 - 200
Verkehrslärm	100
Verkehrsunfälle	100 - 200
Verlust an Sicherheit im öffentlichen Raum (abnehmender Fußgängerfrequenzierung)	> 300

Trends und Kosten der Siedlungsentwicklung



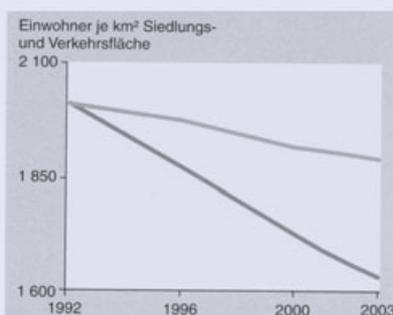
Siedlungs- und Verkehrsfläche 1960 - 2003 in den alten Ländern BBR (2005)

**Verkehrsflächenaufwand und
Bruttowohnungsdichte**



Kötter 2002

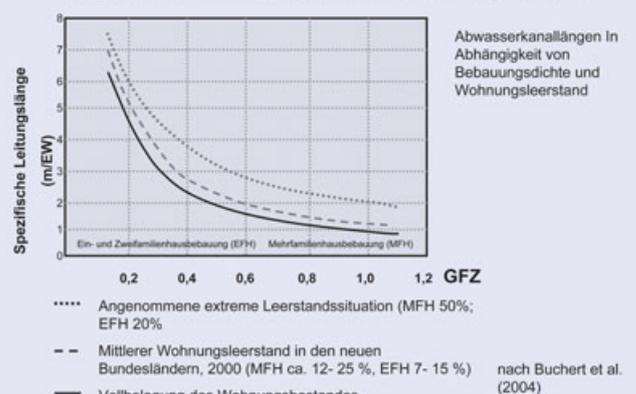
Trends und Kosten der Siedlungsentwicklung



BBR (2005)

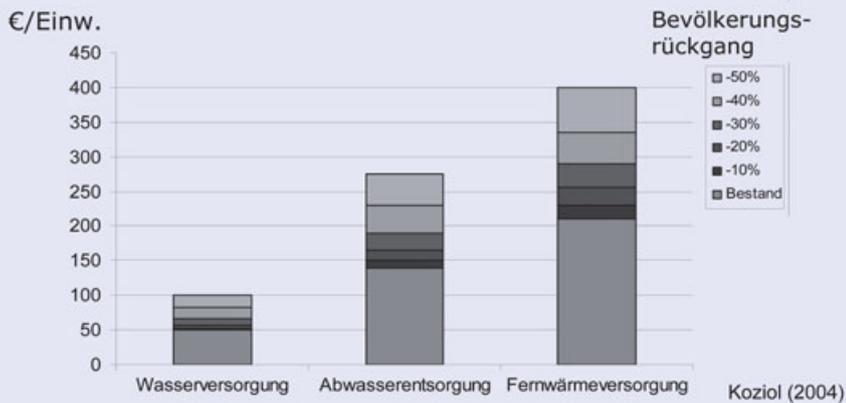
Anhaltende Suburbanisierung führt bei Ausweitung der Siedlungsfläche zu einer Verringerung der Siedlungsdichte

Infrastrukturaufwand und Siedlungsdichte

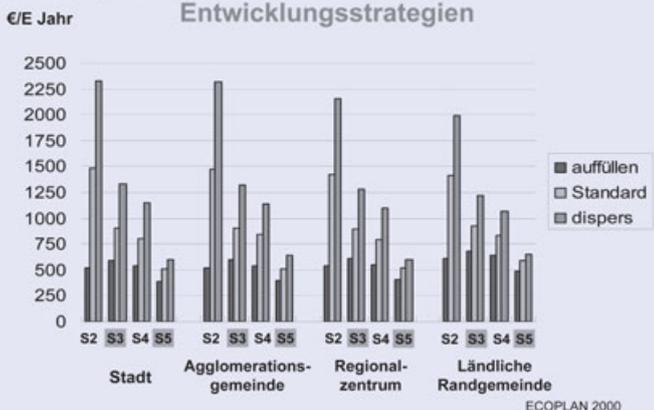


nach Buchert et al. (2004)

Kostensteigerung der technischen Infrastruktur bei Bevölkerungsrückgang



Langfristige Grenzkosten unterschiedlicher Entwicklungsstrategien



1. Handelbare Flächenausweisungsrechte

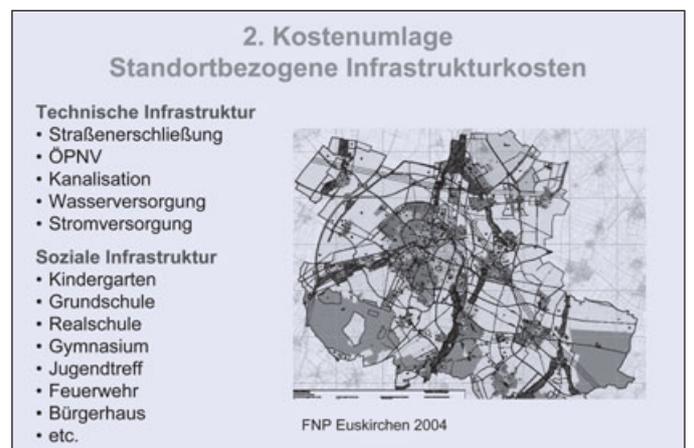
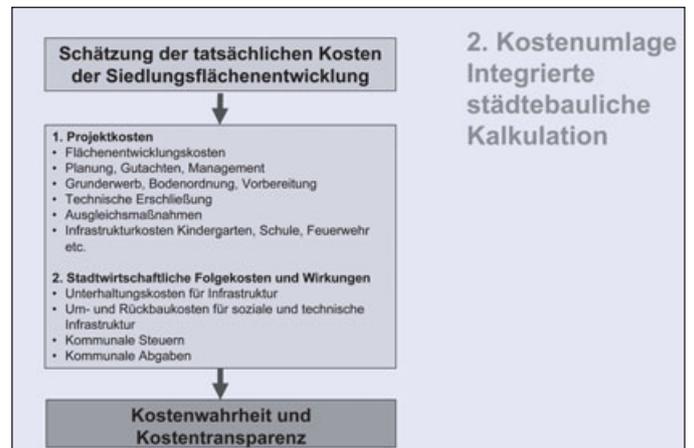
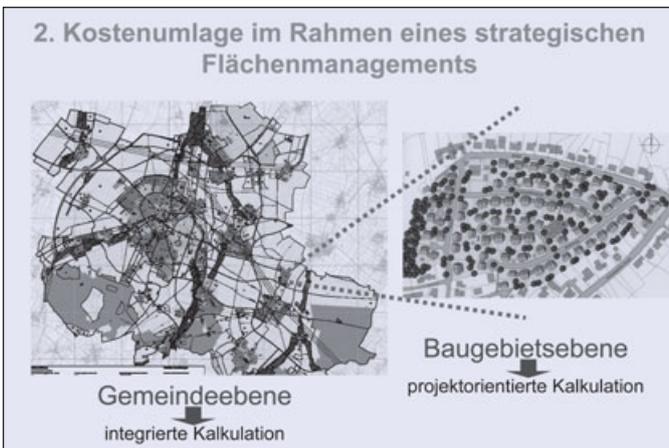
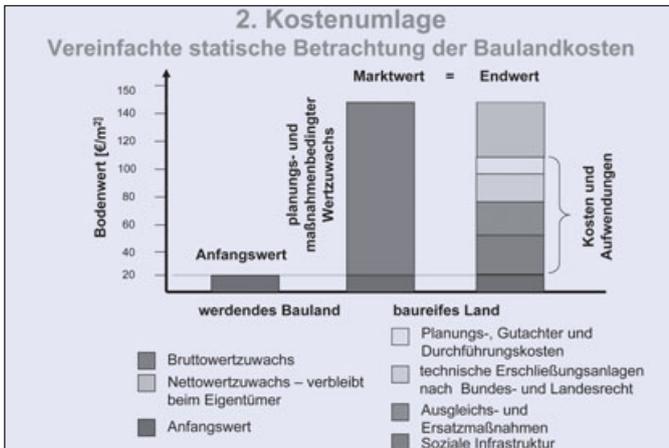
- Absolute Mengenbegrenzung der ausweisbaren Flächen in einer Planungsperiode
- Erstzuteilung der Flächen (a) nach sozio-ökonomischen und flächenbezogenen Kennziffern, (b) nach Auseisung in einem Basiszeitraum (c) nach ökologischen Kriterien
- Handel von Ausweisungsrechten mit Nachbarkommunen und Landesentwicklungsbörse
- Räumliche Steuerung weiterhin über Regional- und Bauleitplanung
- Schutz wertvoller Flächen durch Natur- und Landschaftsschutz
- Ökonomisch effiziente Inanspruchnahme von Flächen (Mengenziel)
- Hohes Lenkungspotenzial bei restriktiver Mengenbegrenzung

Ökonomische Steuerungsansätze für die Baulandausweisung

1. Handelbare Flächenausweisungsrechte
 - regional
 - landesweit
 - bundesweit
2. Kostenumlage
 - verursachergerechte Umlage
 - Umlagefonds
3. Steuerliche Ansätze
 - Bodensteuer
 - Flächensteuer

1. Handelbare Flächenausweisungsrechte - Kritik am Konzept -

- Reine Marktorientierung steht im Widerspruch zum Abwägungsgebot der Raumordnung („...Anforderungen des Raumes...“)
- Das Prinzip der dezentralen Konzentration wird unterlaufen
- Verstärkung der Suburbanisierung, da Umlandgemeinden Ausweisungsrechte aus peripheren Gebieten erwerben würden
- Abwägungsgebot der Bauleitplanung wird verletzt („...sobald und soweit es die städtebauliche Entwicklung und Ordnung ...“)
- Flächenrationierung führt zu Ungleichbehandlung alter und neuer Umwidmung
- Flächenhafte Bodenpreissteigerungen und folglich zu Vermögensbildung im Bestand („windfall-profits“)



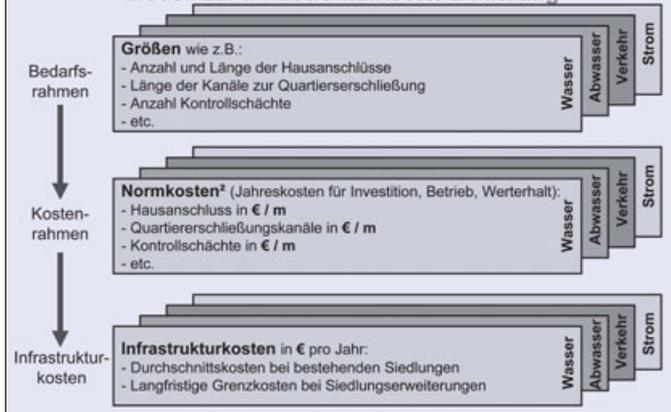
2. Kostenumlage

Maßstabsebenen der städtebauliche Kalkulation

	Projektbezogene Kalkulation	Integrierte Kalkulation
Zweck	Ermittlung und Überwälzung der Erschließungskosten	Ermittlung und Überwälzung der städtebaulichen Folgekosten
räumlich	Baugebiet Quartier	gesamtes Gemeindegebiet bzw. Stadtgebiet
zeitlich	Projektdauer, kurzfristig	Planungshorizont 15 Jahre mittel- und langfristig
inhaltlich	projektbezogene technische Infrastruktur	kommunale Infrastrukturausstattung
Planungs- ebene	Bebauungsplan	Flächennutzungsplan
Kostenarten	Entwicklungs- und Investitionskosten	Folgekosten und Folgewirkungen der Siedlungsflächenentwicklung

2. Kostenumlage

Modell zur Infrastrukturkostenermittlung



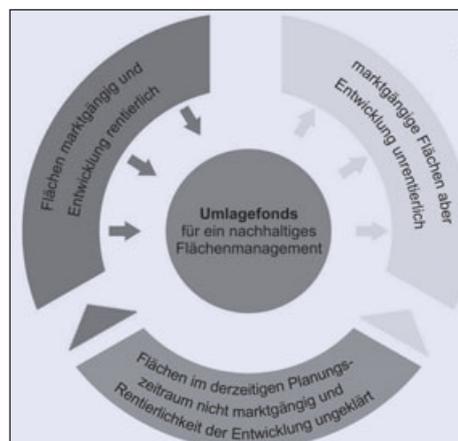
2. Kostenumlage

1. Ermittlung der notwendigen technischen Infrastruktur (äußere und innere Erschließung) und sozialen Infrastruktur
2. Standortbezogene Zuordnung der sozialen Infrastruktur (normative Festlegung von Einzugsbereichen, Erreichbarkeit)
3. Ermittlung der derzeitigen Kapazität
4. Künftiger Kapazitätsbedarf (qualitativ, zeitlich)
5. Neubau-, Erweiterungs- oder Anpassungsbedarf
6. Standortbezogene Investitionskostenkalkulation

Kostenumlage durch

- Verursachergerechte Überwälzung auf Planungsbegünstigte
- Kommunaler Umlagefonds

2. Kostenumlage Konzept Umlagefonds



3. Steuerliche Ansätze

Flächensteuer

Ansatz:

- Steuerbelastung nach Fläche, Intensität der Nutzung oder Grad der Flächenversiegelung

Wirkungen und Probleme:

- ökologische Wirkungen
- lediglich geringe Differenzierung der Steuerbelastungen möglich
- gewünschte Effekte vor allem in Gebieten mit geringer Dichte
- geringer Verwaltungsaufwand

3. Steuerliche Ansätze

Anforderungen an die Bodenrichtwerte als Bemessungsgrundlage der Bodensteuer

1. Flächendeckung: Bodenrichtwerte müssen für alle Grundstücke vorliegen
2. Aussagekraft: Eindeutige Zuordnung der Grundstücke zu Richtwertzonen
3. Genauigkeit: Grundstücke einer Zone müssen hinreichend vergleichbare Lage- und Nutzungsmerkmale aufweisen
4. Zuverlässigkeit: Bodenrichtwerte müssen nachvollziehbar und vergleichbar ermittelt werden.

3. Steuerliche Ansätze

Bodenwertsteuer

Ansatz:

- Belastung entsprechend der tatsächlichen Bodenwerte
- ggfs. Einbeziehung der Gebäudewerte als Bemessungsgrundlage
- Bodenrichtwerte als Basis

3. Steuerliche Ansätze

Bodenwertsteuer

Wirkungen und Probleme:

- Mobilisierung von Flächen
- Förderung lageadäquater Nutzungen und Nutzungsintensivierung
- Akzeptanzprobleme bei der Umsetzung im Bestand (insbesondere Ein- und Zweifamilienhäuser)

Fazit

- In schrumpfenden und wachsenden Regionen stößt die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Infrastruktur an Grenzen
- Zur Steuerung einer kostenbewussten Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung ist ein Instrumenten-Mix planerischen, ökonomischen und kooperativen Instrumenten zweckmäßig
- Flächensparende Strategien (Flächenrecycling, (Nach-) Verdichtung) können durch ökonomische Instrumente nicht ersetzt werden und bleiben daher unverzichtbar

Stadt und Boden – Ökonomische Wirkungen und Potenziale kommunaler Baulandstrategien

Dr. Egbert Dransfeld,
Institut für
Bodenmanagement
(IBoMa)



Was ist die richtige Baulandstrategie?

„Die Zeit“ berichtete kürzlich über eine denkwürdige Vorgehensweise einer bayrischen Stadt und titelte: *„Deutschland schafft die Eigenheimzulage ab, Kaufbeuren in Bayern führt sie wieder ein.“*

Die Stadt möchte neue Familien gewinnen und zahlt für jedes Kind eines „Zugereisten“ 5.000 €. Ziel soll sein, den Mittelstand anzulocken, jedoch nur unter der Prämisse, dass dieser hier auch ein Haus baut. Der „Zugereiste“ muss aber mindestens 200.000 € anlegen. Das „Neckermann-Standardhaus“ für 120.000 oder gar nur 80.000 € ließe sich also in Kaufbeuren – bei Inanspruchnahme der Förderung – nicht mehr realisieren. Zusätzlich wird mit einem kostenlosen Kindergartenplatz für ein Jahr, einer kostenlosen einjährigen Busfahrkarte sowie einem Rabatt von 20 % auf die Monatskarte nach München geworben.

Der Artikel stellt den konkreten Fall eines Familienvaters dar, der diesen Verlockungen nicht widerstehen konnte und sich entschloss, nach Kaufbeuren zu ziehen. Der Artikel endet mit dem Satz: *„Nachdem dieser Familienvater mit seiner Familie nach Kaufbeuren gegangen ist, leben in Peiting, einem Ort östlich von Kaufbeuren, drei Kinder weniger“*. Das ist wohl kreativer Standortwettbewerb um neue Einwohner. Ist es aber auch eine Erfolg versprechende Baulandstrategie? Eine Baulandstrategie im umfassenden Sinn ist hier sicherlich nicht gegeben, weil sie nur ein Teilsegment, nämlich den Verkauf, umfasst.

Der Fall wirft verschiedene Fragen auf: Was sind erfolgreiche Baulandstrategien? Entwickelt kommunale Baulandpolitik – das ist vermutlich die Motivation des Oberbürgermeisters in Kaufbeuren – so viel positives Wirkungspotenzial? Löst man so die demografischen Probleme? Welche fiskalischen Wirkungen erwachsen aus der kaufbeurerischen Angebotspolitik? Kann man sich diese eigentlich leisten? Kann diese Baulandpolitik womöglich zu einem „Zu-

schussgeschäft“ werden? Die Strategie in Kaufbeuren scheint zunächst erfolgreich zu sein, da es Familien gibt, die sich anlocken lassen.

Voraussetzung: Baugrund!

Um erfolgreiche Baulandpolitik betreiben zu können, ist die Verfügbarkeit von bebaubaren Flächen zentrale Voraussetzung; man braucht Bauboden. Es sind die „klassischen“ Aspekte, die hier zu beachten sind. Im Sinne der auch heute immer noch geltenden „golden rule“ des Bodenmarktes ist es wichtig, dass „Baugrundstücke zur richtigen Zeit, an der richtigen Stelle, zu einem angemessenen Preis bereitstehen“. Bauland muss, und das ist das Wesentliche, zunächst produziert werden. Hierfür sind entwicklungsfähige Grundstücke essenziell. Das war schon immer so.

Urbanisten wie Le Corbusier und andere seiner Zeit haben Visionen für die Stadtentwicklung entworfen, haben aber die Bodenkomponente der Stadtentwicklung, insbesondere die Frage der Verfügbarkeit von Boden, vergessen. Vielleicht sind die Visionen sozialer Stadtentwicklung auch gerade deshalb gescheitert. Andere waren dagegen vorausschauender: Howard und die Gartenstadtbewegung insgesamt sind dafür ein gutes Beispiel. Sie haben sich sehr stark mit der Frage beschäftigt, wie sozialer Städtebau vor dem Hintergrund einer bestimmten Bodenrechtsverfassung auch tatsächlich umgesetzt werden kann. In Großbritannien hat die praktische Umsetzung – mit Ausnahme von Letchworth Garden City – dennoch nicht funktioniert.

Der Bodenmarkt – kein Markt wie jeder andere!

Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Wirtschaftsentwicklung setzen Boden voraus. Stadt braucht Boden! Boden kann jedoch auch ohne Stadt bestehen! Bauboden muss zunächst vom Ackerland zum vollbaureifen Grundstück „produziert“ werden. Bauboden kann auch durch die Mobilisierung von Brachen und mindergenutzten Grundstücken (aus dem Bestand) neu entstehen. Aber wie

kommt man konkret zu Bauboden? Hoenig fragt hierzu in seinem Buch „Grundeigentum und Baufreiheit“:

„Wem gehört das Stadterweiterungsgelände, wem gehört der unbebaute Boden, der Rohstoff des Städtebaus in der Landesplanung?“

Zur Beantwortung dieser Frage ist ein kleiner Exkurs notwendig: Der Bodenmarkt ist kein Markt wie jeder andere, sondern ein eingeschränkter Markt. Grundstücke sind bekanntlich immobil. Es gibt zudem das Angebotsmonopol der Gemeinden. Boden ist aber auch (Handels-)Ware und es lässt sich Geld damit verdienen. Spekulative Verhaltensweisen sind die Folge. Viele weitere Punkte ließen sich ausführen.

„Spagat des deutschen Bodenrechtes“

Im deutschen Bodenrechtssystem herrscht eine Diskrepanz zwischen dem Anspruch einer gut funktionierenden hoheitlichen Bodenmarktsteuerung auf der einen Seite – unterstrichen durch ein rechtsverbindliches Planungssystem oder auch durch die Einrichtung der Gutachterausschüsse – und einer relativ schwachen (öffentlichen) Implementierung auf der anderen Seite. Es besteht eine Art „Spagat“ zwischen einem starken räumlichen Steuerungsanspruch und einer den Alt- und Zwischeneigentümern möglichst viele Freiheiten lassenden Bodenpolitik. Die negativen Auswirkungen sind:

- übermäßige Hortung von untergenutzten Grundstücken (Baulücken),
- eine vergleichsweise hohe Flächeninanspruchnahme und
- ein tendenziell hohes Bodenpreisniveau.

Beklagt wird auch die unzureichende Möglichkeit, „leistungslose“ Bodenwertgewinne zugunsten der öffentlichen Seite zu nutzen. Hier zeigt sich gewissermaßen auch ein Zwiespalt, der vielleicht in jedem steckt, der Eigentum besitzt. Man ist sehr schnell z.B. mit Gesetzesänderungen einverstanden – solange es „nur“ den Raum und nicht das Eigentum an Grund und Boden selbst betrifft. Es besteht also eine ambivalente Problemwahrnehmung. Vielleicht ist das der eigentliche „Spagat“ des deutschen Bodenrechtes.

Baulandstrategien sind bodenreformerischer Ersatz!

Kommunale Baulandstrategien, insbesondere Grundsatzbeschlüsse zum Baulandmanagement, sind Versuche, den oben dargestellten „Spagat“ des deutschen Bodenrechts zu überwinden und ein Optimum an allokativer und distributiver Steuerung zu erzielen.

Es gibt in den Kommunen eine große Vielfalt unterschiedlicher Baulandstrategien. Häufig sind sie durch sog. kommunalpolitische Grundsatzbeschlüsse zum Baulandmanagement operationalisiert worden, deren Inhalte, je nach lokaler Situation, stark variieren. Folgende Auszüge von Regelungen in kommunalen Baulandbeschlüssen lassen sich beispielsweise finden:

- „Schaffung von Baurecht nur, wenn die Kommune vorher alle Flächen im eigenen Grundbesitz hat“
- „Koppelung der Wirksamkeit der Kaufverträge an den Erwerb der gesamten zu beplanenden Fläche“
- „Verkauf von 25 % des Bruttobaulands an die Stadt zum Verkehrswert vor Planungsbeginn“
- „Abgabe von Bauland unter der Prämisse, dass vor Umlegungsbeginn freiwillige Leistungen vereinbart wurden“
- „Baurechtschaffung nur, wenn eine Kommune Verfügungsoptionen über 40 % des verbleibenden Nettobaulandes hat“
- „40 % unentgeltlicher Flächenabzug“
- „Ankauf der öffentlichen Flächen nur zum Bauerwartungslandwert (Rest zum Preis von Rohbauland)“
- „100 % Zwischenerwerb, langfristige Bodenvorratspolitik“
- „Sicherstellung, dass die planungsbedingten Wertzuwächse zumindest in Teilen für die projektkausalen Kosten aus der Baulandentwicklung genutzt werden können“.

Die Kreativität bei den Detailregelungen ist groß. Kommunen, die eine veränderte Baulandpolitik anstreben, brauchen solche Beschlüsse; ohne sie können wohnungspolitische Ziele nicht realisiert werden, denn der Bodenmarkt ist ein dem Wohnungsmarkt vorgelagerter Markt! Wenn er nicht vernünftig funktioniert, kann auch keine

ordentliche Wohnungspolitik betrieben werden.

Wege der Baulandbereitstellung

Baulandbeschlüsse enthalten u. a. Regelungen zur Verfahrensweise der Baulandbereitstellung. Dazu zählen insbesondere die Angebotsplanung, der Zwischenerwerb, die amtliche/freiwillige Umlegung oder die Zusammenarbeit mit Investoren. Erfolgsfaktoren sind Konsequenz, Transparenz und Gleichbehandlung. Hierfür braucht man klare Ziele, klare Wege, klare Instrumente, klare Kriterien für An- und Verkauf, klare Organisationsstrukturen und eine regelmäßige Erfolgskontrolle. Nur so kann der Verwaltung in den Gemeinden die notwendige Rückendeckung zur Umsetzung der Baulandstrategie gegeben werden.

Über Baulandstrategien und Grundsatzbeschlüsse wurde bereits vielfältiges Material aufbereitet. Zu nennen sind beispielsweise die Publikationen des Forum Baulandmanagement NRW „Bausteine zum Baulandbeschluss“ und die Arbeitshilfe über „Organisationsmodelle“.

Zwischenfazit

Für eine erfolgreiche Baulandstrategie gibt es kein Patentrezept! Johann Wolfgang von Goethe, der wohl auch Bodenpolitiker war, meinte jedoch:

„Das beste Zeichen einer guten Wirtschaft ist, dass die Stadt fortfährt, Grundstücke zu kaufen, besonders von fremden Besitzern in der Nachbarschaft“.

Das ist wohl eindeutig ein Plädoyer für (langfristige) Bodenvorratspolitik. Sie kann funktionieren, wenn die Voraussetzungen gegeben sind. Der freihändige Zwischenerwerb wurde deshalb auch im Auftrag des Forum Baulandmanagement NRW in einer Arbeitshilfe vertiefend und praxisnah behandelt. Man muss zeitlich nicht unbedingt bis Goethe zurückgehen, wenn Hinweise auf gute Baulandstrategien gesucht werden. Otto Schilling hat sich 1921 in Dortmund mit der Frage der richtigen Baulandbeschaffung beschäftigt. Zur „Innenentwicklung und Baulandbeschaffung“ heißt es bei Schilling (S. 40):

„Der Ankauf all dieser Grundstücke würde auf große Schwierigkeiten gestoßen sein und

sehr hohe Kosten verursacht haben, wenn die Kaufverträge, erst nachdem das Projekt die Genehmigung der Stadtverordnung gefunden hatte, zum Abschluss gelangt wären, denn dann war es in seinen Einzelheiten ja bekannt und die Grundbesitzer hätten mit Recht geglaubt, dass die Stadt ohne den Erwerb ihrer Grundstücke das Unternehmen nicht zur Ausführung bringen könne und hätten die Gelegenheit genutzt, ihre Forderungen weit über Gebühr in die Höhe zu treiben.“

Dem musste durch eine geschickte Ankaufspolitik vorgebeugt werden. Es heißt dort weiter:

„Ehe die Vorlage den Stadtverordneten zur Beschlussfassung vorgelegen hat und der Plan bekannt wird, lassen sich daher die Städte in solchem Fall die erforderlichen Grundstücke bindend an die Hand geben, und zwar so, dass die Besitzer sich verpflichten, ihre Grundstücke bis zu einem gewissen Termin zu einem festgesetzten Preis der Stadt zur Verfügung zu stellen. Für die Preisbildung beim Ankauf und somit auch für die finanzielle Entwicklung des Unternehmens ist von großer Bedeutung, dass es bei diesen Vorarbeiten gelingt, das eigentliche Ziel geheim zu halten. Die Stadt führte deshalb auch diese Verhandlungen nicht selbst, sondern beauftragte damit ihr nahe stehende Vertrauensmänner.“

Das Rad wird also auch durch das Forum Baulandmanagement nicht neu erfunden. Es ist nur wichtig, es am Laufen zu halten.

Ökonomische Wirkungen der Baulandstrategien

Ökonomische Wirkungen der Baulandproduktion zeigen sich besonders in der Höhe und in der Entwicklung der Bodenpreise. Verdeutlicht für die Stadt Bonn: Nach dem Marktbericht des Gutachterausschusses liegt der Ackerlandpreis bei durchschnittlich 2,50 €/qm, der Bauerwartungslandleitwert bei durchschnittlich 85 €/qm und der Wohnbaulandpreis bei durchschnittlich 275 €/qm. Vom Ackerland zum Bauland ergibt sich somit, also der Grundrente geschuldet, eine Wertsteigerung von gut 11.000 %. Würde man einen gewissen Teil von etwa 100 bis 170 €/qm für Infrastruk-

turkosten der Wohnbaulandentwicklung gedanklich abziehen, könnte in Bonn – bezogen auf ein (fiktives) Baugebiet von 10 ha mit 7 ha Nettobauland – ein planungsbedingter Mehrwert von gut 100 bis 170 €/qm verbleiben. Bei einem angenommenen 30%igen Abzug für öffentliche Flächen ergäbe sich für das fiktive Wohnbaugebiet insgesamt ein Wertsprung (bezogen auf das Bruttobauland) vom Ackerland zum Bauland von gut 250.000 € auf 19,25 Mio. €.

Wie sieht die (Boden-)Wertsteigerung für die Gesamtstadt mit rund 14.000 ha Fläche aus? Die bebaute Fläche in Bonn summiert sich auf insgesamt 46.255.032 qm. Unter der Annahme, 60 % seien hiervon Wohnbaufläche, entspräche dies rund 28 Mio. qm. Bei einem durchschnittlichen Wert von 275 €/qm ergäbe das zusammen rund 7,6 Mrd. € Bodenwert in Bonn (Wohnen ohne Gewerbe). Demgegenüber sind die Bonner landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Flächen nur insgesamt 130 Mio. € wert. Dieses zugegebenermaßen einfache Rechenexperiment lässt sich noch ein wenig verfeinern: Würde man in Bonn Wohnbauland zu 100 % über Erbbaurechte zur Verfügung stellen (wie z.B. überwiegend in Amsterdam oder in Stockholm) und einen Erbbauzins von 4 % ansetzen, ergäbe dies jährlich 304 Mio. € Einnahmen. Das entspräche etwa dem vier- bis fünffachen des jetzigen Grundsteueraufkommens in der Stadt Bonn.

Der Blick auf das Bodenpreisniveau macht deutlich, wie viel Bodenwertzuwächse durch Baulandproduktion – damit durch den „berühmten Strich“ des Stadtplaners mit verursacht – entstanden sind und weiter entstehen werden. Das ist freilich regional sehr unterschiedlich.

Hinzu kommt das spekulative Moment. Der Bodenwert wächst nicht in einem großen Schritt, sondern langsam, je nachdem, wie sich die Planung konkretisiert (Bauerwartungsland, Rohbauland). Es gibt hierfür unterschiedliche Ursachen (causes of increase) und Nutznießer (beneficiaries). Nell-Breuning, einer der wichtigsten Bodenreformer der katholischen Soziallehre, hat dazu treffend formuliert:

„Der Floating Value schwebt wie eine Wolke über die Landschaft, jeder Bodenbesitzer hofft und glaubt, diese Wolke werde ihren Segen gerade über seinem Grundstück entladen...“.

Das spekulative Moment des Bodenmarktes bleibt ein aktuelles Thema. Baulandstrategien laufen darauf hinaus, Teile der Bodenwertzuwächse, die der Baulandproduktion geschuldet sind, für die Refinanzierung der Kosten der Baulandproduktion zu generieren. Das ist ein wesentliches Potenzial kommunaler Baulandstrategien!

Schlussbetrachtung

Die klassischen Strategien, Bauland bereit zu stellen, behalten – trotz Stadtumbau – ihre Bedeutung. Die Konzentration auf Innenbereiche, die in den letzten Jahren schon angegangen wurde, ist ganz besonders wichtig.

Ein verschärfter Blick gebührt hierbei dem neuen Umlegungsrecht: Die Umlegung im „34er Gebiet“ ist gestärkt. Die vereinfachte amtliche Umlegung bietet zudem zur Mobilisierung von Innenentwicklungspotenzialen interessante instrumentelle Lösungen.

Neue Themen, wie beispielsweise die Reform der Grundsteuer oder auch Erbbau-rechtslösungen sind lohnend und spannend und könnten zukünftig im Forum diskutiert werden. Der „Spagat“ am deutschen Bodenmarkt, davon ist auszugehen, bleibt bestehen. Es bedarf daher zusätzlicher, innovativer Lösungen für Baulandstrategien; sie sind weiter zu entwickeln.

Das Forum Baulandmanagement NRW sollte sich dem widmen und so dafür sorgen, dass die Komponente „Boden“ in der Stadtentwicklung auch weiterhin die ihr gebührende Beachtung findet.

IBoMa - Institut für Bodenmanagement
Stadtforschung, Planung, Bodenordnung, Wertermittlung

Ökonomische Wirkungen und Potenziale kommunaler Baulandstrategien

Dr.-Ing. Egbert Dransfeld

Forum Baulandmanagement
17. März 2006

Dr.-Ing. Egbert Dransfeld
Hohle Straße 29 - 44133 Dortmund - Tel. 02319529750 - www.iboma.de

LÄNDERSPIEGEL

Ihr Kinderlein, kommet

Deutschland schafft die Eigenheimzulage ab, Kaufbeuren in Bayern führt sie wieder ein. Die Stadt will Familien anlocken von ANGENKA DIETRICH

- € 5.000.- je Kind (Zugereiste)
- „Häuslebauer“ muss € 200.000.- anlegen
- 1 Jahr kostenloser Kindergartenplatz
- 1 Jahr kostenlose Busfahrkarte
- 1 Jahr 20% Rabatt auf Monatskarte nach München

de HAUSE ENTSTEHEN

W Kommunen, die jetzt kein Haus hat, baut sich keines mehr nun, da die Bundeszulage die Eigenheimzulage per se nicht mehr fördert. In Bayern...

die als zuzugewillig sind. Altwies, Kempten der OB), gibt es einen Nachtragsschleifer. Anders könnten die Kinder weglocken - es geht nicht, da weder Kommunen für...

effektiv. Als ehemaliger München-Bürger weiß Bürgermeister Bodo Borchert, Attraktiv als der Spickelplatz der Großstädte ist man, findet an... (nach München) und zum Nationalstadion...

Bauboden muss produziert werden

- vom Ackerland zum voll baureifen Grundstück
- aus der Brache
- durch Mobilisierung von ungenutzten/mindergenutzten Flächen im Bestand (z.B. Baulücken)

These:

„Spagat“ zwischen einem starken räumlichen Steuerungsanspruch und einer den Alt- und Zwischeneigentümern möglichst viele Freiheiten lassende Bodenpolitik

- ✗ übermäßige Hortung
- ✗ Unterausnutzungen
- ✗ Hohe Flächeninanspruchnahme
- ✗ Hohes Preisniveau
- ✗ Hohe Ausschöpfung leistungsloser Bodenwertgewinne

Quelle: Dransfeld, E. und Voß, W.: Funktionsweise städtischer Bodenmärkte in Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft – ein Systemvergleich, Bonn 1993

Wie kommt man zu Grundstücken

... um aus ihnen Bauboden zu machen ?

Wem gehört das Stadterweiterungsgelände, wem gehört der unbebaute Boden, der Rohstoff des Städtebaus und der Landesplanung ?

(Dr.-Ing. Anton Hoenig: Grundeigentum und Baufreiheit, Schriftenreihe der DASL, 1952)

Zwiespalt



... zwischen Problembewusstsein und persönlichem Handeln oder der „Spagat“ des deutschen Bodenrechts

These:

1. Kommunale Baulandstrategien sind bodenreformerischer Ersatz !
2. Es sind Versuche, den „Spagat“ des deutschen Bodenrechts zu überlisten und ein Optimum an allokativer und distributiver Steuerung zu erzielen

17 Beispiele

- Schaffung von Baurecht nur, wenn die Kommune eigenen Grundbesitz hat
- Koppelung der Wirksamkeit der Kaufverträge an den Erwerb der gesamten zu beplanenden Fläche
- Verkauf von 25% des Bruttobaulandes an die Stadt zum Verkehrswert vor Planungsbeginn
- Bauland nur, wenn vor Umlegungsbeginn freiwillige Leistungen vereinbart werden
- Verfügungsoption der Kommunen über 40% des verbleibenden Nettobaulandes
- 40% unentgeltlicher Flächenabzug
- öffentliche Bedarfsflächen zum Preis von Bauerwartungsland, Rest zum Preis von Rohbauland
- 100% Zwischenerwerb, langfristige Bodenvorratspolitik
- Baurecht nur, wenn sichergestellt ist, die Eigentümer durch Teilverzicht auf planungsbedingte Wertzuwächse an Folgekosten zu beteiligen
- Beteiligung an den Kosten für Infrastruktur

18 Wege der Baulandbereitstellung

		Grad der Kostenbeteiligung
Typ I	reine Angebotsplanung	➔ gar nicht
Typ II	Zwischenerwerb ohne Bindung und ohne Beteiligung an der Wertschöpfung	➔ hoch
Typ III	Baulandbereitstellung durch städtebauliche Entwicklungsmaßnahme	➔ hoch
Typ IV	Zwischenerwerb mit Beteiligung an der Wertschöpfung	➔ mittel
Typ V	Zwischenerwerb außerhalb des Haushaltes	➔ mittel-hoch
Typ VI	Zwischenerwerb durch private Developer	➔ hoch
Typ VII	amtliche Umlegung	➔ gering
Typ VIII	freiwillige Umlegung	➔ mittel

19

BAUSTEINE ZUM BAULANDBESCHLUSS

Einwohnerveränderungen und Gemeindefinzen
- Expertise -

20 Erfolgsfaktoren

- ✗ Konsequenz
- ✗ Offenheit, Transparenz, Akzeptanz
- ✗ Gleichbehandlung
- ✗ klare Ziele
- ✗ Klare Wege und Instrumente
- ✗ klare Kriterien für Ankauf und Verkauf
- ✗ klare Organisationsstrukturen
- ✗ regelmäßige Erfolgskontrolle

➔ Eckpunkte im Baulandbeschluss
➔ nötige Rückendeckung

21

„Das beste Zeichen einer guten Wirtschaft ist, dass die Stadt fortfährt Grundstücke zu kaufen, besonders von fremden Besitzern in der Nachbarschaft.“

Johann Wolfgang von Goethe, Werke III, Weimar 1888

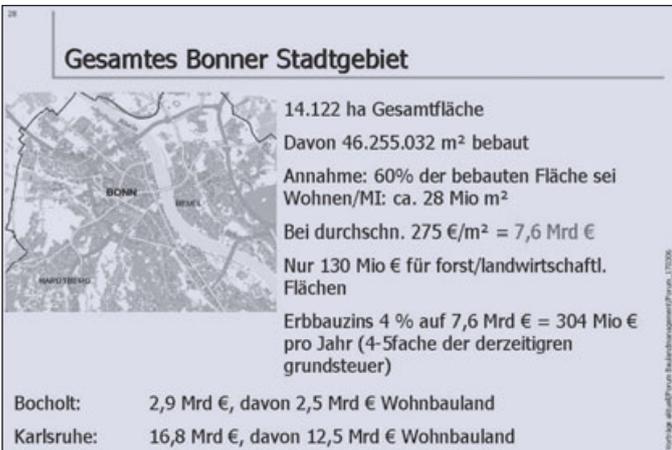
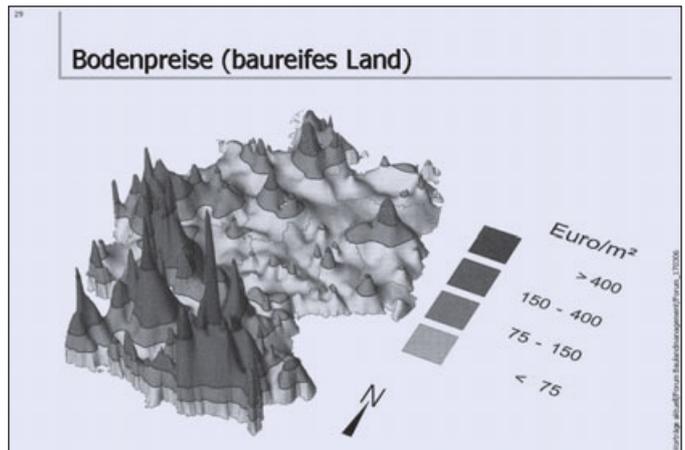
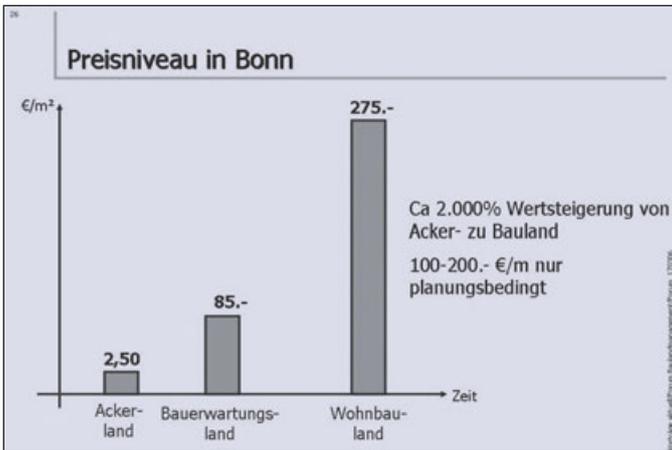
22 Fazit

Es gibt kein Patentrezept !

23

Baulandbereitstellung: Der Zwischenerwerb als Weg des Baulandmanagements
- Arbeitshilfe -

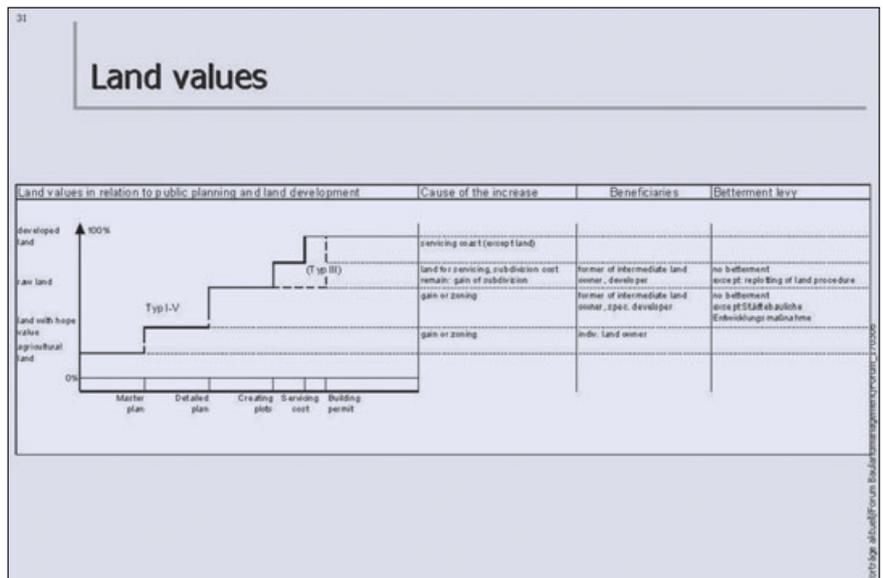
OTTO SCHILLING
Innere Stadt-Erweiterung



Fazit:

Ökonomische Effekte der Baulandproduktion sind enorm, aber nicht überall ist das Wertniveau so hoch wie in Bocholt oder Bonn (In Ostwestfalen liegen Preise für Nettobauland unter 100 €/m²)

Bodenwertzuwächse erfolgen in Stufen – dies löst (spekulativen) Zwischenerwerb aus



Floating Value

„Der Floating Value schwebt wie eine Wolke über der Landschaft, jeder Bodenbesitzer hofft und glaubt, diese Wolke werde ihren Segen gerade über seinem Grundstück entladen ...“

(Nell-Breuning, DASL, Berichte Nr. 8, 1983, Landesgruppe Niedersachsen-Bremen, S. 26)

Ergebnisse

Mit jedem Einwohner gehen einer Kommune im Durchschnitt rund 750 bis 1.000 € an Schlüsselzuweisungen und Einkommensteuer pro Jahr verloren. Auch wenn es gelingt diesen Betrag einzusparen, bleiben weitere Nachteile von Einwohnerverlusten bestehen (z.B. Unterauslastung kommunaler Infrastruktur, Imageverlust).

Die jüngsten Einnahmeeinbrüche haben die Problematik der Gewerbesteuer als kommunale Einkommensquelle verdeutlicht. Die Ausweisung von Wohnbauflächen stellt somit auch einen wichtigen Beitrag zur Stabilisierung kommunaler Finanzen dar.

Fazit:

- Baulandstrategien laufen darauf hinaus, Teile der Wertzuwächse, die der Baulandproduktion geschuldet sind, für die Refinanzierung der Kosten der Baulandproduktion zu generieren.

- ➔ dies ist ein wesentliches Potenzial kommunaler Baulandstrategien !

Ausblick: Baulandstrategien von Morgen

- Klassische Strategien behalten ihre Bedeutung
- Konzentration auf Innenbereiche
- Branchenreaktivierung
- Temporäre Nutzungen
- Reform der Grundsteuer
- Erbbaurechtslösungen



Ihr Kinderlein, kommet

Deutschland schafft die Eigenheimzulage ab, Kaufbeuren in Bayern führt sie wieder ein. Die Stadt will Familien anlocken
VON ANGELIKA DIETFICH

W

LÄNDERSPIEGEL

Das Forum wird (auch) dafür geeignete Strategien oder Antworten finden und dafür sorgen, dass die Komponente Boden in der Stadtentwicklung auch weiterhin die ihr gebührende Beachtung findet.

„Stadt + Boden“

der, der in ja nicht? Mein, die Kaufbeuren sind nur ein zugehöriges Mitglied, verpflügt der OB, sollte er einen Infrastrukturplan. Anderen 50 km die Länder wegziehen – es sind nicht nur die Kommunen, die auf

Wann es denn möglich, dann richtig, heißt es dann. Als ehemaliger Mandat-Förderer weiß Bürgermeister Bente Bescheid. Attraktiver als der Spickplan der Gewerbesteuer sei man, findet er. Von Kommunen in zum Beispiel, ordnetlicher

Unternehmerische Prämissen der Brachflächenrevitalisierung

Dr. Rolf Heyer, LEG
Stadtentwicklung
GmbH & Co. KG



Da sowohl die Käufer- als auch die Verkäuferseite betrachtet werden sollen, erfolgt die folgende Darstellung aus diesen zwei Sichtweisen. Zunächst aus der Sicht der Unternehmen, die Brachflächen erwerben, um sie zu revitalisieren: Developer, kommunale, private Unternehmen. Dann aus der Sicht der Unternehmen, die Brachflächen besitzen, sich von diesen aber trennen wollen oder müssen. Die Rede ist nicht von Insolvenzverwaltern, die Brachflächen gewesener Unternehmen verwerten müssen.

Der Markt und seine Trends

Der Markt, der Angebots- und Nachfragemarkt an reaktivierungsfähigen Branchen, differenziert sich zurzeit sehr stark. In wirtschaftlich prosperierenden Regionen wie in der Rheinschiene werden die meisten „benutzten“ Flächen Käufer finden. Dagegen gibt es andere Regionen in Nordrhein-Westfalen bzw. in Deutschland, die wirtschaftlich weniger stark sind. Hier herrscht ein deutlicher Angebotsüberhang.

Nach der Einschätzung von Experten, u. a. in der Evaluation des Grundstücksfonds durch das IBoMa, werden Brachflächen zukünftig nicht mehr vorwiegend in den altindustrialisierten Ballungskernen entstehen, sondern zunehmend auch in den Klein- und Mittelstädten, die einer neuen Nutzung zugeführt werden müssen. Sie werden aus unterschiedlichsten Quellen der Vornutzung stammen. Zu nennen sind Militär, Gewerbe, Industrie, Wohnen, Verkehr und Handel. Es wird sich zunehmend um Eigentümer handeln, mit denen man schlechter verhandeln kann, weil sie entweder gar kein Interesse an einer Brachflächenaktivierung haben oder aber, weil sie überhaupt keine Erfahrungen haben. Es ist das erste Mal, dass sie ihr Betriebsgrundstück an den Markt bringen müssen. Damit wird der Umfang der Flächenangebote wachsen, nicht schrumpfen.

Grundstücksfonds NRW

Der Grundstücksfonds ist als Instrument zur Bereitstellung von Flächen für den Strukturwandel gestartet. Bis heute (Stand 31.12.2005) wurde von den rund 1.682 ha Fläche, die vermarktet wurden, der überwiegende Teil gewerblichen Nutzungen (654 ha) zugeführt. Rund 51,6 ha wurden für Wohnzwecke verkauft. Über den Grundstücksfonds ergab sich auch die Möglichkeit, anders als bei privaten Eigentümern – aber vielleicht setzt da gerade ein Umdenken ein, auch Flächen für Grün-, Freizeit- und Erschließungsfunktionen zu vermarkten. Das Projekt Tremonia in Dortmund wäre ohne den Grundstücksfonds in dieser Form nicht zu realisieren gewesen.

In den letzten Jahren gewinnen zunehmend integrierte Standorte und integrierte Nutzungen an Bedeutung. Der erste Standort, der mit einer gemischten Nutzung entwickelt wurde, war im Rahmen der IBA die ehemalige Zeche Holland in Bochum. In Alsdorf ist derzeit die Fläche der Grube Anna in der Entwicklung und in Gelsenkirchen steht die Zeche Graf Bismarck vor der Entwicklung. In Dortmund liegt die gewerbliche Entwicklung des Phoenix-Geländes bei der LEG. Die Stadt nimmt ergänzend die Aufwertung des Stadtteilzentrums in Hörde vor, die Stadtwerke realisieren den Phönix-See. Insgesamt erfolgt so um Hörde herum mit Phönix-Ost und Phönix-West eine integrierte Entwicklung.

Von 1980 bis 2005 investierte der Grundstücksfonds über 1,76 Mrd. €. Rund 440 Mio. € wurden davon für Ankäufe verausgabt. Über 464 Mio. € konnten an Einnahmen erzielt werden. Die letzten beiden Grundstücke, die als Brachflächen in Heiligenhaus und Ahlen gekauft wurden, wurden für einen Euro erworben. Damit zeigt sich im Zusammenhang mit dem Angebotsüberhang bei Unternehmen, die wirtschaftlich vernünftig kalkulieren können und die wissen, welche Konsequenzen aus der Reaktivierung einer industriell genutzten Brachfläche entstehen können, eine neue Einschätzung zu Risiken und Po-

tenzialen der Brachflächen und damit auch zu deren Werten.

Interessenlagen des Verkäufers

Die häufigsten Fragen seitens der Verkäufer bei der Reaktivierung von Brachflächen betreffen vor allem finanzielle und organisatorische Aspekte. Dabei geht es in erster Linie um den Wert der eingebrachten Fläche, die erzielbaren Renditen und damit einhergehend um eine mögliche Gewinnmaximierung. In der Diskussion um planungsrechtliche Erweiterungen geht es überwiegend um die Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel. Denn mit dieser Nutzung werden nicht nur für den Verkäufer die größten Renditen erzielt, sondern auch für den Käufer.

Der Verkäufer hat in vielen Fällen, vor allem bei kleineren Unternehmern, wenig Wissen über den Markt. Die Chance für Kommunen liegt daher darin, schon sehr früh in die Überlegungen der Verkäufer, gerade bei kleineren Brachflächen, einzusteigen. Beim Verkäufer liegt häufig ein Informationsdefizit im Bereich der richtigen Ansprechpartner vor, zugleich jedoch ein großes Interesse vor allem an eventuellen Fördermöglichkeiten. Hinzu kommt die moderne Behördenkritik; das Bürokratiesystem in Deutschland und die damit verbundenen Reihe an Implikationen, auf die er sich einstellen muss, sind für nicht professionelle Verkäufer schwierig zu verstehen.

Häufig hat der Verkäufer zusätzlich die falsche Vorstellung, dass er einen Preis an der obersten Grenze des Marktpreises erzielen wird. Die Grundstücke sind für den Verkäufer möglichst ohne Restriktionen zu vermarkten, denn für das Ausräumen der Restriktionen macht er die Stadt verantwortlich. Der Marktpreis vor Ort spiegelt gleichzeitig den Erlös für den Verkäufer wider. Er erstellt in der Regel Entwicklungskonzepte mit maximaler Rendite, die jedoch nicht marktgängig sind. Auch wird er oft von „Experten“ beraten, die aber eher ein Interesse am Verkauf ihrer Leistungen haben als an der kompetenten Beratung

der Eigentümer. Auch dafür gibt es Beispiele. In Dülmen hat die LEG gemeinsam mit der Stadt ein Gelände entwickelt. Hier hatte der Verkäufer für diese Münsterländer Mittelstadt ein wunderschönes Modell von einem Architekten entwickeln lassen, der im Rahmen der IBA Berlin aktiv war und vier- bis fünfgeschossige Stadtvillen errichten wollte. Das war und ist jedoch nicht marktgängig. Der Diskussions- und Erklärungsprozess, um dieses Bewusstsein fehlender Marktgängigkeit beim Eigentümer auch zu realisieren, hat ein dreiviertel Jahr gedauert.

Interessenlagen des Käufers

Der Käufer, sei es ein privates oder ein öffentliches Unternehmen, fragt zunächst nach dem Preis für die Fläche, dem potenziellen Abnehmer der Grundstücke und schließlich dem Gewinn, den er mit dem Projekt erzielen kann. Auch fragt er nach Fördermöglichkeiten und Restriktionen auf der Fläche. Die Käufer streben bei der Projektentwicklung maximale Rendite an und versuchen möglichst, Kosten oder Garantien auf den Verkäufer und auf die öffentliche Hand zu verlagern. Zusätzlich brauchen sie sehr schnell eine Beleihungsfähigkeit der Fläche durch die Banken. Die Preisvorstellung für den Ankauf geht dabei immer von der unteren Grenze des Marktpreises, des ortsüblichen Preises aus und berücksichtigt in der Regel auch alle Kostenpositionen für die Entwicklung, einschließlich ausreichendem Puffer und entsprechendem Spielraum für Einsparungen. Die Stadt muss beim Baurecht, beim Umweltrecht und beim Denkmalrecht einerseits möglichst flexibel, aber andererseits auch berechenbar sein. Fördermöglichkeiten sind gern gesehen, sollen den Käufer aber nicht in seinen Entscheidungen behindern.

Käufersicht und Verkäufersicht widersprechen sich an vielen Stellen, so dass ein Mittler, ein Makler erforderlich wird. Dies kann nicht immer die Stadt sein, weil sie häufig aus Sicht der Käufer nicht die Potenziale der Entwicklung sieht, verhindern statt befördern will etc. Es sind Vertrauensleute und Mittler nötig, um in die Verhandlungen einzusteigen. Schließlich sind wegen der wirtschaftlichen Situation immer die finan-

ziellen Fragen und nicht so sehr die rechtlichen oder Verfahrensfragen zu klären. Sie geben den Ausschlag für die Realisierung eines Projektes.

Kosten- und Erlöspositionen einer Reaktivierung

Um zu einer Objektivierung zu gelangen, haben sich Residualberechnungen bewährt. Zwei Dinge sind bei den Kostenpositionen hervorzuheben: Bei der Vorbereitung der Maßnahmen sind immer die Planungskosten zu integrieren, bei der Gesamtkalkulation sind bei Bewirtschaftung und Betrieb auch die Reparaturkosten während der Entwicklung, zum Beispiel für die Herstellung einer Erschließungsanlage, zu kalkulieren. Bei den Erlöspositionen wird oft nicht alles offen gelegt. Dies betrifft insbesondere die Erlöse aus dem Verkauf von Wirtschaftsgütern (z.B. Schrott), etwa beim Abbau von Industriehallen.

Eine Modellrechnung soll als konkretes Beispiel dienen: Es handelt sich dabei um eine innerstädtische Brachfläche einer ehemaligen Textilfabrik in einer Kleinstadt im Münsterland. Als Folgenutzung ist Wohnen mit einem besonderen Vermarktungsthema vorgesehen. Das Kostenpotenzial liegt bei einer Größenordnung von 4,775 Mio. €. Der Abgabepreis läge im Schnitt bei 119,4 € pro qm, wenn die Fläche komplett vermarktbar wäre. Auf der Seite der Erlöse ist damit eine Größenordnung von rund 4,8 Mio. € kalkuliert. Hierbei ist kein Planungsvorteil einbezogen. Die Stadt muss sich für Verkehrsflächen, für Infrastrukturanlagen, für Kultur und Museen mit rd. 800.000 € an dem Geschäft beteiligen. Deutlich wird aber, wenn man auf einer Teilfläche, etwa auf 7.500 qm, eine Einzelhandelsnutzung zulassen würde, stiege die Gewinnerwartung von 2 auf 9 %.

Das ist die Prämisse des Eigentümers für den Verkauf der Fläche. Und wenn man die langfristigen Renditeerwartungen in der Immobilienwirtschaft traditionell berücksichtigt, liegt man für solche Entwicklungsprojekte zwischen 8 und 15 %. Dann ist das eine Rendite, die sich in der entsprechenden Größenordnung bewegt, die durchaus marktüblich ist.

Es wird deutlich, dass insbesondere die Steuerungsgröße „Grunderwerb“ in dieser Auseinandersetzung eine ganz wesentliche Rolle einnimmt, da sie immerhin 20 % der Kostenpositionen ausmacht, sehr früh gezahlt werden muss und damit auch weitere Finanzierungskosten verursacht.

Rolle der Kommunen im Spannungsfeld von Käufern und Verkäufern

Die Kommune muss innerhalb eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes, innerhalb einer priorisierten Brachflächenentwicklung, sehr schnell, schon bevor die Fläche brach gefallen ist, auf die Unternehmer zugehen. Auf den Unternehmer, der vielleicht erwartet, in vier oder fünf Jahren den Betrieb altersbedingt ohne Nachfolger schließen zu müssen, und der auch weiß, dass er eine Brachfläche zurücklässt. Wenn die Kommune in die Diskussion einsteigt, muss sie berücksichtigen, was den Eigentümer bewegt. Sie muss wissen, welche Buchwerte in den Grundbüchern stehen. Es ist schon vorgekommen, dass im Grundbuch der Versicherungswert einer Immobilie bei 13 Mio. € lag, obwohl der Bodenwert für die Gewerbefläche von 10.000 qm nur 15 € pro Quadratmeter betrug. Weiter gilt es zu klären, ob im Falle von Altlasten Vorsorge getroffen wurde und Rückstellungen in der Bilanz des Eigentümers gebildet wurden. Der Eigentümer muss wissen, wie hoch der Beleihungswert seiner Grundstücke ist, ob er überhaupt noch Geld von der Bank erhält und ob er bei einer Freigabe von Grundstücksteilen, z.B. aufgrund einer Konzentration der Produktion an einem Standort, mit Wertverlusten zu rechnen hat. Ferner muss er wissen, wie er mit dem Thema Risk-Management umgeht. Er sollte klären, ob er die Fläche zum jetzigen oder zu einem späteren Zeitpunkt verkaufen möchte.

Kontrolle durch Banken und Wirtschaftsprüfer

Beurteilt wird ein Unternehmer von zwei Seiten, zum einen von Banken im Zusammenhang mit Finanzierungsfragen und zum anderen häufig von Wirtschaftsprüfern im Rahmen des Jahresabschlusses. Aber auch sie stellen sich die Frage nach den Grundstücken und nach dem Zukunftswert der Grundstücke – bis heute – eigentlich nicht

richtig. Das heißt, bei Industrieunternehmen steht die Frage der Bilanzierung des Grundstückswertes und auch das Risk-Management nicht so sehr im Fokus. Auf der anderen Seite haben Banken aber ein hohes Interesse am Beleihungswert der Grundstücke. Sie haben zunehmend auch das Altlastenrisiko zu berücksichtigen.

Aus der Sicht der unternehmerischen Vorgaben und Prämissen ist es notwendig, einen Bestand nicht nur auf der Basis des Ist-Zustandes, sondern hinsichtlich des Planungszeitraums zu erheben. Der erwähnte Flächennutzungsplan ist in der Regel für diese wirtschaftsstrukturellen Fragen zu langfristig. In einer Analyse sollte man jedoch herausarbeiten, welche Flächen aus unterschiedlichen Gründen in den nächsten Jahren brach fallen könnten. Dabei muss es zu einer sehr starken Zusammenarbeit von Wirtschaftsförderung, wenn sie gut in der Bestandspflege und in der Bestandsinformation aufgestellt ist, Stadtentwicklung und Stadtplanung kommen. Dabei können Instrumente wie ein integriertes Handlungskonzept „Brachflächen“ hilfreich sein. Es lässt sich ggf. durch Einzelgespräche herausfinden, welche Interessen die Eigentümer der Brachflächen bzw. der drohenden Brachflächen verfolgen. Auf diese Weise lassen sie sich in das Stadtentwicklungskonzept integrieren. Ferner sind Vorgaben für die Nutzungsperspektiven dieser Grundstücke zu machen. Dabei wird es zu einem Abwägen darüber kommen müssen, ob sich diese Nutzungen auch wirtschaftlich darstellen lassen.

Bei den zeitlich begrenzten Zwischennutzungen sind vor allem drei Kategorien von Zwischennutzungen möglich.

Die erste wird als „Natur auf Zeit“ beschrieben. Hier nutzt man das neue Landschaftsgesetz NRW, das Natur auf Zeit zulässt. Bei der zweiten Kategorie geht man bewusst eine unterschwellige Nutzung ein, z.B. nach einem Abbruch die Zurverfügungstellung einer innenstadtnahen Brache als Stellplatz. Als dritte Kategorie lässt man Randnutzungen zum Beispiel durch Gründerbetriebe oder Existenzgründer zu. Auf Basis eines Masterplans oder eines integrierten Kon-

zepts „Brache“ müssen unter Umständen anschließend die politischen Vorgaben für die aufgestellten Prioritäten in der Planung diskutiert werden. Die Diskussion sollte besonders die Frage, ob die Brachfläche einen Vorrang vor der grünen Wiese hat, aufgreifen. Für die Gemeinde, aber auch mit Konsequenzen für den Unternehmer, kann die Frage auftauchen, ob Teile des Stadtgebietes bzw. Teile einer Fläche aus dem Markt genommen werden müssen.

Fazit

Die Kommune sollte sehr frühzeitig mit den Unternehmen in die Diskussion kommen. Nur so lassen sich die Möglichkeiten der Brachflächenrevitalisierung in die kommunalen mittelfristigen und langfristigen Stadtentwicklungskonzepte integrieren.

Bisher war Brachflächenreaktivierung, sei es für industrielle Brachflächen, für Konversionsbrachen oder für Bahnbrachen, immer ein langwieriger Prozess. Nach Aufgabe der Nutzung standen die Kommunen oft sehr abrupt vor der Frage nach der Zukunft der Fläche. Dies lässt sich am besten an den Konversionsflächen nachvollziehen, auf denen zum Teil sogar rechtlich untermauert Planungsverbot herrschte.

Man muss also den Mut haben, zukünftige Entwicklungen in Szenarien vorherzusehen, vielleicht auch ein Stück weit visionär zu planen und daraus die entsprechenden Konsequenzen in der Diskussion mit der Politik, aber auch mit den Unternehmen zu finden und zu ziehen.

LEG
LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG

Unternehmerische Prämissen der Brachflächenrevitalisierung

Dr. Rolf Heyer
LEG Stadtentwicklung GmbH & Co.KG

LEG
LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG

Marktentwicklungen

Der Markt und seine Trends

Markt differenziert sich stark regional.

Während in wirtschaftlich prosperierenden Räumen wie der Rheinschiene sich auch für die meisten „benutzten“ Flächen Käufer finden, gibt es in wirtschaftlich weniger prosperierenden Regionen Angebotsüberhang.

LEG
LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG

Sichtweisen : Käufer und Verkäufer

Die Darstellung erfolgt aus zwei Sichtweisen :

1. Unternehmen, die Brachflächen erwerben, um sie zu revitalisieren.
2. Unternehmen, die Brachflächen besitzen, sich von diesen aber trennen wollen oder müssen.

Oder anders formuliert :

1. Sicht des Käufers.
2. Sicht des Verkäufers.

Am Ende möchte ich die Rolle der Kommunen in diesem Spannungsfeld zur Diskussion stellen.

LEG
LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG

Marktentwicklungen

- Nach der Einschätzung von Experten, u. a. in der Evaluation des Grundstücksfonds durch IBOlMa, werden Brachflächen nicht mehr vorwiegend in den alt-industrialisierten Ballungskernen entstehen, sondern vor allem in Klein- und Mittelstädten.
- Sie werden aus unterschiedlichen Quellen der Vornutzung stammen : Militär, Gewerbe, Industrie, Wohnen, Verkehr, Handel.
- Zunehmend wird es sich um Eigentümer handeln, die keine Erfahrung mit der Reaktivierung aufgebener Standorte haben.
- Umfang der Flächenangebote wird wachsen, nicht schrumpfen.

Grundstücksfonds **LEG**
LEG Immobilien
AG & Co. KG

- Seit 1988 liegt der Flächenbestand des Grundstücksfonds zwischen 1.500 ha (1988) und 987 ha (2005). Die LEG ist im Rahmen des Grundstücksfonds die größte Anbieterin von Industrie- und Gewerbeflächen in NRW.
- Von 1980 bis 2005 investierte der Grundstücksfonds über 1,76 Milliarden Euro um, davon 440 Mio. € für Ankäufe. Über 464 Mio. € konnten an Einnahmen erzielt werden.
- Hochrechnungen kommen zu dem Ergebnis, dass über 25000 bis 30000 Arbeitsplätze in mehr als 3000 Unternehmen auf den Standorten des GRF geschaffen und gesichert werden konnten.
- Der Grundstücksfonds stärkt mit seinen Investitionen und seinen Ansiedlungen gerade die mittelständische Wirtschaft. So erhielten z.B. 2005 über 700 Unternehmen Aufträge über den GRF.
- Von den investierten Mitteln sind über 100 Mio. € als Steuern dem Land direkt wieder zugeflossen.

©

Verkäuferblick **LEG**
LEG Immobilien
AG & Co. KG

Interessenlage des Verkäufers

- Was ist meine Fläche eigentlich wert ?
- Wie viel Geld erziele ich aus dem Verkauf ?
- Wer kauft meine Fläche ?
- Wen muss ich fragen oder einschalten ?
- Welche Fördermöglichkeiten gibt es ?
- Warum ist das alles so kompliziert ?

©

Käufersicht **LEG**
LEG Immobilien
AG & Co. KG

Interessenlage des Käufers

- Welchen Preis muss ich für die Fläche zahlen ?
- Wem kann ich die entwickelten Grundstücke verkaufen ?
- Wie viel Geld verdiene ich mit dem Projekt ?
- Welche Fördermöglichkeiten gibt es ?
- Welche Restriktionen hat die Fläche ?

©

Verkäuferblick **LEG**
LEG Immobilien
AG & Co. KG

- Preisvorstellungen des Verkäufers gehen in der Regel von den oberen Grenzen der Marktpreise vor Ort aus.
- Grundstücke sind für den Verkäufer immer weitgehend ohne Restriktionen zu vermarkten.
- Marktpreis vor Ort = Erlös für Verkäufer.
- Verkäufer sieht die Stadt in der Pflicht, ihm bei der Lösung der baurechtlichen, umweltrechtlichen und denkmalrechtlichen Probleme zu helfen, sie für ihn zu lösen.
- Verkäufer fordert auch finanzielle Hilfen aus unterschiedlichen Gründen, wenn Grundstücke nicht zu seinen Vorstellungen vermarktet oder Übernahme durch öffentliche Hand.
- Verkäufer entwickelt nicht marktgängige Entwicklungskonzepte mit maximaler Rendite.

©

Käufersicht **LEG**
LEG Immobilien
AG & Co. KG

- Käufer streben maximale Rendite an.
- Käufer versuchen möglichst Kosten und/oder Garantien auf Verkäufer und/oder öffentliche Hand zu verlagern.
- Käufer streben Beleihungsfähigkeit der Fläche durch Banken an.
- Preisvorstellungen gehen vom unteren Rand des Marktwertes aus und berücksichtigen alle Kostenpositionen mit ausreichend Puffer und Spielraum für Einsparungen.
- Stadt muss beim Baurecht, beim Umweltrecht und beim Denkmalrecht möglichst flexibel einerseits, aber auch berechenbar andererseits sein.
- Fördermöglichkeiten sind gern gesehen, sollen Käufer aber nicht in seinen Entscheidungen behindern.

©

Käufersicht versus Verkäufersicht **LEG**
LEB Subcontracting
Smart & Co. KG

Käufersicht und Verkäufersicht widersprechen sich an vielen Stellen.

Es gilt Verfahren zu objektivieren und zu versachlichen.

Neben den rechtlichen Fragen und den Verfahrensfragen sind vor allem die finanziellen Fragen zu lösen.

Für die finanziellen Fragen, die am Ende immer den Ausschlag für die Realisierung des Projektes geben, kann über Residualwertverfahren objektivierbare Grundlage gefunden werden.

(10)

Beispiel für Residualberechnung einer Brachfläche, Kostenpositionen **LEG**
LEB Subcontracting
Smart & Co. KG

Kostenpositionen

- Grunderwerb einschliesslich Nebenkosten
- Vorbereitung der Massnahme
- Abbruch und Freiräumung
- Altlasten und Baugrund
- Kampfmittel, Bodendenkmäler
- Baudenkmäler
- Erschliessung (Ver- und Entsorgung, Straße, Grün)
- Infrastruktureinrichtungen
- Projektmanagement
- Vermarktung und Vertrieb
- Bewirtschaftung und Betrieb, einschl. Reparaturen
- Finanzierungskosten

(11)

Projektbeispiel, Kosten **LEG**
LEB Subcontracting
Smart & Co. KG

Beispielrechnung

<input type="checkbox"/> Grunderwerb :	900 000.—
<input type="checkbox"/> Vorbereitung :	350 000.—
<input type="checkbox"/> Abbruch :	1 300 000.—
<input type="checkbox"/> Baureifmachung :	450 000.—
<input type="checkbox"/> Erschliessung :	575 000.—
<input type="checkbox"/> Projektmanagement :	300 000.—
<input type="checkbox"/> Betrieb/Bewirtschaftung :	100 000.—
<input type="checkbox"/> Finanzierung :	800 000.—
<input type="checkbox"/> Summe Kosten :	4 775 000.—
<input type="checkbox"/> bei ca. 40 000 qm €/qm :	119,40

(12)

Beispiel für Residualberechnung einer Brachfläche, Erlöspositionen **LEG**
LEB Subcontracting
Smart & Co. KG

Erlöspositionen

- Bewirtschaftungserlöse
- Erlöse aus dem Verkauf von Wirtschaftsgütern z.B. Schrott
- Verkaufserlöse differenziert nach Nutzungen und Qualitäten
- Erlöse aus der Beteiligung Dritter
- Erschliessungsanteile
- Zuschüsse und Fördermittel

(13)

Projektbeispiel, Erlöse **LEG**
LEB Subcontracting
Smart & Co. KG

<input type="checkbox"/> Wohnflächen	3 940 000.—	
<input type="checkbox"/> Kultur/Museum	355 000.—	
<input type="checkbox"/> Verkehrsflächen	180 000.—	
<input type="checkbox"/> Infrastruktur	390 000.—	
<input type="checkbox"/> Summe	4 865 000.—	
<input type="checkbox"/> €/qm		121,60
<input type="checkbox"/> Gewinn	90 000.—	
<input type="checkbox"/> Mehrerlös bei Einzelhandel		
7500 qm x 50.— €/qm	375 000.—	

(14)

Konsequenzen für Eigentümer

LEG
LEG Stadtentwicklung
GmbH & Co. KG

- Wie sind meine betrieblichen Grundstücke in der Bilanz dargestellt ?
- Habe ich Vorsorge für Altlasten in der Bilanz getroffen ?
- Wie ist der Beleihungswert meiner Grundstücke ?
- Muss ich bei einer Freigabe von Grundstücksteilen mit Wertverlusten rechnen ?
- Wie gehe ich mit dem Thema im Risk - Management um ?
- Soll ich Fläche besser jetzt verkaufen (Sale-and-lease-back) oder später ?

(15)

Konsequenzen für Banken und Wirtschaftsprüfer

LEG
LEG Stadtentwicklung
GmbH & Co. KG

- Bilanziert das Unternehmen seine Grundstücke richtig ?
- Berücksichtigt das Unternehmen zukünftige Probleme im Risk - Management ?
- Wie hoch ist der Beleihungswert der Grundstücke ?
- Ergibt sich aus der Produktion/Vornutzung ein Altlastenrisiko ?
- Müssen hierfür Rückstellungen gebildet werden ?

(16)

Konsequenzen für öffentliche Hand

LEG
LEG Stadtentwicklung
GmbH & Co. KG

- Welche Brachflächen habe ich ?
- Welche Flächen werden in den nächsten 5 Jahren dazukommen ?
- Welche Interessen haben die Eigentümer der Brachflächen und der drohenden Brachflächen ?
- Sind die Flächen in ein Stadtentwicklungskonzept zu integrieren ?
- Welche Nutzungsperspektiven ergeben sich daraus für die Grundstücke ?
- Lassen sich die Nutzungen wirtschaftlich darstellen ?
- Muss ich über zeitlich begrenzte Zwischennutzungen nachdenken ? (Natur auf Zeit)
- Muss ich meine politischen Vorgaben neu diskutieren ?
- Hat die Brachfläche Vorrang vor der Grünen Wiese ?

(17)

Diskussion, Teil I

Plenum

Herr Prof. Kötter, bei der dargestellten ökonomischen Betrachtung scheinen Nutzen-Betrachtungen sowie Aspekte wie die Kaufkraftentwicklung zu fehlen. Darf außerdem in einer aktuellen Zersiedlungsdiskussion die Bedeutung und Auswirkung des Internets nicht fehlen?



v.l.n.r.
Prof. Dr. Theo Kötter,
Dr. Egbert Dransfeld,
Dr. Rolf Heyer

Sigurd Trommer

Um die Fragestellung aus dem Plenum noch einmal aufzunehmen und zu ergänzen: Was kostet die Abwanderung eines Bürgers die verbleibenden Bürger oder was bringt der zuwandernde Bürger den vorhandenen Bürgern? Damit ist ganz bewusst nicht die Stadt als anonymer Bezieher bzw. Verlustträger gemeint, sondern jeder, der in einer Stadt lebt und von Abwanderung bzw. Zuwanderung verliert bzw. profitiert.

Um die Frage auszuweiten, ist außerdem ein kurzer Blick auf die ökonomischen Überlegungen möglich: Welche Auswirkungen im Sozialökonomischen sind zu beachten? Ein abwandernder Bürger nimmt möglicherweise nicht nur seine Familie, sondern im Zuge seiner Abwanderung noch weitere Größen mit. Zu nennen sind beispielsweise Arbeitsplätze – zumindest indirekt. Schließlich fällt er für den Handwerker, für die Tankstelle, für das Restaurant aus. Er nimmt also zugleich Arbeitsplätze mit. Für den zuwandernden Bürger gilt im Umkehrschluss, dass er indirekt Arbeitsplätze mitbringt. Möglicherweise wird aber das neu geborene Kind in seinem Leben als Unternehmer, Unternehmerin direkt Arbeitsplätze schaffen. Dies ist eine Chance, die darin liegt, neue Menschen in der Stadt zu gewinnen.

Prof. Dr. Theo Kötter

Die Frage des Nutzens ist natürlich eine ganz zentrale Frage. Das Thema „Infrastruktur“, sowohl technische als auch soziale Infrastruktur, sollte nicht auf den ökonomischen Teil reduziert werden. Es gibt bisher keine Untersuchung, die sich mit der Frage des Nutzens von Infrastruktur, abgesehen von qualitativen Ausführungen, befasst. Niemand hat das bisher operationalisiert. Das ist jedoch ein Ansatzpunkt eines Forschungsprojektes, das beim BMBF im Zusammenhang mit dem großen Forschungsprogramm „REFINA“ beantragt wurde.

Hierbei geht es eben darum, neben den ökonomischen Aspekten auch die ökologischen und sozialen Auswirkungen, also alles das, was mit nachhaltiger Stadtentwicklung zusammenhängt, in einem komplexen Bewertungsrahmen zusammenzufassen. Darin wird versucht, den von Infrastrukturmaßnahmen bewirkten Nutzen, zu erfassen und damit auch die Komplexität, um die es geht, abzubilden. Infrastruktur ist nach wie vor das zentrale Steuerungsinstrument für die Kommunen, um ihre Standortattraktivität zu steigern, die Potenziale, die sie hat, zu entwickeln und Angebote zu schaffen, damit Standortentscheidungen Privater zu ihren Gunsten getroffen werden. Dabei sind Infrastruktureinrichtungen ein wichtiger, ein ganz zentraler Standortfaktor, der diese Entscheidungen beeinflusst.

Außerdem wurde das Internet angesprochen. Das Internet, so Vermutungen, könnte die technische Infrastruktur ein Stück weit überflüssig machen und sogar ersetzen. Dies trifft jedoch nur partiell zu. Sicherlich bietet es für den Bereich „Arbeiten“ Möglichkeiten, Arbeitsplätze zumindest temporär zu verlagern. Es bietet die Möglichkeit, die Versorgungsfunktion zu übernehmen (das Einkaufen). Aber sicherlich auch nur in Teilbereichen. Soweit es um den Versorgungseinkauf geht, gibt es sicherlich Anzeichen dafür, aber bei höherwertigen Produkten, bei denen das Einkaufen auch als Tätigkeit angesehen werden kann, die man in einem Zentrum, in den Stadtzentren durchführt, wird es keine Substitution geben. Für die Geschäftswelt wird nach neuen Erkenntnissen das Internet auch nicht dazu führen, dass ein vollständiger Ersatz physischer Mobilität vorgenommen wird. „Face-to-face“-Kontakte für Verhandlungen lassen sich nicht generell ersetzen. Ähnliches gilt für den Aspekt der Urbanität. Urbanität lässt sich nicht ersetzen. Ein virtuelles Rathaus ist vorstellbar, aber eine virtuelle Ur-

banität? Wenn es um Kultureinrichtungen, Kulturangebote geht, kann auch das Internet zwar begrenzte Angebote schaffen, aber nicht die Stadt als Gesamtbauwerk, als Standort kultureller Einrichtungen, ersetzen. In gewisser Weise wird zwar Mobilität ersetzt, aber zugleich auch neue Mobilität durch das Internet erzeugt.

Dr. Egbert Dransfeld

Es gibt bedauerlicherweise bisher kaum nennenswerte Erkenntnisse, ob es noch weitere indirekte Effekte gibt, die sozialer, kultureller Natur sind. Man wird im Falle einer Untersuchung wahrscheinlich wieder einmal den Versuch unternehmen wollen, diese indirekten Effekte in einer volkswirtschaftlichen Bilanz zu ökonomisieren. Vermutlich jedoch ohne Erfolg. Es wäre nicht abträglich, gerade diese qualitativen Aspekte stark in den Vordergrund zu stellen, sondern wichtig und lohnenswert.

Im deutschsprachigen Raum gibt es eine sehr weitgehende ökonomische Bilanzierung, in der Kosten und Einnahmen gegenüber gestellt werden. Man kommt jedoch in der Tat zu sehr differenzierten Einschätzungen. Eine klare Erkenntnis aus der ökonomischen Bilanzierungsarbeit von Wohnbaupolitik ist, dass man nicht annehmen darf, für jede Kleinstgemeinde, die kaum über soziale und kulturelle Infrastruktur verfügt, wäre deren Aufbau lohnenswert.

Sigurd Trommer

Wenn man ein paar Jahrhunderte zurückdenkt, als die Städte noch von der Stadtmauer begrenzt waren, herrschte im Grunde permanent „Revitalisierung“. Es gab dauernde Metamorphosen der Grundstücke ins Positive, aber auch ins Negative. Die Städte sind zum überwiegenden Teil immer stärker geworden. Es gab keine anhaltend negative Metamorphose dieser Brachflächeninanspruchnahme. Wie sieht es aus Sicht der Unternehmer bei



dieser grundsätzlichen Fragestellung, die im Kern aus dem Publikum gestellt wurde, aus?

Dr. Rolf Heyer

Man könnte den Umkehrschluss ziehen, dass es wieder eine neue Befestigung der Städte geben müsste. Man könnte dann wieder aus der „Entfestigung“ entsprechenden Nutzen ziehen, wie das Köln mit seinen Ringstraßen, Wien mit seiner Ringstraße getan hat, auch Hamburg und ganz viele andere Städte. Wenn man das bisher Gesagte zusammenfassen möchte, hieße das, dass der reformatorische Ansatz bedeuten würde, dafür zu sorgen, dass die Flächen, die benutzt sind, die jetzt in Metamorphose sind, wieder in den Fokus gerückt werden. Ähnlich wie in dem Forschungsfeld „Fläche im Kreis“.

Es geht im Grunde darum, die Brache immer zuerst in den Blick zu nehmen. Sie kann aber nur dann entsprechend aktiviert werden, wenn nicht die Grünfläche bevorzugt, sondern die Brachfläche insbesondere so gestellt wird, als wenn sie Grünfläche wäre. Untersuchungen zeigen (z.B. von Prof. Doetsch, Universität Aachen), dass, wägt man den infrastrukturellen Nutzen von Brachen gegenüber „grüner Wiese“ ab, die Brache einen entscheidenden Vorteil hat: für sie sind die äußeren Infrastruktursysteme schon vorhanden, so dass diese Brache im Allgemeinen ohne große Probleme wieder erschlossen werden kann. Das heißt also, die stadtwirtschaftlichen oder stadttechnischen Faktoren lassen sich hier besser regeln als außerhalb. Ebenso verhält es sich mit dem Verkehr. Eine ehemalige Erschließungsstraße zu einer Zeche war auf 3.000 Mitarbeiter ausgelegt, um dort die entsprechenden Fahrbewegungen unterzubringen. Dieses geht natürlich auch mit 700 oder 900 Arbeitsplätzen im Gewerkepark oder mit 500 oder 1.000 Ansässigen, die dort in Zukunft wohnen. Das bedeutet: Die Brache muss so gestellt werden, dass sie mit der „grünen Wiese“ konkurrieren kann. Das geht jedoch nur über politische Beschlüsse und integrierte Stadtentwicklungskonzepte.

Alternative Flächenentwicklung – WohnreWir Tremonia, Dortmund

Birgit Pohlmann-Rohr, Stadtplanerin, W.I.R. (Wohnen-Innovation-Realisieren-Verein e.V.)

Baulandmanagement in Nürnberg

Wolfgang Baumann, Baureferent, Berufsm. Stadtrat der Stadt Nürnberg

Wesel an den Rhein!

Dirk Hetkamp, Geschäftsführer der ehw-Entwicklungsgesellschaft Hafen Wesel mbH

Diskussion, Teil II

Die nachfolgenden Vorträge beinhalten in ihren Anhängen die Foliendarstellung der Power Point Präsentationen.

Kontakt

Birgit Pohlmann-Rohr
www.wir-dortmund.de

Wolfgang Baumann
www.nuernberg.de

Dirk Hetkamp
www.wesel-an-den-rhein.de

Alternative Flächenentwicklung – WohnreWir Tremonia, Dortmund

Birgit Pohlmann-Rohr,
Stadtplanerin, W.I.R.
Wohnen-Innovativ-
Realisieren-Verein e.V.



Das gemeinschaftliche Wohnprojekt „Tremonia“ ist ein Mehrgenerationenprojekt und verbindet damit alle Altersklassen von 8 bis 75 Jahre. Der Startschuss für das Projekt erfolgte bereits 1997, der endgültige Einzug jedoch erst 2004 und markiert damit eine lange Entwicklung. Diese Langwierigkeit würde die meisten Interessenten vermutlich abschrecken. Am Anfang des Verfahrens war eine so lange Dauer jedoch nicht absehbar. Im Ergebnis wurde es, anders als zunächst geplant, eine Eigentumsanlage. Zuvor war eine Kombination aus Miete und Eigentum angedacht, was jedoch nicht gelang. Die im Vorfeld kontaktierten Wohnbauträger zeigten unter einer solchen Prämisse noch kein Interesse.

Das Projekt setzt sich aus 21 Haushalten und einem Gemeinschaftshaus zusammen und entwickelt durch die verwendeten Laubengänge und eine warme Beleuchtung ein gewisses südländisches Flair.

Die Projektentwicklung

Den Auftakt machte 1997, noch vor der eigentlichen Standortsuche, das Seminar „Miteinander wohnen – miteinander leben“, das mit der Gleichstellungsbeauftragten der Evangelischen Kirche ins Leben gerufen wurde. Unter dem Thema „Andere Wohnformen, neue Wohnformen“ wurden insbesondere auch neue Wohnformen für das Alter vorgestellt. Aus dem Seminar, das mit fast 80 Teilnehmern sehr gut besucht war, ging eine Initiativgruppe hervor, die mit etwa zehn Verbliebenen an der Weiterführung der Idee gearbeitet hat. Unter der Leitung eines zunächst zweiköpfigen Moderatorenteams wurde ein Profil mit der genauen Vorstellung des Ziels erarbeitet. „Wohnen für Mehrgenerationen“ bildete dabei von Beginn an das Motto. Es sollte kein bloßes „Wohnen im Alter“ werden. Dennoch war Barrierefreiheit natürlich auch bei der Mehrgenerationen-Lösung ein zentrales Thema. Damit ist jedoch nicht die Barrierefreiheit gemeint, die sich nur aus bodengleichen Duschen ergibt, sondern auch aus dem Aufzug, um überhaupt in diese bodengleichen Duschen gelangen zu können.

Es war relativ schnell klar, dass bei Mehrgenerationen zunächst ein Kontingent festgelegt werden muss. Damit jeder auch eine Gruppe mit ähnlichem Alltag findet, fiel die Entscheidung zugunsten einer Drittelung: Ein Drittel der Haushalte sollte aus Haushalten mit Kindern gebildet werden, ein zweites Drittel mit Haushaltsangehörigen über 55 Jahre und das letzte Drittel sollte schließlich alles das abbilden, was sich in den ersten beiden Dritteln noch nicht wiedergefunden hat. Das ist letztendlich sogar umgesetzt worden, obwohl bei den letzten Wohnungen der Spielraum sehr groß war.

In einem zweiten Schritt wurden den 20 festgelegten Haushalten fiktive Wohnungsgrößen zugeordnet. Je nach Haushaltsform wurde bei einer angestrebten Dreigeschossigkeit – damit sich ein Aufzug lohnt – die erforderliche Quadratmetergrundfläche errechnet. Es ergab sich eine Gesamtwohnutzfläche von ca. 3.000 qm. Auf die Frage nach den Wünschen fielen immer dieselben drei Antworten: Möglichst nahe am ÖPNV, möglichst nahe am „Grün“ und möglichst nahe an der Versorgung, d.h. an Einkaufsmöglichkeiten. Damit wurde die „Quadratur des Kreises“ gefordert, die sich jedoch nicht realisieren ließ. Daher galt es zu definieren, was besonders wichtig war. In Dortmund gab es in diesem Zusammenhang das Sondervermögen. Dort war relativ gut aufbereitet, welche Flächen in absehbarer Zeit vorrätig sind und welche gegenwärtig entwickelt werden. Im Anschluss wurden attraktive Flächen bestimmt und das Tremonia-Gelände für passend befunden. Es handelt sich um ein sehr innenstadtnahes Gebiet, das am westlichen Rand des Kreuzviertels liegt, dem Viertel, in dem man in Dortmund gerne wohnt, in dem die Studenten und die Professoren wohnen. Wenn man am Rand des Kreuzviertels wohnen kann, ist das hochgradig attraktiv.

Die ersten Entwürfe für das Gelände fanden zunächst nicht den Zuspruch der künftigen Bewohner. Eine Bürgerinitiative legte mit Erfolg gegen die Masse der Bebauung deutlich Widerspruch ein.

Diese Masse wurde in der Folge relativ schnell zurückgefahren. In Zusammenarbeit mit dem Planungsamt sind schließlich zwei Reihenhauszeilen entstanden, die im Norden und Westen direkt an die Grünfläche, an den Tremonia-Park, angrenzen. Wenn zu einer Gruppe, die einen Standort sucht, wie im vorgestellten Fall, Planer hinzukommen und diese Planer auch dauerhaft bleiben, ist das ein gutes Zeichen für den Standort. Bei den durchgeführten Verhandlungen mit dem Planungsamt und dem Liegenschaftsamt wurde dieses Grundstück im Prinzip für das Projekt frei gehalten. Weil die „Viterra“ nicht baute, da sie sich aus Dortmund zurückzog, hatte das noch eine Veränderung des B-Planes zur Folge. Anschließend konnte aber bereits das zweite Projekt auf einer Baufläche im südwestlichen Bereich auf den Weg gebracht werden, auf einem Standort, der eine lange Entwicklung hinter sich hatte. Es konnten dort also letztendlich sogar zwei Projekte realisiert werden.

Ein Standort verändert sich

Das vorgestellte Projekt liegt auf einer Zeichenbrache, der ehemaligen Versuchsfläche „Tremonia“. Die Suche nach dem Erschließungs- und Sanierungsträger hat viel Zeit in Anspruch genommen. Noch bis Ende 2000 war unklar, wann und ob überhaupt die ersten Bagger in die Sanierung einsteigen können. Endgültiger Baubeginn war im Jahr 2002. In der Zwischenzeit fand eine intensive Beschäftigung mit der Entwicklung des Projekts statt. Am Anfang stand die Entwurfsentscheidung. Ende 2000 wurde ein Wettbewerb zwischen drei Büros in Form einer Mehrfachbeauftragung ausgetobt. Die im Vorfeld formulierten und zu berücksichtigenden Kriterien betrafen vor allem die unterschiedlichen Wohnungsgrößen und die unterschiedlichen Merkmale wie Barrierefreiheit, Gemeinschaftsflächen, Gemeinschaftshaus aber auch Privatsphäre. Ebenso musste der Kostenfaktor einbezogen werden.

Im Rahmen eines Workshops erarbeitete die W.I.R.-Gruppe Entscheidungskriterien für

die ausstehende Bewertung der Entwürfe. Zum fachlichen Input und zur Einschätzung der Chancen des Bauvorhabens auf Bewilligung und Umsetzungsmöglichkeit wurde das Planungsamt hinzugezogen. Nachdem die beauftragten Architekturbüros einen Entwurf eingereicht hatten, wurde in einem pragmatischen Bewertungskonzept durch die Vergabe unterschiedlich gewichteter Punkte eine Entscheidung gefällt. Das Büro „Post und Welters“ aus Dortmund erhielt schließlich die Zusage. Im Gegensatz zum zweiten Projekt war es eine einstimmige Entscheidung. Im zweiten Projekt gewann Ursula Komes aus Aachen.

Das Projekt – Privatsphäre und Gemeinschaft

Seit 1998 tagte die Gruppe wöchentlich an einem Ort, den sie im Vorfeld ausgesucht hatte. Eine intern organisierte Verbindlichkeit regelte die kontinuierliche Teilnahme aller Beteiligten. Jeder Interessierte musste eine Eintrittsgebühr begleichen und bei geplantem Eigentum einem Finanzcheck standhalten. Über Aushänge wurde für das Projekt geworben. Auf diese Weise wurde das gesamte Projekt vermarktet, auch Wohnungen bis zu 160 qm bei einem Preis von 2.100 € pro Quadratmeter. Die Wohnungen wurden mit Handzetteln vermarktet; keine einzige Glanzbroschüre wurde erstellt.

In der Entscheidungsfindung war ein beteiligungsoffener Grundriss ganz wichtig. Die Gebäude sind in Schottenbauweise errichtet. Im Verfahren konnte im Vorfeld betrachtet werden, wie groß die Wohnung wird und welche Wohnungen nebeneinander liegen werden – was für die Planungsbeteiligung ganz wichtig war. Die Aufteilung, die letztendlich realisiert wurde, stand nicht von Beginn an fest. Die Wohnungen, die eigentlich schon fest standen, sind alle noch einmal durch das Haus „gerutscht“. Das alles war in der Planungsphase möglich. Die einzelnen Wohnungen unterscheiden sich sehr stark in ihrer Größe. Sie sind an den Bedürfnissen derer, die von Anfang an dabei waren und die die Option der Vereinsmitgliedschaft und des Eintrittsentgelts wahrgenommen haben, orientiert. Dennoch war viel Moderation nötig, um alle Wünsche zu berücksichtigen.

Dabei ging es auch um Gemeinschaftsfragen, von der Rechtsform bis zum Ökostandard, die immer unter Heranziehung von Fachberatern diskutiert wurden. Behandelt wurden auch Fragen von der Gemeinschaftsausstattung bis zu den Fußmatten oder der Fassadenfarbe. Alle gestalterischen Elemente mussten durch die Gemeinschaft entschieden werden.

Zur Hofseite und dem öffentlichen, gemeinschaftlichen Bereich verfügen die Reihenhäuser über eine Laubengangerschließung. Die Laubengänge sind relativ großzügig angelegt und dienen als zweiter Aufenthaltsraum. Hält man sich im Aufenthaltsbereich auf, signalisiert man Interesse an Kommunikation und Gesprächen. Die Rückseite mit dem Balkon ist die private Seite und stellt somit eine Rückzugsmöglichkeit dar. Das Gemeinschaftshaus verfügt über eine Terrasse, die gemeinschaftlich genutzt werden kann. Auch die Flächen vor der Tür sind zu allen Festen ein beliebter Ort. Trotz oder gerade wegen der unterschiedlichen Altersgruppen funktioniert das Zusammenleben sehr gut, auch wenn nicht rund um die Uhr Gemeinschaft herrscht, sondern immer nur dann, wenn die Bewohner es wünschen. Die Mischung drückt sich in 29 Erwachsenen sowie elf Kindern ab acht Jahren aus. Der älteste Bewohner ist inzwischen 76 Jahre alt.

W.I.R. 2

Die Realisierung des zweiten Vorhabens, bestehend aus 18 Haushalten aus 26 Erwachsenen und 14 Kindern, hat von der ersten Idee bis zum Einzug nur noch drei Jahre gedauert. Hier gibt es jedoch kein Gemeinschaftshaus, da die Entfernung zum ersten Projekt nur 100 m beträgt. Allerdings wurden eine Gemeinschaftswohnung, ein Gästezimmer und eine Sauna eingerichtet. Das erste Projekt verfügt über einen 60 qm großen Gemeinschaftsraum für Feiern und darüber hinaus ebenfalls über ein kleines Gästezimmer, eine behindertengerechte Dusche und Toilette. Auf dieses Angebot können alle zurückgreifen, wenn die eigene Wohnung einmal nicht genutzt werden kann. In den Wohnungen selbst haben nicht alle Bewohner bodengleiche Duschen, weil sie das für sich per-

sönlich nicht wünschten. Ergänzt werden die Gemeinschaftsräume um eine gemeinsame Waschküche, einen gemeinsamen Werkraum und viele Fahrradabstellflächen. Bezugsfertig wird die Anlage im Mai oder Juni 2006 sein.

Erfahrungen und Erfolgsbedingungen aus dem Entwicklungsprozess

Das W.I.R. 1-Projekt ist noch einen recht mühsamen Weg gegangen. Die Gruppenfindung erforderte sehr viel Öffentlichkeitsarbeit. Die Presse ließ sich nur mühsam einladen. Mittlerweile kommt sie von selbst. Auch die Grundstücksfindung war ein beschwerlicher Prozess, insbesondere die Überzeugung des Liegenschafts- und Planungsamtes. Hinzu kam die Ungewissheit, ob alles tatsächlich gut geht.

Es ist jedoch gut gegangen. Inzwischen wurden jedoch verlässlichere Formen gefunden. Das hat das erste Projekt sehr stark gefördert. Die lange Vorlaufzeit von 1997 bis 2001, bis schließlich sicher war, dass das Projekt machbar ist, beschreibt eine Phase, in der viele abgesprungen sind.

Wenn der Entwicklungsprozess schneller abläuft, ist das ein enormer Zugewinn für das Projekt, obgleich jedoch ein gewisses Risiko immer dazu gehört. Unabdingbar waren dabei vor allem Menschen mit eigenen Visionen. Menschen, die für sich formuliert haben, wie sie, auch im Alter, wohnen möchten. Dies erfordert einerseits zwar eine Menge Geduld und Großzügigkeit, auch im Umgang miteinander, andererseits bringt es aber jede Menge Humor. Wichtig waren auch viele Fachleute, die vom Gelingen überzeugt waren und nicht jede Arbeitsstunde einzeln abgerechnet haben. In dem Zusammenhang ist sicherlich auch der zuständige Architekt zu nennen oder auch der beteiligte Finanzberater. Beide haben viel in dieses erste Projekt investiert.

Auch das Land hat das Projekt mit 15.000 € Fördermitteln unterstützt. Die Mittel fanden vor allem in der Moderation Verwendung. Die finanzielle Unterstützung war nicht üppig, aber sie war da. Trotz allem ist ein Vorzeigeprojekt entstanden. Das spiegelt sich in der mittlerweile guten Be-

sucherresonanz wider und dem dabei geäußerten Wunsch vieler Menschen, dem gleich zu tun. Auch sie wollen häufig anders wohnen, eine andere Wohnform haben und überlegen, wie es funktionieren kann. Auch das Interesse von Kommunen, von Wohnbauträgern, nimmt zu, die überprüfen, ob sich ein solches Projekt nicht auch in ihrer Gemeinde, in ihrer Stadt realisieren lässt.

Mit dem für das erste Projekt gegründeten Verein ist bereits ein weiterer, wichtiger Startschuss für ein drittes Vorhaben – das Projekt „W.I.R. 3“ gefallen. Das heißt, in Dortmund ist jetzt ein „Dach“ entstanden, das diese Wohnprojekte unterstützt. „W.I.R. 3“ soll ein Mietprojekt werden. Die bereits gesammelten und erarbeiteten Erfahrungen im Hinblick auf Verträge, Verbindlichkeiten und Rechtsformen können so an andere Projekte weiter gegeben werden, die sich mit diesen Fragestellungen nicht mehr neu auseinander setzen müssen. Sie können sich vielmehr in ein „gemachtes Nest“ setzen und von der geleisteten Vorarbeit profitieren. Durch die öffentliche Anerkennung ist die Arbeit bereits sehr stark publik geworden, sowohl über das Fernsehen als auch im Radio. Sogar zur Ausstellung zum sechzigsten Geburtstag des Landes Nordrhein-Westfalen darf diese Initiative, mit sechs anderen Projekten, Beispielprojekt für NRW sein.

Häufig werden die Projekte als Ausweg aus dem „schrecklichen“ demografischen Wandel gesehen. Dabei gilt es, ihn nicht als schrecklich zu befinden, sondern ihn gezielt anzugehen. Diese Sichtweise macht offensichtlich Eindruck. Über die Nachbarschaft und Gemeinschaft, die ja auch lebt, lässt sich ein Weg entgegen des herbei eilenden Pflegenotstands und der hohen finanziellen Belastung einschlagen. Das ist offensichtlich für viele die Heilsbotschaft. Bei so viel Rückenwind, den die Arbeit bekommt, wird jedoch auch immer mehr hinein interpretiert als es tatsächlich ist. Es vermittelt jedoch den Bewohnern, aber auch Anderen, die einen ähnlichen Weg verfolgen, ein Stück Sicherheit.

Wichtigste Voraussetzung für den Erfolg sind das passende Grundstück und die Immobilie. Die Lage muss stimmen.

Alles lässt sich über ein solches Projekt nicht vermarkten. Gruppen brauchen Grundstücke von ca. 1.400 bis 4.000 qm Fläche bei drei bis vier Geschossen. Hinzu kommt ein offenes Baufeld in attraktiver Lage, das man in Abstimmung mit dem Planungsamt bebaut. Eine Option für die Grundstücke für die Dauer von lediglich drei Monaten ist nicht realisierbar. Voraussetzung ist mindestens ein Jahr Zeit. Die Menschen, die sich so stark engagieren und in ein solches Projekt einziehen, überlegen viel genauer, wenn es ums Wohnen geht.

Weiter sind klare und verlässliche Verträge notwendig. Solche Projekte sollten zunehmend in die Modernisierung von Bestand integriert werden. Das gestaltet sich jedoch immer schwierig, da man die Häuser auch am Stück „leer ziehen“ muss. Ein solches Vorhaben bildet aber gerade für Bauten, die zurückgebaut werden sollen, eine gute Option. Das wird auch immer stärker versucht und gestaltet sich viel spannender, als alles neu zu bauen.

In den Städten sind Unterstützungsstrukturen für die Vernetzung dieser Projekte erforderlich, da in allen Projekten, in allen Städten, in denen es Projekte gibt, bereits „Ableger“ entstanden sind. Das bedeutet also, dass es nicht nur „W.I.R. 1, 2 und 3“ sondern auch in anderen Städten ähnliche Projekte gibt. Zu nennen sind z.B. die „Beginnhöfe“, das mittlerweile mit dem zweiten und dritten Projekt von „W.I.R.“ gestartet ist. In vielen Städten gibt es mittlerweile „Kinderprojekte“. Auch diese brauchen eine vernetzte Struktur.

Fazit

Die durchgeführten Projekte schaffen vor allem tragfähige Nachbarschaften in neuen Quartieren. Eigenfinanziert werden Räume für Sozialkultur geschaffen, Räume, die einen Ort für soziales Engagement bieten. Die Menschen haben im Verlauf der Projektentwicklung Strukturen entwickelt, dieses zu handhaben. Die Projekte werten aufgrund ihres besonderen Images Standorte großflächig auf.

WohnreWIR Tremonia in Dortmund

ein Projekt des W.I.R. e.V. Dortmund

Mehrgenerationen-
projekt

Entwicklung ab 1997
- Einzug 2004

Eigentumsanlage für
21 Haushalte
und
Gemeinschaftshaus



Am Anfang war die Gruppe

Beginn 1997 – Seminar
Miteinander Wohnen-
Miteinander Leben

Ergebnis: eine Initiativgruppe,
die die Umsetzung in
Dortmund versuchen will

unterstützt durch Moderation
und Beratung

1. Schritt: Profil
Mehrgenerationen
Barrierefreiheit, ca.
20 WE – ca. 3000qm
Grundstück

2. Schritt: Kriterien
Grundstückssuche:
Nah, Nah, Nah - -
das übliche

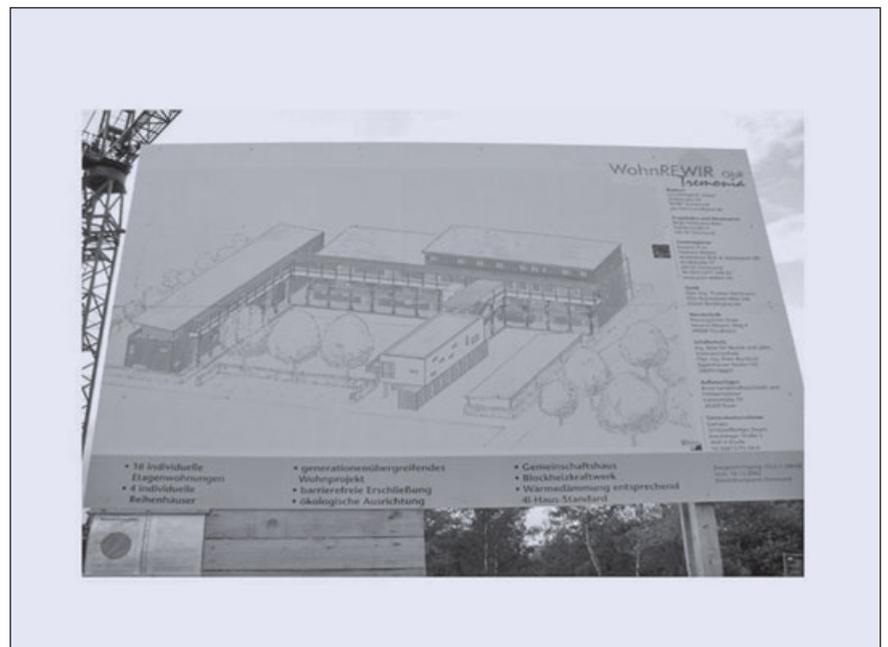
Das Tremonia Gelände B-Plan in (permanenter) Aufstellung

- Zuerst der große Wurf – durch BI- eingedampft
- dann Reihenhäuser bis zum Abwinken
- daraus konnten W.I.R. zwei Felder ausschneiden lassen (die besten) – Unterstützung durch Planungs- und Liegenschaftsverwaltungs
- Option und Vorkaufsrecht
- WIR 2 bekam nächste Änderung



Entwurfsentscheidung

- Ende 2002 „Wettbewerb“ – Mehrfachbeauftragung mit 3 ausgewählten Büros
- Auslobungstext durch die Gruppe
- Gewinner Post/ Welters



Gruppenbildung

Gruppe:
Wöchentliche Treffen
Immer Neue werben und integrieren



Verbindlichkeit =
4 x Teilnehmen +
Wochenende
Eintrittsgeld + e.V. für
Wohnungsoption
Aufnahme nach Finanzcheck



W.E.M. - Sie sind für
gemeinschaftlicher
Wohnen in
Detmold e.V.

**Wohnprojekt am
Tremonia-Park**

**Suchen Sie ein Reihenhaus
oder eine Maisonette-Wohnung mit Garten ?**

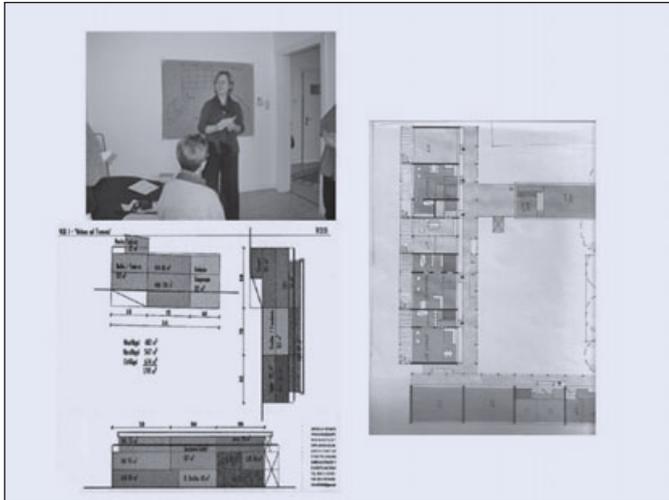
Wenn Sie sich an einem innovativen Wohnprojekt beteiligen wollen -
mit attraktiven Wohnungen und Reihenhausern -
einer aktiven Nachbarschaft -
mit viel Platz für Familien mit Kindern ...
... dann setzen Sie sich mit uns in Verbindung

Ihre Ansprechpartnerin: Frau Birgit Pohlmann-Rohr, Tel. 0231 / 6 86 60 80

und Entscheidungsfindung

Planungsbeteiligung:
- Beteiligungsoffener
Grundriss
- Entscheidungen
(mithilfe von Fachleuten)
von der Rechtsform bis
zum Ökostandard,
vom Gemeinschaftshaus-
statut bis zur Fußmatte





WohnreWIR Tremonia

- Die Gruppe -

- 29 Erwachsene, 11 Kinder (Jg. 1930 -1998)



WohnreWIR Tremonia

- aktive Nachbarschaft – Jung und Alt -



wir_auf_tremonia (WIR 2)

Mehrgenerationen-
projekt

Entwicklung ab 2003 –
Einzug Mai 2006

Eigentumsanlage mit 18

Haushalten

26 Erwachsene, 14

Kinder

Gästewohnung mit
Sauna



Ein Wohnprojekt und Baulandmanagement – was hat das miteinander zu tun

WIR mußte ab 1998 einen mühsamen Weg gehen:

- Gruppenfindung und viel viel Öffentlichkeitsarbeit/
Neuland

- Grundstücksfindung und Überzeugung der Planungs-
und Liegenschaftsverwaltung, ein Risiko einzugehen -
Handschlag

- lange Vorlaufzeiten aufgrund der Sanierung, die die
Ausdauer der Gruppe sehr strapazierte

- Viel Innovation und Risikobereitschaft bei der Gruppe

Was ist entstanden

- ein **Vorzeigeprojekt**, das Mut macht
- ein Dortmunder **Dach** für neue Projekte (WIR 3)
- jede Menge **Erfahrung**
welche Verträge, Verbindlichkeiten, Architektur, Gruppengrößen und
Grundstücksgrößen, Gemeinschaftsbereiche etc. funktionieren
- **Preise und öffentliche Anerkennung**, die von allen
Medien wahrgenommen und weiterverbreitet werden –
Bild bis zur Süddeutschen, WDR Fernsehen, Radiosender, Ausstellung z.B. Stromlinien
zum 60. Geb. NRW
- „ein **Ausweg**“ aus der *Gefahr* des demografischen
Wandels und des Pflegenotstandes
- ein **Vermarktungsinstrument** für Grundstücke und
Immobilien

Was half

- Menschen mit einer persönlichen Vision,
Grosszügigkeit, Geduld und jeder Menge Humor

- Fachleute, die überzeugt vom Gelingen waren und
ohne auf die Arbeitszeit zu sehen, beraten und
entwickelt haben

- Fördermittel des Landes – Projektentwicklung Neue
Wohnformen für ältere Menschen - MFJFG NRW

Was wäre weiter hilfreich

- **Grundstücke** von 1500 – 4000qm, 3 – 4 Geschosse,
mit offenem Baufeld in Abstimmung mit Verwaltung
-in attraktiven Wohnlagen
- **Optionen** auf Grundstücke mit einem Jahr Laufzeit
möglichst schon in der Aufstellungsphase B-Plan
(Anhand-Gabe-Verträge wie in Hamburg)
- im Rahmen von **umfassenden Modernisierungen**,
bei dem ein Gebäude durch eine Gruppe belegt
werden kann oder im Rahmen von **Ersatzbauten**
- Unterstützung/ Aufbau der **örtlichen Vernetzungs-
strukturen**, da hier neue Potentiale (Projektbörsen etc.)



Generationenübergreifende, verlässliche Nachbarschaften

- bilden und tragen die Nachbarschaftsentwicklung in
Quartieren
- bieten mit ihren Gemeinschaftsräume eigenfinanzierte
Infrastruktur,
- die den Ort für soziales Engagement bieten und Strukturen
entwickelt haben, dieses zu organisieren
- sie werten die Standorte aufgrund ihres sehr guten
Images auf

Baulandmanagement in Nürnberg

Wolfgang Baumann,
Baureferent,
berufsmäßiger Stadtrat
der Stadt Nürnberg



Das Baulandmanagement in Nürnberg erfolgt unter verschiedenen Rahmenbedingungen und unter Einsatz diverser Instrumente. Um diese aufzuzeigen, sollen stellvertretend konkrete Projekte im Mittelpunkt stehen, die einen anschaulichen Überblick über die Bandbreite der Aufgaben geben.

Nach vier Jahren „Runder Tisch“ und drei Jahren Verfahren, also nach insgesamt sieben Jahren und einer Wirkungsdauer des alten Flächennutzungsplans von 30 Jahren, wurde 2006 der neue Nürnberger Flächennutzungsplan genehmigt, der jedoch bereits wieder mit einer ersten Änderung aufgrund von Bahnflächenkonversionen überzogen wird. Das markiert die Langfristigkeit in der Kurzfristigkeit der Stadtentwicklung.

Bevölkerungsentwicklung in Nürnberg

Nürnberg ist eine Stadt mit derzeit knapp 500.000 Einwohnern. Bereits seit fünf Jahren vollzieht sich wieder ein Bevölkerungszuwachs. In der Bilanz gewinnt die Stadt inzwischen mehr vom Umland als sie verliert. Die Eigentumsquote liegt bei rund 30 %. 2005 wurden insgesamt 1.115 Wohnungen fertig gestellt. Der Nürnberger Wohnungsmarkt ist ein lokaler Markt mit räumlichen Verflechtungen in die Metropolregion Nürnberg.

Bis etwa 2020 wird ein Anwachsen der Bevölkerung auf etwa 503.000 Einwohner prognostiziert. Erst danach wird ein Bevölkerungsrückgang erwartet. Der Wohnbauflächenbedarf liegt lt. Flächennutzungsplan bei 12.100 bis 13.300 Wohneinheiten. Derzeitig vorhandene Potenziale umfassen rund 7.300 Wohneinheiten. Dabei wird deutlich, dass ein sehr hohes Volumen auf Flächen liegt, für die bereits Baurecht besteht. Beim Gewerbeflächenbedarf gibt es die üblichen Hochrechnungen, die sich weiterhin verändern werden. Aber auch hier können über 60 % des zukünftigen Bedarfs durch Innenentwicklungsflächen mit bestehendem Baurecht gedeckt werden. Zusätzliche Flächenpotenziale bietet die Bahnflächenkonversion.

Instrumentarium

In Nürnberg ist ein kommunaler Zwischenerwerb mangels Masse nicht mehr möglich. Der Grundstückstopf wurde in den Jahren 1980 und 1990 an die untere Grenze zurückgefahren. Die Stadt kann Investitionen nur noch durch die freiwillige Wirtschaftsförderung und durch Betriebsverlagerungen fördern. So hat die Stadt Nürnberg beispielsweise ein Hafengrundstück erworben, dafür ein innenstadtnahes bereitgestellt. Sie konnte dafür lediglich eine Übernahme-sicherheit ab einer bestimmten Vermarktungsfrist bieten. Ab einer Frist von fünf Jahren hätte die Stadt das eingetauschte Grundstück in der Altstadt bekommen. Innerhalb der fünf Jahre hat sie dem Unternehmen geholfen, die Fläche zu vermarkten und zu entwickeln. Das umfasst konkret die Bereitstellung kommunalen Planungs-Know-hows, jedoch keine Grundstückssubventionen.

In einem anderen Gebiet, einer früheren Militärfläche, wurde nach den Verbilligungsrichtlinien des Bundes vorgegangen, in dem dann ein Investor nach einem städtebaulichen Mehrfachverfahren gekauft hat. Beim Gewerbeförderungsprojekt „Herkules Park“ konnten über aktive Wirtschaftsförderung Flächen reaktiviert werden. Hier liegt eine kleine Besonderheit darin, dass der dortige Investor Bauland für kleine und mittlere Unternehmen quersubventioniert und preislimitiert bereitstellt. Bei dem Preis handelt es sich im Grunde um einen „Stadtentwicklungspreis“. Die Stadt hat in diesem Fall von ihrer sonst sehr restriktiven Haltung bezüglich der Discounter sowie des Groß- und Einzelhandels Abstand genommen und in Form eines Discounters und eines Vollsortimenters, der an dieser Stelle städtebaulich nicht integriert ist, einen Kompromiss gelten lassen. Das Projekt „Bahnflächen“ schließlich basiert auf einer Rahmenvereinbarung mit den Nachfolgeunternehmen des früheren Grundstückseigentümers Deutsche Bahn. Den Sonderfall des kommunalen Zwischenerwerbs stellt die ehemalige städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Herpersdorf“ dar.

Beispiele

Bei fast allen Beispielen handelt es sich um Brachflächenwiedernutzungen und dabei häufig um innenstadtnah gelegene und/oder verkehrsgünstig gelegene Flächen. Lediglich die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Herpesdorf befindet sich im südlichen Randgebiet der Eingemeindungen. Alle Flächen sind aus verschiedener Genese heraus entstanden und befinden sich derzeit in der Umwandlung oder sind bereits abgeschlossen.

Sebalder Höfe

Das besondere dieser Maßnahme ist ihre Vornutzung. An ihrer Stelle befand sich ehemals, mitten in der Altstadt, das Betriebsgelände einer Druckerei. Der Betrieb wurde schließlich ausgelagert. Die Stadt hat in diesem Prozess nicht nur dazu beigetragen, ein Grundstück zu erwerben, sondern auch durch Planungsleistungen und durch Vorleistungen einer Projektgruppe einen Teil der Vorlaufkosten abzufedern. Auf Basis einer sehr sorgfältigen Bestandsaufnahme konnte auf diese Weise der Firma, die keinerlei Know-how hatte und zunächst auch ohne Entwickler gearbeitet hat, geholfen werden, einen Investor zu finden. Der neue Investor erwies sich als heimischer Glücksfall, der aus den vorangegangenen kommunalpolitischen Schwierigkeiten und aus seinen eigenen Entwicklungen bereits gute Erfahrungen gesammelt hatte. Durch die systematische Entwicklung und die enge Zusammenarbeit zwischen Wirtschaftsförderung und Stadtplanung, in diesem Fall in einer Projektgruppe, konnte sehr zügig nach Vertragsschluss eine Entwicklung des Geländes begonnen werden.

Der Investor hat für die 2,2 ha große Fläche ein Mehrfachverfahren durchgeführt und mit der Stadt an einem Strang gezogen, so dass parallel der Bebauungsplan geändert werden konnte. So wurde keine Zeit verloren. Der Investor hat schon im Vorfeld durch strategischen Grunderwerb sehr vorausschauend agiert und zudem eine sehr offene und intensive Öffentlichkeitsarbeit betrieben. Es wurden Alternativen diskutiert, Ausstellungen durchgeführt und das

Mehrfachverfahren erläutert. Auf diese Weise ist ein sehr hohes Maß an Akzeptanz entstanden.

Ein erster Bauabschnitt wird derzeit auf der Basis des alten Bebauungsplanes realisiert. Ein Büro- und Dienstleistungszentrum wird dabei in starker Hanglage der Altstadt die entsprechende Nahversorgung integrieren. Es entstehen ein Discounter mit 947 qm Verkaufsfläche, ein Vollsortimentbetrieb und sonstige Läden. Darüber hinaus sind Büroflächen in einer Größenordnung von 3.000 qm vorgesehen sowie eine Veranstaltungshalle mit einer Bühne und 140 Plätzen. Alles wird privat finanziert. Begleitet wird die Bebauungsplanänderung durch die Aufstellung eines städtebaulichen Vertrags, wie das in Nürnberg in fast jedem Fall durchgeführt wird. Im zweiten Bauabschnitt sind Wohnanlagen mit bis zu 200 Wohnungen geplant.

Village

Nach Abzug der amerikanischen Streitkräfte ist das US-Village mit einer Größenordnung von knapp 13 ha zu 46 % allgemeines Wohngebiet und zu 29 % öffentliche Grünfläche. Das Instrument der Verbilligungsrichtlinien ist für die Kommunen eine sehr starke Hilfe, Stadtentwicklung wirklich dort zu betreiben, wo sie betrieben werden muss – in diesem Fall sehr nahe an einer künftigen U-Bahn-Haltestelle am mittleren Ring. Das weitgehend realisierte Gebiet zeichnet sich durch einen weitläufigen, alten Baumbestand aus, der überwiegend integriert wurde. Drei Hektar sind als kleines Eigentums-Förderprogramm zu Gunsten junger Familien entstanden.

Milchhof

Beim „Milchhof“ handelt es sich um eine sehr interessante, etwa 4,5 ha große Gewerbebrache, die sich auf Grund eines spektakulären Denkmals hervorhebt – die ehemalige Fabrikations- und Abfüllanlage der Milchversorgung. Diese Anlage wurde von einem Investor erworben, unter Annahme des Abbruchs des Denkmals. Die Anlage ist unbestritten als Denkmal einzuordnen, nach Testat des Landesamtes für Denkmalpflege, nach Einschaltung unzähliger Gutachter allerdings mehr als baufällig.

Derzeit liegt ein Abbruchantrag vor; ein Gesamtkonzept für das Areal ist in Erarbeitung.

Herkules Park

Der Herkules Park entstand auf dem 14 ha großen ehemaligen Industrieareal der Sachs-Zweiradfertigungen. Besonderheit ist eine indirekte Wirtschaftsförderung durch den Investor: Der städtebauliche Vertrag sieht die Möglichkeit vor, verbilligte Grundstücke in einer bestimmten Zeitfrist an kleine und mittlere Unternehmen zu vergeben. Dies läuft sehr erfolgreich. Darüber hinaus hat der Investor die Rest-GmbH aus der Zweiradentwicklung, den finanziell und wirtschaftlich bedrohten innovativen Kern, monetär gestützt. Es wurden Altaktionärsrechte abgelöst und der Nachfolge-GmbH ein Show-Room zur Verfügung gestellt. Es existiert eine Halle, in der jetzt die Entwicklung der Zweiräder durch diese kleine Entwicklungs-GmbH weitergeht.

Bahnflächenkonversion

Die Konversion ehemaliger Bahnflächen ist die jüngste und größte Aufgabe der Nürnberger Stadtentwicklung. Anfang 2004 hat die Stadt eine Rahmenvereinbarung mit der aurelis real estate GmbH & Co. KG sowie der Deutsche Bahn Services Immobilien geschlossen, die 46 Einzelflächen mit insgesamt 284 ha umfasst (zum Vergleich: Die Nürnberger Altstadt ist 166 ha groß). Für jede dieser Flächen sind in der Rahmenvereinbarung konkrete Entwicklungsziele enthalten. Von den 284 ha sind rund 100 ha als Bruttobaufläche umwandelbar. Die verbleibenden ha befinden sich entweder bereits in einer baurechtlichen Konstellation oder es handelt sich um Grünflächen. Beispielhaft lassen sich drei Standorte darstellen.

Nordwestbahnhof

Hierbei handelt es sich um eine 2,6 ha große Fläche, deren Grundfläche ungefähr zur Hälfte für Wohnen und zur Hälfte für Gewerbe (mit Arrondierungen des vorhandenen Bestandes) vorgesehen ist. Die Entwicklung des Geländes erfolgte ohne Bebauungsplan auf Grundlage des § 34 BauGB. Das Areal befindet sich gegenwärtig in der Vermarktung.

Nordbahnhof

Der Bebauungsplan für dieses 14 ha umfassende Areal befindet sich derzeit in der Aufstellung. Auch der Städtebauliche Vertrag ist in Arbeit. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung ist bereits abgeschlossen. Die gesamte Entwicklung der Fläche ist in Teilbereichen vorgesehen. Wichtig waren die Sicherung eines durchgehenden Grünzuges nach Norden sowie die Sicherung der gewerblichen Flächen mit getrennter Zufahrt am Ring. Im Süden wird das Wohngebiet völlig vom Durchgangsverkehr getrennt. Die Nettoflächen des Geländes teilen sich in ungefähr zwei Drittel für den Bereich Wohnen und ein Drittel Gewerbe.

Südbahnhof

Die schwierigste Fläche ist der Südbahnhof / Brunecker Straße mit einer Fläche von etwa 100 ha. Nach einem breit angelegten Workshop 2004 wird derzeit ein Wettbewerb vorbereitet. Einzelne Genehmigungen sind im Bestandsgebiet nach §34 BauGB erteilt. Allgemeine Zielvorstellung ist eine Drittelung für Grün, Gewerbe und Wohnen. Es handelt sich um ein langfristiges Projekt mit einem realistischen Zeithorizont von 10 bis 20 Jahren.

Städtebauliche

Entwicklungsmaßnahme Herpersdorf

Mit der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Herpersdorf wird auf ehem. landwirtschaftlichen Nutzflächen im Nürnberger Süden Wohnungsbau realisiert. Insgesamt umfasst die Maßnahme ca. 25 ha. Im ersten Abschnitt beträgt der Einwohnerstand derzeit mehr als 500 Personen. Für den zweiten Abschnitt ist ein Direktvermarktungsmodell vorgesehen.

Fazit

Mit den Innenbereichspotenzialen der Stadt Nürnberg wird das Thema Innenentwicklung, das beim Gewerbe schon zur täglichen Arbeit gehört, auch beim Wohnen präsent. Der Instrumentenmix in Nürnberg reicht von der Nutzung der Verbilligungsrichtlinien des Bundes bis hin zum Schwerpunkt „Bebauungsplan und Städtebaulicher Vertrag“ sowie im Ausnahmefall dem kommunalen Zwischenerwerb. Das Baulandmanagement, der Flächennutzungsplan, die Konversionsprojekte sowie die laufenden Infrastrukturmaßnahmen beweisen schon heute: In Nürnberg findet Entwicklung innen statt!

Baulandmanagement in Nürnberg

17.03.2006

Dipl.-Ing. Wolfgang Baumann

berufsmäßiger Stadtrat
Bau- und Planungsreferent der Stadt Nürnberg

BAUREFERAT

Themenübersicht

Baulandmanagement in Nürnberg

1. Gesamtstadt – ein Überblick
2. Dimension und Fakten
3. Instrumente
4. Stadtplanung – aktuelle Beispiele
5. Zwischennutzungen
6. Fazit und Bedeutung



BAUREFERAT

Dimension und Fakten II

Wohnungsbedarf bis 2015:

12.100 bis 13.300 WE, derzeit vorhandene Potenziale umfassen ca. 7.300 WE

Gewerbeflächenbedarf bis 2015:

Ca. 200 – 285 Hektar Nettobaufläche = ca. 15 bis 20 Hektar / Jahr

Zusätzliche Potentiale:

Bahnflächenkonversion (s.u.)

BAUREFERAT

3. Instrumente

Projekt	Anlass / Vorstufen	Durchführung / Instrumente
Sebalder Höfe	freiwillige Betriebsverlagerung, zeitlich befristetes Vermarktungsrecht, Mehrfachverfahren	Teilbereich nach § 34, im übrigen Bebauungsplan-Änderung + städtebaulicher Vertrag
Village	Verbilligungsrichtlinien des Bundes	Bebauungsplan + städtebaulicher Vertrag
Herkules-Park	Aktive Wirtschaftsförderung	Bebauungsplan + städtebaulicher Vertrag mit quersubventionierter Baulandbereitstellung für KUM
Bahnflächen	Rahmenvereinbarung jeweils mit aurelis und DB SImm	Einzelfallfestlegung: Von § 34 bis Bebauungsplan + städtebaulicher Vertrag; ggfs. mit Zwischennutzungs-Management
STEM Herpersdorf	Kommunaler Zwischenwerb	Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

BAUREFERAT

4. Stadtplanung – aktuelle Beispiele

Wohnen
 Gewerbe
 Bahnflächen
 Entwicklungsmaßnahme



Nürnberg
BAUREFERAT

Sebalder Höfe



**1. Bauabschnitt
Volker Staab**

**Bauabschnitte
Wohnen**

BAUREFERAT

Milchhof



BAUREFERAT

Village



BAUREFERAT

Herkules Park



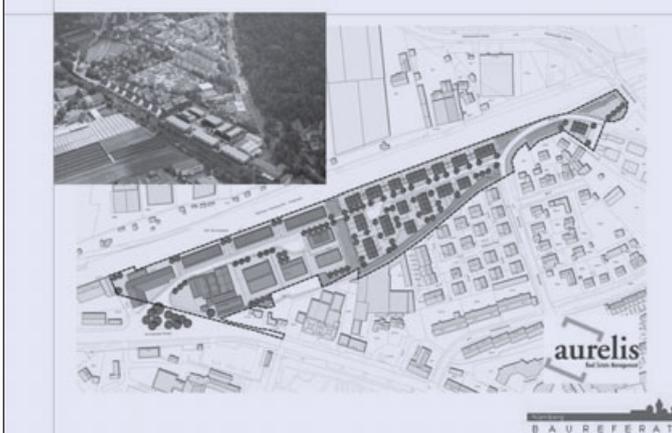
BAUREFERAT

Bahnflächenkonversion

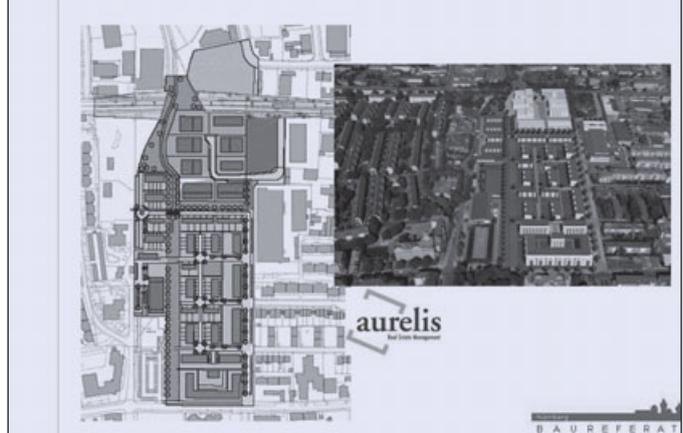


Nordwestbahnhof

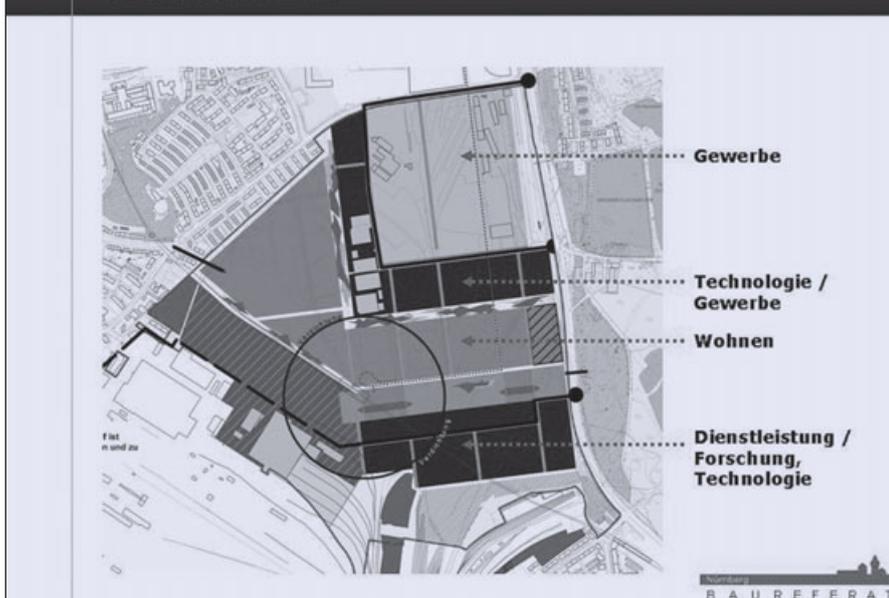
Werkstadtbericht
Nürnberg



Nordbahnhof



Südbahnhof



STEM Herpersdorf



BAUREFERAT

5. Zwischennutzungen ...



... als Instrument des Baulandmanagements ?

Zwischennutzungen müssen kein unvermeidbares Übel sein

Stattdessen können Nischenfunktionen übernommen werden, die in gar nicht planbar gewesen wären

Nur qualitativ hochwertige Gebiete werden eine Überlebenschance haben

Brach- und Konversionsflächen sind auch Vorhalteflächen für die Zukunft.

BAUREFERAT

6. Fazit und Bedeutung

Derzeit werden bundesweit etwa 90 Hektar Land pro Tag verbaut, das entspricht rund 130 Fußballplätzen.

Ziel der Bundesregierung ist eine Reduzierung auf 20 Hektar pro Tag bis 2020.

Flächennutzungsplan, Baulandmanagement, Konversionsprojekte und die laufenden Infrastrukturmaßnahmen beweisen schon heute:

In Nürnberg findet Entwicklung innen Stadt!

Wesel an den Rhein!

Dirk Hetkamp,
Geschäftsführer der
ehw – Entwicklungs-
gesellschaft Hafen
Wesel mbH



Die Stadt Wesel liegt am Ufer des Rheins und an der Mündung zur Lippe. An der breiten Stromlage ist das Hafengebiet der alten Hansestadt angesiedelt. Der Hafen zeichnet sich durch eine exzellente Anbindung an die Innenstadt und Fußgängerzone an zahlreiche Wohngebiete und Einkaufsmöglichkeiten aus. Verkehrsinfrastrukturell ist er durch Bundesstraßen, Autobahnanschlüsse und die Rheinbrücke sehr gut erschlossen. Es handelte sich allerdings um einen Hafen, der nicht wahrgenommen, kaum noch genutzt wurde und auf dem wenig Umschlag stattfand. Nach Kriegsende entstand der Gedanke, diese überfälligen Potenziale umzunutzen, jedoch ohne nennenswerten Erfolg. Die Grundstückssituation war, anders als beispielsweise in Duisburg und dem dortigen Innenhafen, durch schwierige Besitzverhältnisse gekennzeichnet. Große Flächen des Hafens waren und sind in privater Hand. 40-45 % des Areals entfallen auf eines der wirtschaftsstärksten Unternehmen in Wesel, das damit zugleich einer der größten Steuerzahler der Stadt ist. Die Neuplanung, die zwischenzeitlich mit einem Studentenwettbewerb angegangen wurde, gestaltete sich daher nicht einfach. Der Entwurf sieht eine komplette Neuordnung des Gebiets ohne weitere Berücksichtigung des dort ansässigen, traditionsreichen und zugleich größten Unternehmens vor. Das Unternehmen war, aus nahe liegenden Gründen, fortan nicht mehr gesprächsbereit. Das verlorene Vertrauen wieder zu gewinnen, war nicht leicht.

Projektentwicklung

Es galt zunächst zu eruieren, wie die Strategie für die Entwicklung des Hafens aussehen könnte. Die Stadt allein konnte es nicht angehen, die Unternehmen wollten es nicht. So kam die Idee auf, es gemeinsam zu versuchen. Dies mündete in einem ersten Schritt in die Entwicklungsgesellschaft Hafen Wesel, die zu 50 % aus der Stadt Wesel und zu 50 % aus Privatwirtschaft und IHK bestand. Insgesamt 15 Unternehmen des Hafensareals, darunter als wesentlicher und größter Mitgesellschafter auch das private Großunternehmen, das gerne am Standort bleiben würde, haben sich mit der Stadt zusammengeschlossen.

Aus intensiven Verhandlungen heraus resultierte ein Ratsbeschluss zur zukünftigen Entwicklung des Hafengebietes. Die Zielsetzung erscheint zunächst widersprüchlich. Einerseits ist etwas „Anderes“ vorgesehen. Das ist aber nur dann möglich, wenn etwas „Bestehendes“ verschwindet. Andererseits wird ausdrücklich die Bestandssicherung betont. Diese scheinbar konträren Forderungen zusammenzubringen, war die zentrale Herausforderung. Darüber hinaus wurden konkrete Zielsetzungen formuliert; darunter die Attraktivierung der Stadt durch Wasserbezug. Die unverwechselbare Lage am Strom muss als Alleinstellungsmerkmal herausgearbeitet werden. Auch die Aufwertung der Stadt als Wirtschaftsstandort war ein wichtiges Ziel.

Masterplan

In Abstimmung mit der Stadt, den Unternehmen und weiteren Beteiligten hat die ehw-Entwicklungsgesellschaft eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Es standen schnell zwei Varianten fest, wo eine Entwicklung stattfinden könnte. Diese mussten von den Unternehmern und Grundstückseigentümern akzeptiert werden. Ergänzend wurden Analysen des Flächenbedarfs durchgeführt. Von Beginn an sollten gewisse Projekte oder Dimensionen verhindert werden, die nicht marktfähig sind, was insbesondere beim Thema „Wohnen“ elementar ist. Diese Vorgehensweise mündete schließlich in einen Masterplan. Im Anschluss wurden mehrere Szenarien diskutiert, untersucht und auch verworfen. Als Resultat der Möglichkeiten, des Spielraums, der Akzeptanz und des Miteinanders ergab sich der Konsens, dass nicht der gesamte Hafenbereich entwickelt, sondern nur ein Teilbereich einer Entwicklung durchgeführt werden soll. In dem nicht neu zu entwickelnden Teilbereich ist unter anderem der anfangs erwähnte Großunternehmer ansässig. Eine weitere Bedingung im Masterplan stellt der Bestandsschutz dar. Dieser soll dringend beachtet und die Erweiterungsperspektive der Unternehmen nicht gefährdet werden. Beim Thema Wohnen war klar, dass nicht alles zu realisieren sein wird. Wenn das Wohnen zu nahe an

das Gewerbe oder an die Unternehmen, die bleiben wollen und sollen, heranrückt, ergeben sich Schwierigkeiten. Es waren also Alternativen gefordert. Der erste Bauabschnitt sollte mit 15.000 qm bebaubarer Grundfläche allein dem Wohnen vorbehalten bleiben. Der zweite Bauabschnitt sollte als Mischfläche entwickelt werden. Im dritten Bereich sollte schließlich das Dienstleistungsgewerbe im Vordergrund stehen. Die drei Baugebiete unterscheiden sich vor allem in ihrer Nutzung. Der Bereich Freizeit sollte jedoch unbedingt alle Gebiete einbeziehen.

Flächen- und Grundstückssituation

Die derzeitige Flächensituation wird durch zwei ansässige Firmen beschrieben. Es handelt sich bei beiden Unternehmen um Futtermittelfirmen und damit um eine Branche, die nicht unbedingt expandiert. Dies drückt sich vor allem in der Arbeitsplatzsituation aus. Auf 9.000 qm werden gegenwärtig noch zehn bzw. neun Arbeitsplätze, früher einmal 120 Arbeitsplätze, realisiert. Auch der Geruch wird für die Innenstadt zunehmend zur Belastung. Die Winde führen aufkommende Gerüche direkt in die Innenstadt. Hinzu kommen noch weitere Standortmerkmale wie beispielsweise eine Kläranlage und ein Öllager. Die Aufgabenstellung lautete daher, die vorliegende Situation bestmöglich zu nutzen. Im Masterplan ging es zunächst darum, konkrete Ziele zu formulieren. Es war eine Perspektive nötig, das Öllager zu versetzen. Diese Möglichkeit fand sich schließlich im Lippe-Mündungsraum. Der Eigentümer hat von seinem Abbruchrecht Gebrauch gemacht und verkündet, die vorhandenen Türme abzurechen. Für die Kläranlage sieht der Masterplan eine Abdeckung vor. Beispiele in Stuttgart und in Köln zeigen, dass es funktionieren kann. Dies ist vor allem eine Kostenfrage, bei der mit ca. 1,2 Mio. € kalkuliert wird. Die Rentierlichkeit dieses Projektes ist nicht unbedingt gegeben. Ohne die infrastrukturelle Unterstützung des Vorhabens im Sinne einer Förderunterstützung bei der Flächenvitalisierung bzw. -aktivierung, wird es in Teilbereichen kein entscheidendes Vorankommen geben.

Mit Ausnahme des Öllagers befindet sich die gesamte Fläche im Besitz der Stadtwerke Wesel. Der Stadt Wesel obliegt ein Gesellschaftsanteil in Höhe von 80 bzw. 90 %. Bei der Umsetzung des Projekts haben sich Schwierigkeiten in Form von auf der Fläche liegenden Erbbaurechten ergeben. Sie weisen Laufzeiten bis teilweise in das Jahr 2022 auf. Die Rücksprache mit den betroffenen Firmen ergab eine grundsätzliche Umzugsbereitschaft. Diese wurde jedoch an die Prämisse eines finanziellen Ausgleichs durch die Stadt gebunden. Seitens der Stadt ist allerdings aufgrund der knappen öffentlichen Mittel und der leeren Haushaltkasse keine Auszahlung denkbar. Diese Situation machte einen Dialog mit dem Grundstückseigentümer, den Stadtwerken, erforderlich. Dieser wäre bereit, den Verkaufserlös mit den entgangenen Pachteinnahmen gegen zu rechnen. Dabei spielen auch Flächenbewertungen eine große Rolle. Die grundsätzliche Verhandlungsbereitschaft seitens der Firmen ist aber gegeben.

Zusätzlich liegen Freiflächen in einer Größenordnung von ca. 7.000 bis 8.000 qm vor. Sie befinden sich aber in der Nähe des Öllagers, was weitere Probleme mit sich bringt. Gleichwohl sind die Ziele klar und die Schwierigkeiten, wie gegenwärtig in Verhandlungen mit potenziellen Fördergebern, den Grundstückseigentümern und den Pächtern, zu überwinden.

Sanierungsverfahren vs. Stadtumbau

Wie bei ähnlichen Projekten stellte sich die Frage der Wahl des geeigneten Instrumentariums. Zunächst ist ein Sanierungsverfahren angestrebt worden. Nach einer Untersuchung der LEG wäre dieses Herangehen jedoch nicht empfehlenswert. Das

Thema Stadtumbau war zu Beginn des Projekts noch nicht präsent. Heute ist es allgegenwärtig. Die Suche nach einem Zugang zu diesem Programm mit allen Beteiligten wurde im Laufe der Zeit ein wichtiger Teil der Abwägung. Die abschließende Bewertung steht noch aus.

Zielgruppe: Junge und Ältere

Die Stärken des Gebiets für das Wohnen liegen auf der Hand: die unmittelbare Nähe zur Innenstadt und das besondere Umfeld am Rheinstrom. In einem solchen Projekt ist jedoch nicht jede Wohnform realisierbar. Das Areal wird keinen Interessenten ansprechen, der ein Haus mit Wald, mit Garten und Rosen sucht. Die Zielsetzung sah von vornherein hochwertigen Wohnungsbau für Bewohner aus dem Umfeld vor, die es mit der besonderen Lage am Rande des nördlichen Rheinlands und des westlichen Ruhrgebiets zu gewinnen gilt. Wem es dort zu teuer ist oder nicht mehr gefällt, soll das Projekt eine Alternative bieten. Damit ist jedoch kein sozialer Wohnungsbau gemeint. Die Investitionen sollen sich am Ende rentieren. Dies ist ein klares Bekenntnis – politisch nicht immer populär –, aber auch das muss man akzeptieren.

Die klare Zielgruppe, auch in der Vermarktung, stellen Junge und, angesichts des demografischen Wandels, Ältere dar. Es ist wenig nachvollziehbar, wie anderswo der Fokus auf Teilbereiche wie „Bauland für junge Familien“ beschränkt wird. Zwei Drittel der Menschen sind heute Ältere, junge Familien sind dagegen eine Rarität. Es gibt auch Ältere, die gut wohnen wollen und die dafür auch bereit sind, zu investieren. Für diese Gruppe soll ebenfalls ein adäquates Angebot geschaffen werden.

Diskussion, Teil II

Plenum

Ist es realistisch, dass das Projekt Tremonia auch nach 20 Jahren noch fortgesetzt wird?

Birgit Pohlmann-Rohr

Wie die Umsetzung und Zusammensetzung der Bewohnerstruktur sich entwickelt, liegt in der Hand der heutigen Bewohner. Sie formulieren selbst, was und wohin sie wollen.

Plenum

Wie wurden die Vorkosten des Projekts Tremonia finanziert, wie z.B. der Wettbewerb und alles, was bis zur eigentlichen Entscheidung Kosten verursacht hat?

Birgit Pohlmann-Rohr

Eigens für die Moderation wurden Fördergelder bereitgestellt. Zusätzlich fielen pro Teilnehmer 1000 DM, heute rund 500 €, „Eintrittsgeld“ an. Für den Wettbewerb der drei teilnehmenden Büros war lediglich eine Summe von 2.500 DM ausgeschrieben.

Plenum

In den Vorträgen wurden viele Brachen und spannende Nachnutzungen vorgestellt. In Nürnberg ist es sicherlich denkbar, mit der Bahn zu verhandeln, wenn man für alle Flächen eine Nachnutzung hat. In einer Gegend, die weniger floriert als die Rheinschiene, beispielsweise Nordhessen, kommen andere Probleme und andere Fragestellungen auf. Beim Beispiel aus Wesel ergibt sich die Frage, ob wirklich eine Nachfrage für die vorgestellte Umnutzung existiert?

Dirk Hetkamp

Wenn es ein Problem nicht gibt, dann das, die Flächen an den Markt zu bringen und dort eine Abnahme zu finden – sofern sie denn einmal zur Verfügung stehen. 15.000 qm unmittelbar am Rhein, unverbaubare Stromlage auf der anderen Rheinseite mit der Rheinaue in der Nähe, mit einem Deich, mit einem Auesee, in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt sind sichere Verkaufsmerkmale.

Das bestätigen auch die bisherigen Reaktionen. Es gibt bereits Interessenten, die an diesem Standort Wohnen, Freizeit und andere Nutzungen verwirklichen möchten.



v.l.n.r.
Stadtplanerin Birgit
Pohlmann-Rohr,
Baureferent
Wolfgang Baumann
und Geschäftsführer
ehw Dirk Hetkamp

Sigurd Trommer



Das Problem ist die derzeitige Aufgabenstellung, dahin zu kommen. Der Weg muss mit vereinten Kräften beschriftet werden. Die Nachfrage und der Absatz stellen überhaupt kein Problem dar.

Sigurd Trommer

Die Vorträge haben verschiedene Metamorphosen dargestellt, von etwas, das in der Vergangenheit war und in Zukunft anders wird. Wer heute plant, muss vordenken. Gibt es bereits den Gedanken daran, was ist, wenn an dieser Stelle wieder etwas anderes wird? Ist man schon in der Lage oder auch bereit, zu versuchen, eine gewisse Dynamik mit hinein zu bringen? Legt man sich auf eine Zeit von 40 Jahren, von 60 Jahren, von 80 Jahren fest oder wird möglicherweise versucht, flexibel zu sein?

Wolfgang Baumann

Bei der Fläche „Turnecker Straße“ ahnt man bereits, wie dynamisch die Entwicklung sein wird, wenn der erste Masterplan nicht zur Vorbereitungsgrundlage des Wettbewerbs dienen kann. Darauf hat man sich eingestellt. Es wird klar, dass es bezüglich der Anforderungen stärker in Richtung Bestandssicherung gehen wird. Angesichts des schweren Nutzungskonfliktes mit dem

Paper-Port muss, was derzeit auch angegangen wird, im Grunde ein ganz anderer Entwurfsansatz gefunden werden.

Bei allen anderen Flächen wird versucht, den Bebauungsplan so robust wie möglich zu gestalten. Wohnbauflächen und Wohnbebauung ist natürlich relativ statisch. Doch es ist durchaus möglich, dass die vergangene Randwanderung wieder zurückkommt und für die nächsten zehn Jahre noch Potenzial gegeben ist. Bebauungspläne müssten gegebenenfalls wieder geändert werden, um auf künftige Entwicklungen zu reagieren. Aber die Entwurfskriterien, die Erschließung, die Grünflächenanalyse sind so solide, dass es auch gelingt – hier beim Beispiel Nordbahnhof – das Wohnen anders zu aggregieren.

Sigurd Trommer

Der Begriff „Statik“ spielt eine interessante Rolle. Bebauungspläne verleihen einem eigentlich dynamischen Prozess Statik. Darin liegt eine gewisse Schwierigkeit. Es gilt daher herauszufinden, ob nicht mit einem dynamischen Planwerk, beispielsweise durch einen informellen Plan, einen Rahmenplan, der gesamte Prozess besser gesteuert werden kann. Es ist nur wichtig, dass er schließlich Recht schaffen muss.

Dirk Hetkamp

Flexibilität ist sehr wichtig und gerade bei der Projektentwicklung eine fortwährende Aufgabe. Wenn in dem Prozess neue Wege gegangen werden müssen, dann werden sie auch mit Sicherheit beschriftet. Dabei ist eine enge Abstimmung mit den sich ständig verändernden Rahmenbedingungen notwendig, um auch mit künftigen, potenziellen Investoren vernünftige Lösungen zu finden.

4 Plädoyers: Grauer Grund vs. Grüne Wiese

**Prof. Dr. Rainer Danielzyk, Direktor des
Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen
des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)**

**Dr. Hans-Ulrich Gruß, Direktor der LBS
Westdeutsche Landesbausparkasse Münster**

Stadtrat Ullrich Sierau, Planungsdezernent der Stadt Dortmund

Prof. Dr. Hans-Jürgen Schimke, Bürgermeister der Gemeinde Laer

Die nachfolgenden Vorträge
beinhalten in ihren Anhängen
die Foliendarstellung der Power
Point Präsentationen.

Kontakt

Prof. Dr. Rainer Danielzyk
www.ils.nrw.de

Dr. Hans-Ulrich Gruß
www.lbs.de/west

Stadtrat Ullrich Sierau
www.dortmund.de

Prof. Dr. Hans-Jürgen Schimke
www.laer.de

Trends und Thesen – Plädoyer 1

Prof. Dr.
Rainer Danielzyk,
ILS NRW Dortmund



Einleitend scheint es geboten, sich noch einmal die Rahmenbedingungen, unter denen die Diskussion stattfindet, zu vergegenwärtigen.

Trends

Zunächst ist auf die Bevölkerungsentwicklung in NRW einzugehen. Eine kartografische Darstellung der Bevölkerungsentwicklung von 1994 bis 2004 für NRW auf der Ebene der Kreise und kreisfreien Städte zeigt auf den ersten Blick fast eine Art Kern-Rand-Gefälle. Während die großen Städte im Ruhrgebiet und im Bergischen Land sowie einige unmittelbar anschließende suburbane Kreise (z. B. Recklinghausen, Ennepe-Ruhr) geschrumpft sind, stagnierte die Bevölkerungsentwicklung in den Städten der Rheinschiene (Ausnahme Bonn) und den meisten suburbanen Räumen. In größerer Entfernung zum Kernraum der Metropolregion Rhein-Ruhr ist demgegenüber ein bemerkenswertes Bevölkerungswachstum zu verzeichnen, so etwa im südlichen Rheinland, am linken Niederrhein und im Münsterland. Dieses schlichte Bild ist aber zumindest in einer Hinsicht zu differenzieren: In den südöstlichen Mittelgebirgsräumen (Sauer-, Siegerland) gab es im vergan-

gen Jahrzehnt einen deutlichen Rückgang der Bevölkerung zu verzeichnen.

Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung im gleichen Zeitraum auf der Ebene der Städte und Gemeinden, wird das Bild noch deutlich differenzierter. Dabei erkennt man, dass Schrumpfung vor allem im Kernbereich des Ruhrgebietes, im Bergischen Land, im Raum Hagen/Altena sowie an der äußersten Peripherie des Landes im Sauerland und im Lipperland stattfand. Noch wichtiger ist allerdings der Hinweis darauf, dass bei dieser Darstellung deutlich wird, dass wachsende und schrumpfende Gemeinden oft sehr nahe bei einander liegen, wie es also mit kleinräumig heterogenen Strukturen zu tun haben. Politik und Planung müssen daher auch entsprechend kleinräumig differenziert agieren.

Der Blick in die Zukunft, das heißt die Bevölkerungsprognose des LDS NRW bis 2020 (auf der Basis der Kreise und kreisfreien Städte) zeigt, dass neben dem Kernraum der Rhein-Ruhr Region vor allem die „nahen“ suburbanen Räume voraussichtlich stärker schrumpfen werden (z. B. Kreise Mettmann, Ennepe-Ruhr, aber auch Recklinghausen, Wesel, Neuss). Hingegen wird die Bevölkerung in größerer Entfernung zu den Zentren, etwa am Niederrhein, im südlichen Rheinland und im westlichen Münsterland voraussichtlich eher noch zunehmen.

In Hinblick auf das Thema „Wohnen“ bzw. „Wohnbauland“ spielt bekanntlich vor allem die Gruppe der 30- bis 50-jährigen Personen eine maßgebliche Rolle. Eine Darstellung des jährlichen Wanderungssaldos dieser Altersgruppe für die Jahre 1995 bis 2004 auf Gemeindeebene zeigt – durchaus erwartbar –, dass vor allem aus den größeren Kernstädten Abwanderungen zu verzeichnen sind. Dabei dürfte es sich einerseits um Suburbanisierung handeln, wie etwa das Wachstum dieser Bevölkerungsgruppe in nahe zu den Kernstädten gelegenen Gemeinden zeigt. Andererseits dürfte es aber auch um die (Fern-)Wanderung hoch qualifizierter Arbeitskräfte, etwa von Hochschulabsolventen, mangels

geeigneter Arbeitsplätze gehen. Des Weiteren ist auch eine starke Abwanderung dieser Altersgruppe aus vielen ländlichen Gemeinden, etwa im Hochsauerland und in Ostwestfalen-Lippe, festzustellen. Insgesamt lassen sich die dargestellten Prozesse aber nur schwer auf einen Nenner bringen. Auch hier wird wieder deutlich, dass die Entwicklungen auch kleinräumig sehr differenziert sind. So finden sich im Rheinland und im Münsterland in unmittelbarer Nähe Gemeinden sowohl mit einem starken Wachstum, als auch mit einer Stagnation dieser Altersgruppe.

Zudem sei im Hinblick auf das heutige Thema auch noch auf die Flächenentwicklung in NRW im vergangenen Jahrzehnt eingegangen. Die Veränderung der Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke zeigt ebenfalls ein kleinräumig zum Teil höchst differenziertes Bild. Gemeinden mit einer besonders starken Zunahme der Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke (über 20 % von 1994 – 2004) finden sich vor allem am Niederrhein, im westlichen Münsterland und in Ostwestfalen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Zunahme der Bevölkerungsentwicklung nicht immer eindeutig mit einer wachsenden Flächeninanspruchnahme korreliert. Es gibt eine größere Anzahl gerade auch kleinerer Gemeinden, die in den letzten zehn Jahren eine starke Bevölkerungsdynamik zu verzeichnen hatten, dennoch aber nur eine relativ bescheidene Veränderung der Siedlungs- und Verkehrsfläche. Empirische Untersuchungen zeigen, dass kommunale Dynamik, hier gemessen an der Bevölkerungsveränderung, keinesfalls eindeutig von zusätzlicher Flächeninanspruchnahme abhängig ist.

Thesen

Im zweiten Teil des Beitrages sollen, vor dem Hintergrund der gerade skizzierten Rahmenbedingungen, einige Thesen und Fragen zur Gesamthematik formuliert werden: Zunächst ist hervorzuheben, dass offenkundig die Betrachtung der finanziellen Dimension der Siedlungsentwicklung immer wichtiger wird. Das gilt nicht nur im Hinblick auf die zusätzlichen Kosten, die die Entwicklung des einzelnen Grund-

stücks verursachen, oder etwa im Hinblick auf einzelne Aspekte der Infrastruktur wie Wasserversorgung oder Abwasserentsorgung. In Zukunft wird es mehr als bisher um eine umfassende Bilanzierung der Entwicklungs- und Baukosten, aber auch der Folgekosten gehen. Für unterschiedliche Formen der Siedlungsentwicklung – von der Entwicklung vorhandener Bestände über die Arrondierung von Siedlungsflächen bis zu kompletten Neuausweisungen – sind Kosten der Siedlungsentwicklung (modellhaft) aus Sicht der einzelnen Kommunen, möglichst aber auch aus volkswirtschaftlicher Sicht zu bilanzieren. Dabei handelt es sich keineswegs um eine rein akademische Fragestellung, sondern um ein Thema, das Planung und Politik, auf Kommunal- wie auf Landesebene, in der Zukunft mit Sicherheit intensiver als bisher beschäftigen wird. Dabei ist nicht zuletzt zu klären, ob die, aus kommunaler Sicht, mit der Entwicklung von Siedlungsflächen verbundenen Einnahmeerwartungen überhaupt berechtigt sind und in welchem Verhältnis sie zu langfristig zu erwartenden Kosten stehen.

Während es bei dem gerade dargestellten Thema um relativ aufwändige Untersuchungen geht, die aber letztlich doch verwertbare Ergebnisse erwarten lassen, sind Einschätzungen im Hinblick auf eine andere wichtige Thematik viel schwieriger: Die künftige Entwicklung der Mobilitätskosten und deren Bewertung, insbesondere durch die Haushalte, ist kaum vorhersehbar. Einerseits ist zwar grundsätzlich eine weitere Zunahme der Kosten für individuelle Mobilität sowohl im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (Benzinpreise!) als auch im Bereich des ÖPNV (z. B. Reduzierung der Regionalisierungsmittel) zu erwarten. Andererseits hat bislang immer noch die Mobilität der Haushalte im Großen und Ganzen eher zugenommen. Eine Abschätzung der künftigen Entwicklung in diesem Bereich wäre von besonderem Interesse, da mittelfristig in jedem Falle Auswirkungen auf die Siedlungsstrukturen zu erwarten wären. So könnte es bei steigenden Mobilitätskosten und fehlenden Kompensationsmöglichkeiten für die Haushalte mittelfristig zu einer stärkeren Konzentration der Siedlungsstrukturen, eventuell gar zu einer „Reurbanisierung“, kommen.

Bislang ist allerdings eher das Gegenteil der Fall gewesen. Trotz vielfältiger Bemühungen der Raumplanung, die Siedlungsstrukturen im Sinne des Leitbildes der dezentralen Konzentrationen zu entwickeln und vor allem Zentrale Orte und die sie verbindenden Achsen zu stärken, hat bislang eine sehr disperse Entwicklung der Siedlungsstrukturen stattgefunden. Gerade in den kleineren, weniger zentralen Gemeinden, hat in fast allen deutschen Regionen in den vergangenen zehn bis 20 Jahren ein besonders starkes Wachstum der Flächeninanspruchnahme und der Bevölkerung stattgefunden. Offenkundig war die Regional- und Landesplanung mit ihrem konventionellen Instrumentarium hier nur begrenzt erfolgreich.

Vor diesem Hintergrund werden handlungsorientierte und ökonomisch ausgerichtete Ansätze, die stärker die Mechanismen der Immobilienmärkte berücksichtigen, im Bereich der Raumplanung gegenwärtig intensiver diskutiert. Bekanntlich bindet die intensive Beschäftigung mit umfangreichen formellen Planungen in den lang dauernden Aufstellungsverfahren viel Kraft und viele Kapazitäten. Eine höhere Wirksamkeit der Siedlungsflächensteuerung wäre dabei in jedem Falle wünschenswert. Zu prüfen wäre daher, ob etwa der Einsatz handelbarer Flächenzertifikate, bestimmte Steuerreformen o. ä. höhere Wirksamkeit versprechen. Selbstverständlich sind Ansätze aus anderen europäischen Ländern nicht „1:1“ auf deutsche Verhältnisse zu übertragen. Von daher sei vor Euphorie gewarnt. Dennoch muss diese Form der Steuerung eine größere Aufmerksamkeit gewinnen. Das Forum Baulandmanagement hat sich damit bislang schon beschäftigt. Es ist zu wünschen, dass man diese Ansätze auch in Zukunft intensiv vor allem aus einer praxisnahen Perspektive erörtert.

Abschließend sollen zwei Aspekte besonders herausgestellt werden: Zum Ersten muss es in Zukunft verstärkt um eine Konzentration der Siedlungsentwicklung gehen. So müssen vor allem die Städte ihre Leistungsfähigkeit, ihre soziale Integrationskraft, aber auch ihre wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit behalten und entwickeln können. Die Funktionsfähigkeit der

Städte liegt im gesamtgesellschaftlichen Interesse, weshalb eine gewisse Konzentration von Entwicklungen, von Mitteln und Aufmerksamkeit auf Städte notwendig ist. Dabei kann es allerdings nicht um einen schlichten Gegensatz zur Entwicklung der ländlichen Räume gehen. Gerade in NRW gibt es keine klare Trennung mehr zwischen Stadt und Land. In manchen sog. ländlichen Räumen, wie etwa im westlichen Münsterland und in Teilen von Ostwestfalen-Lippe, gibt es höchst dynamische ökonomische und demografische Entwicklungen, die für das gesamte Land NRW von größter Bedeutung sind. Von daher kann es hier keinesfalls um eine Entwicklungsbeschränkung gehen. Allerdings wäre in Zukunft auch in ländlichen Räumen – sowohl in schrumpfenden als auch in wachsenden – eine konzentriertere Entwicklung wünschenswert. Gerade angesichts der geschilderten Rahmenbedingungen, höchst wahrscheinlich zunehmender Mobilitätskosten und der vorhersehbaren Kosten der siedlungsstrukturellen Entwicklungen, ist eine Konzentration der Siedlungsstrukturen wünschenswert. Angesichts der Größe der meisten Gemeinden in NRW geht es dabei nicht um eine Entwicklungsbeschränkung für gesamte Gemeinden, sondern muss es vor allem um eine gewisse Konzentration innerhalb der Gemeindegebiete gehen. Wer die Realität der Kommunalpolitik kennt, weiß, dass dafür erhebliche politische Gestaltungskraft erforderlich ist.

Zum Zweiten – und in gewisser Weise zum ersten Punkt komplementär – muss die regionale Kooperation in Zukunft eine größere Rolle spielen. Die Entwicklung von Bauland kann in vielen Fällen nicht mehr allein eine kommunale Frage sein, sondern muss angesichts der vielfältigen interkommunalen Verflechtungen in regionaler Zusammenarbeit stattfinden. Gerade angesichts der großen Bedeutung der Einwohnerzahl einer Kommune für ihre Finanzausstattung darf sie im Falle kooperativen Verhaltens nicht benachteiligt werden. Ähnlich wie für interkommunale Gewerbegebiete, sind auch für kooperative Wohnbaulandentwicklungen Ausgleichsmodelle zu entwickeln und zu implementieren. Auch in dieser Hinsicht kommt dem Forum Baulandmanagement eine bedeutende Aufgabe zu.

Plädoyers: Grauer Grund vs. Grüne Wiese

– Trends und Thesen –

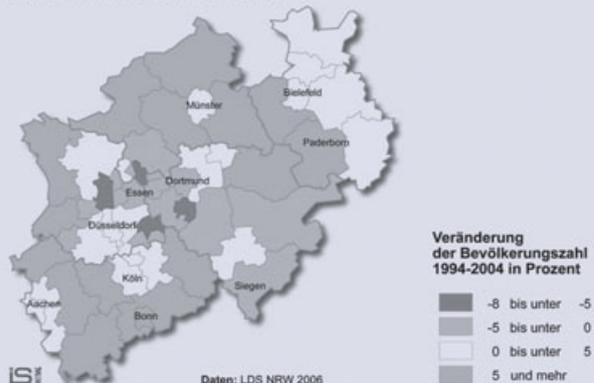
Rainer Danielzyk

Direktor des ILS NRW

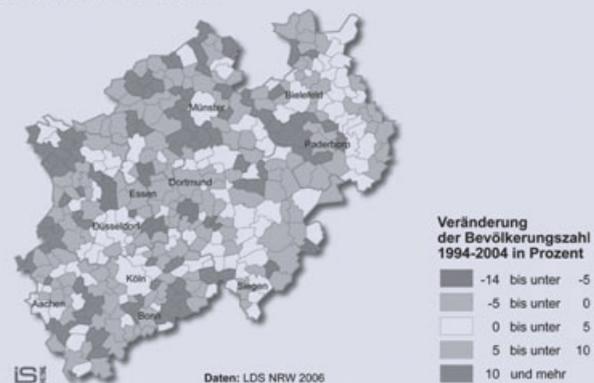
Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung und Datenwesen
des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)



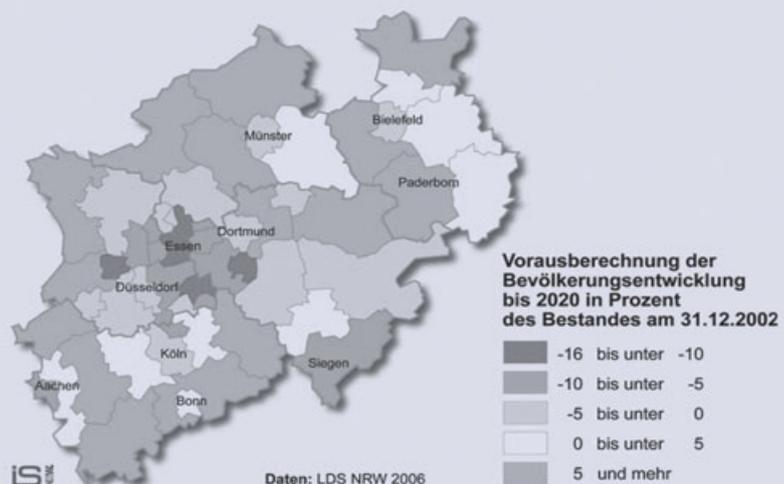
Bevölkerungsentwicklung 1994-2004
der Kreise und kreisfreien Städte



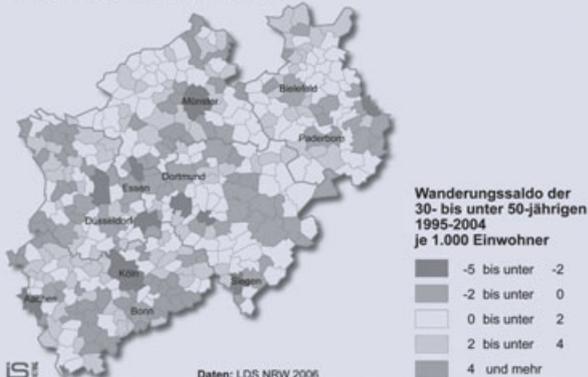
Bevölkerungsentwicklung 1994-2004
der Städte und Gemeinden



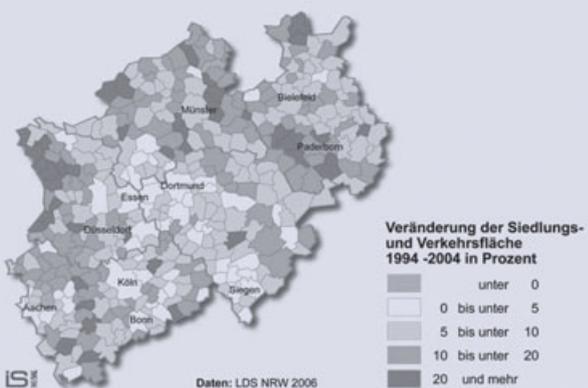
Bevölkerungsprognose bis 2020



Jährlicher Wanderungssaldo der 30- bis unter 50-jährigen im Durchschnitt der Jahre 1995-2004



Veränderung der Siedlungs- und Verkehrsfläche 1994-2004



Thesen

Konzentration!



aus vielen Gründen:

Stärkung der Städte

Stärkung der Zentren der Stadtregionen und ländlicher Räume

Thesen

- finanzielle Dimension der Entwicklung der Siedlungsstrukturen immer wichtiger
- Mobilitätskosten?
- konventionelle Planung begrenzt erfolgreich
- handlungsorientierte und ökonomisch ausgerichtete Ansätze immer wichtiger

Thesen

Regionale Kooperation!



auch in finanzieller Hinsicht

Plädoyer 2

In der öffentlichen Diskussion gelten die Bausparkassen oft als die Väter des Flächenverbrauchs, der Zersiedlung und der Stadtflucht und werden daher mancherorts sehr kritisch gesehen. Die LBS, wie auch andere Bausparkassen, versteht sich jedoch nicht nur als Baufinanzierer, sondern hat sich zum Ziel gesetzt, ihre aktuellen und potenziellen Kunden rund um die Immobilie seriös zu beraten. Daher widmet die LBS seit Langem ihre Aufmerksamkeit all den Themen, die rund um die Immobilie stattfinden und die für die Kunden von Interesse sein könnten. Dazu gehört auch die Frage der Präferenz von „Land“ oder „Stadt“ und eine Beratung zu den Entscheidungen über den Wohnstandort. Die von der LBS organisierten Wissens- und Kommunikationsströme gehen dabei in beide Richtungen. Die LBS versucht einerseits, das Wollen und die Wünsche ihrer Kunden an die Öffentlichkeit und an die Politik weiterzugeben. Dazu stehen zahlreiche Möglichkeiten der politischen wie allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung. Auf der anderen Seite geht es auch darum, die Erkenntnisse aus Wissenschaft und Empirie an die Kunden weiterzugeben. Auch hier gibt es diverse Instrumente, wie beispielsweise Zeitschriften mit Millionenauflagen. Die LBS versteht sich insofern als Dolmetscher zwischen Bürgern und Politik. Die LBS versucht in diesem Zusammenhang, die aufgeworfenen Fragen zu bewerten und jeweils die wichtigsten Botschaften weiterzugeben. Es gilt daher auch für mich heute, die Einstellungen und Wünsche der vielen Kunden der LBS weiterzugeben und im Gegenzug ebenso Gedanken aufzunehmen, um sie an die Kunden zu kommunizieren.

Wohnwünsche von „Reurbaniten“

Die Bauwilligen sind, wie wir inzwischen wissen, nicht alle ganz freiwillig aus der Stadt geflüchtet. Viele fühlten sich bislang, wie von der Wohnungsbauförderungsanstalt (Wfa) schon vor einigen Jahren festgestellt wurde, eher aus der Stadt vertrieben. Zwar gibt es auch heute noch sehr viele, die außerhalb der Stadt ihr Glück im Grünen suchen. Sie dürfen nicht vergessen werden. Aber der Anteil der „Stadtfreunde“ nimmt

Dr. Hans-Ulrich
Gruß, Direktor der
LBS Westdeutsche
Landesbausparkasse
Münster



offenbar zu, und zwar nicht nur bei den urbanen Singles, sondern auch bei Familien und rückkehrwilligen Senioren. Ablesbar ist das zum Beispiel aus den regelmäßig durchgeführten Wohneigentumsstudien von Infratest. In der letzten Studie heißt es nun erstmalig, dass die Eigentumsbildung inzwischen in den Städten und Kernbereichen erheblich höher ist als auf dem Land.

Auch bei den Genehmigungen lässt sich dieser Sachverhalt nachweisen: In den letzten zehn Jahren sind die Baugenehmigungen in den Kernstädten um 65 % gestiegen. Die Bürger, die in die Städte wollen, knüpfen allerdings gewisse Bedingungen an ihr Kommen oder an ihr Dort-Bleiben.

Erste Bedingung ist, dass überhaupt bezahlbare Angebote in der Stadt bestehen. Bezüglich des Neubaus heißt das vor allem, Bauland bereit zu stellen, und zwar zu bezahlbaren Preisen. An Gelände mangelt es den Städten meist nicht, da neben den Baulücken zunehmend Brachen zur Neubebauung zur Verfügung stehen. Die Städte müssen nur der Versuchung widerstehen, den maximalen Preis pro Quadratmeter herauszuholen. Wollen sie ihre Einwohnerzahl

halten oder erhöhen, müssen sie den „Willigen“ hier entgegenkommen.

Die übrigen Wünsche lassen sich in drei konzentrischen Kreisen darstellen:

Erster Kreis: Der Wohnungszuschnitt

Die Wiederholung sei gestattet: Es werden große Wohnungen in kleinen Häusern und keine kleinen Wohnungen in großen Häusern gesucht, wie sie Jahrzehnte lang gebaut wurden. Auch wird eine bestimmte Architektur in den Städten gefordert, damit sich die Menschen dort wohl fühlen. Eine Initiative der LBS hat diese Fragestellung aufgegriffen und versucht, die Stadthaus-Idee modern zu interpretieren. Das Ergebnis ist in diversen Veranstaltungen und einer Ausstellung gezeigt worden. Unter fachkundiger Hilfe von renommierten Architekten (Prof. Stamm-Teske, Weimar und Prof. Brenner, Berlin) hat die LBS dabei versucht, das scheinbar „Unmögliche“ möglich zu machen.

Die beiden sich zunächst widersprechenden Faktoren, nämlich einerseits die Dichtheit des Wohnens in einer Stadt, und andererseits der Wunsch nach einer gewissen Privatheit und Individualität, sollen in den neuen Stadthauskonzepten versöhnt werden. Natürlich sind dafür heute eine ansprechende Architektursprache und ein hoher technischer Standard zentrale Voraussetzung.

Dabei ist auch die Barrierefreiheit und die Notwendigkeit eines Aufzuges in der Stadt ein Thema, nicht nur wegen der Wohnmöglichkeiten für ältere Mitmenschen. Die neue Denkweise wird durch das Prinzip des Stadthauses beschrieben. Ein Stadthaus ist relativ schmal und seitlich angebaut, sonst ist es nicht „Stadt“. Trotz dieser Dichte muss es aber durch Loggien, Balkone und Dachgärten die nötige Privatheit bieten.

Zweiter Kreis: Das Wohnumfeld

Warum sind die Menschen weggezogen? Was hat sie an der Stadt gestört? Warum sind sie nicht geblieben? Bei allen Befragungen, die durchgeführt wurden, ist das

Wohnumfeld in der Argumentation ganz besonders wichtig. Dazu zählen Grünflächen im nahen Umfeld, die Lärmreduzierung, Spielangebote für Kinder und Jugendliche und u. a. Parkplätze in unmittelbarer Nähe der Wohnung. Allen ideologischen Barrieren zum Trotz: man muss auch bei Stadthäusern und vergleichbaren architektonischen Lösungen das Auto in das Haus, unter das Haus oder neben das Haus aufnehmen. Es gibt auch kleine Parkhäuser bzw. nachbarschaftliche Parkhäuser, die nicht gleich das gesamte Wohnumfeld entstellen.

Um Akzeptanz zu schaffen, müssen diese Probleme gelöst werden. Auch nahe gelegene Einkaufsmöglichkeiten, Kindergärten, Schulen und die gesamten Verkehrsverbindungen sind von besonderer Bedeutung.

Dritter Kreis:

Das Freizeit- und Kulturangebot

Ein Geist und Seele anregendes Angebot ist zwangsläufig häufiger in der Großstadt als in der Kleinstadt vorzufinden. Und das ist für viele der neuen Freunde der Stadt ein ausschlaggebendes Argument. Neben der Arbeitsplatzauswahl sind vor allem auch das hinreichende Kulturangebot und die Möglichkeiten zu sportlichen Aktivitäten, möglichst im Stadtteil, bedeutend. Die Vielfalt an Unterhaltungsmöglichkeiten jeder Art und an gastronomischem Angebot sind Bedingungen, damit die Bewohner in den Städten bleiben oder zurückziehen. Niemand möchte abends in der Innenstadt menschenleere Straßen sehen, sondern ein lebendiges Zentrum. Auch der Freizeitwert der Umgebung spielt eine wichtige Rolle.

Soweit ein Ausschnitt der Befindlichkeiten, den die LBS von ihren 2 Mio. Kunden gespiegelt bekommt und den wir gern in die Diskussion einbringen. Fazit: Die „grüne Wiese“ ist für viele Wohneigentumsinteressenten zwar immer noch ein erstrebenswertes Ziel, aber immer mehr Bürger präferieren inzwischen moderne städtische Wohnformen mit der urbanen Qualität des Lebens – sofern es dort nicht allzu „grau“ ist.

In Bonn wurde in der Vergangenheit das Baulandmanagement an den richtigen Stellen eingesetzt. Natürlich kam das Glück einer wirtschaftsstarken Region hinzu, wobei das Glück bekanntlich immer zu den Tüchtigen kommt. Im Ruhrgebiet ist die Ausgangslage etwas anders, wobei es nicht weniger tüchtig ist, nur das Glück fehlt noch. Dortmund arbeitet ebenfalls mit einem kommunalen Baulandmanagement. Einem Plädoyer für das Baulandmanagement muss vorangestellt sein, dass es dem Ministerium hoffentlich gelingen wird, die Finanzierung des Forum Baulandmanagement aufrecht zu erhalten, da es sich um eine wichtige Angelegenheit handelt.

Wohnungspolitik in Dortmund

Für die Wohnungspolitik in Dortmund sind zwei Komponenten von grundlegender Bedeutung: Zum einen geht es um soziale Fragestellungen im Kontext des Wohnens und zum anderen um Aspekte wie Flächen, Eigentumsbildung und Bevölkerungsentwicklung in Verbindung mit kommunaler Wohnungspolitik. Es ist wenig überraschend, dass die Stadt das Thema in den Gesamtprozess des Strukturwandels einbettet und damit bewusst die Dynamik der neuen ökonomischen Bereiche flankiert und gezielt unterstützt. Es geht aber zugleich auch darum, den Wohnungsmarkt insgesamt sozial ausgeglichen zu gestalten. Das impliziert, dass jeder, der in unserer Stadt wohnen möchte, dort auch zu bezahlbaren Preisen wohnen kann.

Eine gewisse Mantelbevölkerung ist wichtig, um die gewachsene und entwickelte Zentrenstruktur zu stützen. Es geht dabei um den Erhalt der wohnungsnahen Versorgung und darum, dass die Bewohner das vorhandene wohnortnahe und durchaus attraktive Einzelhandelsangebot auch tatsächlich in Anspruch nehmen können. Hinsichtlich der Komplexität und der Anforderungen des Wohnungsmarktes ist es der Wunsch der Stadt Dortmund, dass verschiedene Teilmärkte sowohl inhaltlich als auch räumlich in der Stadt zum Zuge kommen. Das bildet insgesamt ein aufwändiges Programm, das bewältigt werden muss. Die

Stadtrat Ullrich Sierau,
Planungsdezernent
der Stadt Dortmund



Stadt Dortmund arbeitet bereits seit einiger Zeit mit einer ganzen Reihe von Instrumenten daran und verfügt mittlerweile über reichhaltige Erfahrungen.

Offensive Baulandpolitik und nachhaltige Stadtentwicklung

Mitte der 1990er Jahre hat die Stadt als Antwort auf die Abwanderung der Bevölkerung einen Ratsbeschluss gefasst, der im Prinzip nichts anderes bedeutete, als eine offensive Baulandpolitik zu betreiben. Nur 30 % derjenigen, die fortgezogen sind, haben tatsächlich Eigentum erworben. Das heißt: 70 % sind in ein Mietverhältnis gegangen und das waren in der Tat die, die sich von verschiedenen Rahmenbedingungen ein Stück weit „vertrieben“ gefühlt haben.

Alleine mit Flächenpolitik sind die angesprochenen Probleme aber nicht zu lösen. Vielmehr ist eine umfassende Gesamtstrategie erforderlich. Die Stadt Dortmund hat in diesem Zusammenhang insbesondere das „Multizentrische“ in den Vordergrund gestellt. Die Stadt Dortmund ist ein Oberzentrum mit einem großen Citybereich, hat aber zugleich zwölf Stadtbezirke mit Stadtbezirkszentren und zahlreiche Stadtteile

mit Quartierszentren. Das zentrale Ziel dabei ist deren Weiterentwicklung. Die Stadtbezirke, die jeweils zwischen 35.000 und 55.000 Einwohner zählen, stehen stets in einem unmittelbaren Konkurrenzverhältnis zu den an Dortmund angrenzenden Mittelstädten. Die Verantwortlichen im Stadtteil Mengede müssen sich beispielsweise mit Castrop-Rauxel messen oder diejenigen in Dortmund-Aplerbeck müssen darüber nachdenken, was zu tun ist, damit nicht zu viele Menschen ins angrenzende Schwerte ziehen, sondern auch manche aus Schwerte nach Aplerbeck.

Das Konzept der nachhaltigen Stadtentwicklung bezieht sich hierbei nicht nur auf das Thema „kein Flächenfraß“, sondern betrachtet vielmehr den Vierklang des Nachhaltigkeitsvierecks aus Ökonomie, Ökologie, Sozialem und Partizipation. In der letzten Ratsperiode von 1999 – 2004 hat die Stadt Dortmund das im Zusammenhang mit dem neuen Flächennutzungsplan unter Beweis gestellt. Eine ganze Reihe von Flächen, die im alten Flächennutzungsplan von 1985 zur baulichen Entwicklung vorgesehen waren, sind heraus genommen worden. Dies betraf beispielsweise Wohnbauflächen aber auch Flächen, die ursprünglich für die gewerbliche Entwicklung als erforderlich erachtet worden sind. Viele der großen Flächen wurden auf den Weg in die Diversifizierung geschickt. Ein großer Montanstandort wird in Zukunft weiterhin ein gewerblicher Standort sein, aber er wird zudem auch in Teilen Wohnbaubereich und Freiraum sein. Mit der Rückgewinnung von Landschaft wird er auch für Freizeit und für andere Zwecke eine Funktion übernehmen. Erstrebenswert ist dabei immer die Nähe zu Haltepunkten des ÖPNV und zur Nahversorgung.

Großes Interesse besteht außerdem daran, im Hinblick auf die finanziellen Möglichkeiten, die vorhandene Infrastruktur optimal auszunutzen. Die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte, die unter Randwanderungen und Zwischenstadt summiert werden können, sind im Prinzip eine Vergeudung in mehrfacher Hinsicht gewesen. Es geht nicht nur darum, dass Freiflächen in An-

spruch genommen worden sind, die verhindert haben, dass andere Flächen, die bereits vorgeprägt waren, genutzt wurden. Man musste darüber hinaus an einer nicht entwickelten Stelle zusätzliche Infrastruktur bereitstellen, während an anderer Stelle diese Infrastruktur bereits zur Verfügung stand. In der Enquetekommission des Landtags von Nordrhein-Westfalen zur Zukunft der Städte hat das Thema eine sehr große Rolle gespielt. Es wurde dabei deutlich gemacht, dass dem praktizierten „Laissez-faire“ entgegen getreten werden sollte. In Dortmund wird versucht, diesem Appell nachzukommen, indem die Landschaftsbestandteile, die noch intakt sind, auch so belassen werden. Es gibt nachweisbar einen hohen Anteil von Baulandentwicklung auf bereits vorgeprägten Flächen. Die Entwicklung findet also primär auf Recyclingflächen und nicht im Freiraum statt.

Das gegenwärtige Wohnbauflächenpotenzial liegt bei über 600 ha. Die Eigentumsquote wird kontinuierlich erhöht. Die Bauwirtschaft ist verhältnismäßig „fröhlich“. Die Nachfrage nach Ein- und Zweifamilienhäusern ist gleichbleibend gut. In den neuen Wohngebieten wurden städtebauliche Konzepte orientiert an dem Prinzip „Gartenstadt“ entwickelt und umgesetzt. Aber auch andere Modelle, zum Beispiel nach stadttökologischen Gesichtspunkten, fanden Anwendung, so dass auf diese Art und Weise der Mengenideologie eine Qualitätskonzeption gegenübergestellt werden kann. Die Zeiten, in denen – geprägt durch die Nachkriegsphase – die quantitativen Aspekte im Vordergrund standen, gehören der Vergangenheit an. Der Wohnungsmarkt in Dortmund ist heute ausgeglichen und weitgehend gesättigt. Eintönige Reihenhäuser lassen sich heute nicht mehr vermarkten. Die Menschen, die finanziell bereit sind, etwas zu investieren, erwarten dafür im Gegenzug auch qualitativvolles Wohnen.

Flächenpotenziale aktivieren – Technologien fördern

Die Stadt Dortmund hat im Augenblick ca. 587.000 Einwohner. Bezogen auf die Gesamtfläche und die zwölf Stadtbezirke ist

es wichtig, die Wohnbautätigkeit möglichst gleichmäßig im Stadtgebiet zu verteilen. Diese Vorgehensweise ist abhängig von der Flächendisposition und den jeweiligen Möglichkeiten. Das gestaltet sich natürlich insbesondere in den drei Innenstadtbezirken etwas schwieriger. Das vorgestellte Projekt „WohnreWIR Tremonia“ befindet sich im Bezirk Innenstadt-West und stellt damit auch eines der wenigen Neubaugebiete dar, in denen Wohnungsbau tatsächlich innerstädtisch ermöglicht wird. Das macht aber auch deutlich, dass man beim Thema Flächenpolitik nur begrenzt in den Innenstadtbereich gehen kann. Das Thema erfordert zugleich auch ein „Weitergucken“, das Einbeziehen der so genannten „inneren Peripherie“. Es handelt sich dabei beispielsweise um Flächen von Güterbahnhöfen und auch um ehemals montan genutzte Flächen oder Militärstandorte, also Flächen, auf denen sich bereits einmal andere Nutzungen befunden haben. Sie verteilen sich relativ gleichmäßig über das Stadtgebiet. Bei der Wohnbauflächenentwicklung kommt es nur selten zu Ausreißern, d.h. zu Entwicklungen im Freiraum. Dabei geht es in der Regel um die Arrondierung von bestehenden Siedlungsbereichen, um dadurch tragfähige Bevölkerungszahlen für die Auslastung der Infrastruktur und auch für den Einzelhandel (Nahversorgung) zu erreichen. Die Fertigstellung und Genehmigung von Wohnungen war in den vergangenen Jahren ausgeglichen. Seit ein paar Jahren ist erstmals ein Überhang an Fertigstellungen zu beobachten.

Durch Um- und Ausbau konnten pro Jahr mit einem Anteil von 200 bis 300 Wohnungen zusätzliche Qualitäten geschaffen werden. Ergänzt wurde das Angebot durch jährlich knapp 800 zusätzliche Ein- und Zweifamilienhäuser. Diese Situation hat unter dem Stichwort „Reurbanisierung“ ein Stück Wahrheit gefunden. Ursächlich dafür ist zum Teil, dass es gelungen ist, viele der Jüngeren, die nach Dortmund gekommen sind, durch das bereitgestellte Angebot dauerhaft am Wohnstandort zu halten. Dies ist zudem vom innovativen Arbeitsplatzangebot flankiert.

Dabei handelt es sich nicht nur um Arbeitsplätze im Hochschulbereich, sondern auch in vielen anderen Einrichtungen. Insbesondere zu nennen ist die New Economy. In den neuen Technologien sind in den letzten Jahren rund 25.000 neue Arbeitsplätze entstanden. Arbeitsplätze in der Logistik, der Mikrosystemtechnik, der Informations- und Biotechnologie oder dem Electronic Commerce führen dazu, dass die Bewohner nicht mehr fortziehen. Der Wanderungssaldo zeichnete sich in den letzten Jahren durch mehr Zuwanderung als Abwanderung aus. Dabei handelte es sich nicht nur um junge Neubürger, die aus Ausbildungsgründen nach Dortmund gekommen sind, sondern auch um Menschen, die aus dem Nahbereich zurückgekommen sind. Sie haben sich bewusst gegen das Pendeln entschieden und, anders als früher, ihre ganze Familie mitgebracht. Der Nahwanderungsbereich mit Bochum, Hagen und den Kreisen Recklinghausen, Unna, dem Ennepe-Ruhr-Kreis ist durch die Tatsache charakterisiert, dass es gelungen ist, insbesondere die Abwanderungen zu reduzieren. Im Ergebnis bedeutet das: Dortmund hat gegenüber dem Umland gewonnen. Auch im Nahwanderungszusammenhang hat die Stadt einen Positivsaldo.

Regionale Wohnungspolitik

Es geht bei den dargestellten Entwicklungen nicht darum, diejenigen zu ärgern, die im unmittelbaren Einzugsbereich oder dem Verflechtungsraum wohnen, sondern vielmehr darum, aufzuzeigen, dass die Regel, die Kernstädte würden über alles verlieren und die anderen immer nur gewinnen, nicht mehr gilt. Es ist mittlerweile deutlich anders. Der ehemalige Speckgürtel ist gefährdet, das müssen nur noch ein paar mehr Verantwortliche merken. Es sollte natürlich nicht zum Kampf zwischen der Kernstadt und dem Speckgürtel, dem früher als Peripherie bezeichneten Bereich, kommen. Wichtig ist daher eine regional abgestimmte Wohnungspolitik, die in der Beziehung das Richtige macht. Das heißt unter anderem auch, die gewachsenen Strukturen zu entwickeln und nicht auf der „grünen Wiese“ zu investieren. Denn einer der Gründe,

weshalb der ehemalige Speckgürtel schon verliert oder zukünftig noch mehr verlieren wird, ist die Tatsache, dass dort, wo Baulandpolitik gemacht worden ist, die grüne Wiese, deretwegen die Menschen früher aus der Stadt gezogen sind, perspektivisch zugebaut ist. Nach einer Weile stellen sich die Menschen die berechnete Frage, warum sie hier eigentlich einmal hingezogen sind. Dort sind sie inzwischen genauso umbaut, wie dort, wo sie einmal weg wollten.

Rudyard Kipling hat einst von der „Langeweile der Vorstadt“ gesprochen hat. Er muss offensichtlich ähnliche Erlebnisse gehabt haben, als er nach Hause kam und nicht mehr wusste, in welchem Haus er eigentlich wohnt. Er hat das als einer der Gründe dafür benannt, weshalb man die Vorstadt verlassen soll. Es gibt immer mehr Menschen, die das offensichtlich nachvollziehen. Hinzu kommen noch diejenigen, die früher einmal in das Umland gezogen sind und heute „weinend vor der Tür“ stehen. Die Kinder sind aus dem Haus, die Zipperlein da und die urbane Qualität passt hier eigentlich nicht. Also ziehen sie dahin, wo etwas los und die Gesundheitsinfrastruktur vor der Tür ist. Das ist auch einer der Gründe, weshalb sie nach Dortmund kommen.

Graue Fläche wird zu „Grün“

Die Stadtkrone-Ost ist z.B. eine Konversionsfläche mit ehemaliger Militäranutzung. Hier wurden ohne die Inanspruchnahme der grünen Wiese nicht nur das Wohnen, sondern auch viele neue Arbeitsplätze realisiert. Die Nachfrage ist überaus gut. Über 90 % des Flächenangebots sind bereits vermarktet. Gegenwärtig wird das Gebiet noch auf andere ehemals vorgeprägte Flächenareale, wie beispielsweise auf das Gelände der früheren Maschinenfabrik „Schade“, ausgeweitet.

Der Bereich Phoenixsee Dortmund, auf dem Gelände einer ehemaligen Stahlproduktionsstätte, steht als Gegenstück zum Duisburger Innenhafen auch für diese Strategie. Es wird ein See mit neuem Wohnen an den Nordufeln und auch an der Südseite entwickelt.

Zusätzlich sind Arbeits- und Freizeitangebote vorgesehen und ökologische Aspekte finden natürlich auch Berücksichtigung. Es zeigt sich, dass es gelingen kann, auf ehemals anders genutzten Flächen neue Qualitäten zu schaffen.

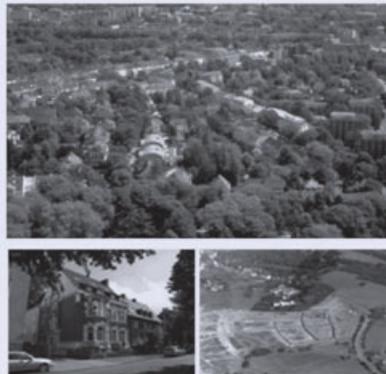
Fazit

Es sind noch viel mehr Aktivitäten und Anstrengungen vonnöten, dass die Kernstädte in der Metropole Ruhr ihre Renaissance weiter erleben und ausleben. Es gibt immer mehr Menschen, die das glauben. Neueste Untersuchungen, wie eine Difu-Studie, zeigen, dass die Renaissance sich tatsächlich vollzieht. Das belegen auch Haushaltsbefragungen. Der richtige Weg ist also eingeschlagen, er muss weiter flankiert werden. Daher ist es wichtig, weiterhin wohnortnahe Angebote für diejenigen zu schaffen, die sich qualitativ weiterentwickeln wollen. Das muss in der Nähe ihrer gewachsenen Wohn- und Lebenssituation erfolgen. Es muss weiterhin an der Urbanität gearbeitet und die gewachsene Lebensqualität immer wieder nach vorne gebracht werden. Wohnen ist nicht irgendeine weiche Angelegenheit, sondern ein ganz harter Faktor im Strukturwandel. Das wird häufig falsch eingeordnet. Es erfordert weiterhin harte Arbeit, dass über das Wohnen die Städte und auch die Region insgesamt auf einem guten Weg bleiben. Bei der Konzentration der Wohnungsbaumittel auf die Teilbereiche dieses Landes dürfen die Kernstädte der Metropole Ruhr nicht vernachlässigt werden. Sie müssen dann allerdings auch daran arbeiten, dass das Geld abgerufen wird.

Baulandmanagement Dortmund

Stadtrat Ullrich Sierau
Planungsdezernent der Stadt Dortmund

Ziele der Wohnungspolitik

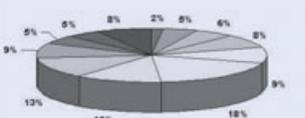
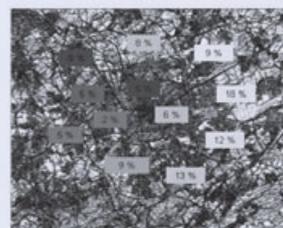


- Unterstützung der Dynamik des Strukturwandels
- Weiterentwicklung des Wohnungsmarktes in Richtung Qualität und Eigentumsbildung (Neubau und Bestand)
- Stärkung der Attraktivität der Kernstadt als Wohnstandort
- Sicherstellung der Wohnungsversorgung
- Berücksichtigung aller Teilmärkte und Stadträume

Baulandentwicklung (1)

- Entwicklung und Bereitstellung von Wohnbauland: ausreichend und kostengünstig
- Offensive Baulandpolitik (Ratsbeschluss 1994)
- Primär Entwicklung auf Flächen der Stadt Dortmund
- Erhaltung des multizentrischen Modells als stadträumliches Merkmal der Gesamtstadt
- Nachhaltige Stadtentwicklung
- Innen- vor Außenentwicklung
- Nutzung von Baulücken, „34er-Gebieten“ und Altstandorten
- Nähe zu Haltepunkten ÖV und Nahversorgung
- Nutzung vorhandener sozialer und technischer Infrastruktur
- Rücksicht auf landschaftsbezogene und ökologische Belange
- Flächenrecycling durch Wohnen

Wohnbauflächen in den Stadtbezirken (insgesamt)

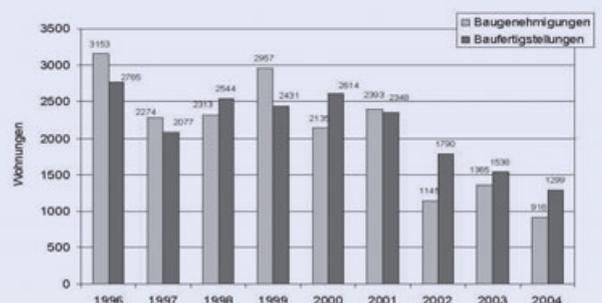


Baulandentwicklung (2)



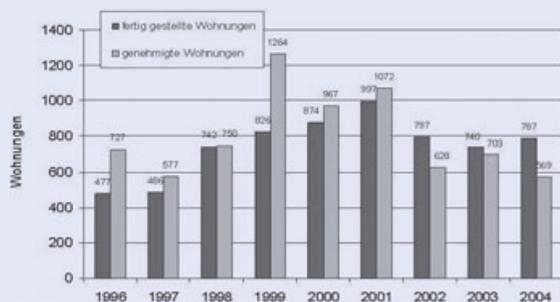
- Wohnbauflächenpotenzial insgesamt 631,5 ha
- Erhöhung der Eigentumsquote
- Impuls für die Bauwirtschaft
- Nachfrage richtet sich vorrangig auf Ein- und Zweifamilienhäuser sowie auf qualitätsvolle Geschosswohnungen aus
- Orientierung der neuen Wohnbaugebiete
 - Dichtewerte nach Gestaltkonzept Gartenstadt
 - Hohe städtebauliche und architektonische Qualität
 - Berücksichtigung stadtoökologischer Aspekte

Fertig gestellte und genehmigte Wohnungen in Dortmund



Quelle: Amt für Statistik und Wahlen, Stadt Dortmund

Fertig gestellte und genehmigte Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern in Dortmund



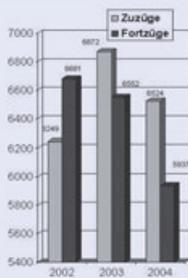
Quelle: LDS nach Amt für Wohnungswesen, Stadt Dortmund

Wohnen auf der Stadtkrone-Ost



Motto: „Wohnen in der neuen Gartenstadt“
 Insgesamt 11 ha (d. h. 110.000 qm) für freifinanzierten Wohnungsbau in parkähnlicher Landschaft
 Rund 350 WE bereits realisiert
 Aktuell ca. 1.000 Bewohner/innen
 Fläche insgesamt ausreichend für 400 bis 500 Wohneinheiten
 Flächen für private Bauherren und Bauträger
 starke Nachfrage: über 90 % sind bereits vermarktet
 Erweiterung auf dem Gelände der Maschinenfabrik Schade

Nahwanderungen



Umlandwanderungen

- Positiver Trend: Fortzüge sind erheblich zurück gegangen
- In 2004 sind insbesondere weniger Einwohner/innen der Altersklasse der 31- bis 64-Jährigen aus Dortmund abgewandert
- Bürger/innen mit Kindern und mit überdurchschnittlichen Einkommen konnten gehalten werden
- Segregative Tendenzen werden verhindert, vorhandene Infrastruktur bleibt besser genutzt
- Wanderungsmotivuntersuchung legt Attraktivität der aktiven Wohnungspolitik für Familien nahe

Wohnen am Phoenix-See



- Sukzessive Realisierung von rund 900 Wohneinheiten
- Wohnen am Wasser als begehrte Standortqualität in der Region
- Hohe Qualität der Gebäude und des Umfeldes angestrebt
- Überwiegend Eigenheimbebauung
- Differenzierte Gebäudetypologie entwickeln: Einzel- und Doppelhäuser, grundsätzlich aber auch

Fazit

- Renaissance der Kernstädte der Metropolregion Ruhr
- Trendumkehr bei den Nahwanderungen erreicht
- Wohnortnahe Angebote an Wohnbauland schaffen
- Urbanität und wachsende Lebensqualität, qualitativ hochwertige Wohnraumangebote und Attraktivität für Familien sind Eckpfeiler
- „Wohnen“ ist ein wichtiger Bestandteil einer abgestimmten Stadtentwicklungsstrategie und gewinnt zunehmend an Bedeutung und trägt zum Strukturwandel bei
- Konzentration der Wohnungsbaumittel auf die Kernstädte der Metropolregion Ruhr (als Budget)

Plädoyer 4

Die Einwohnerzahl der Gemeinde Laer beträgt zurzeit 7.002. Nach Überzeugung des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik liegt die amtliche Einwohnerzahl allerdings bei nur 6.355 Einwohnern. Die Stadt Münster, die in der direkten Nachbarschaft der Gemeinde Laer liegt, ist eine durchaus aktive Großstadt, die auf verschiedenen Ebenen versucht, abgewanderte Bürgerinnen und Bürger wieder zurück zu gewinnen; folglich Wanderungsgewinne gegenüber dem Umland zu erzielen. So zahlt die Stadt Münster beispielsweise nur noch den gesetzlichen Schülerfahrtkostenanteil und übernimmt nicht mehr, wie seit 1973 getan, freiwillig die Schülerfahrtkosten für die Schüler, die aus den Umlandkommunen kommen. Der Wettbewerb wird härter. Eine Großstadt kann mit Besonderheiten werben, die für ein Dorf oder für eine kleinere Gemeinde ungewöhnlich bzw. nur schwer erreichbar sind.

Dorfentwicklungsplan: Dorf bleiben

Die Gemeinde Laer ist ein Ort, dessen Zielbestimmung es ist, für Menschen, die auf das Land ziehen möchten, da zu sein. Es geht dabei nicht um Flüchtlinge oder Vertriebene, sondern um Menschen, die sich bewusst dafür entschieden haben, diese Wohnform zu wählen und die für diese Wohnform auch eine Unterstützung suchen. Im Jahr 2002 hat die Gemeinde Laer daher mit Unterstützung des Dortmunder Planungsbüros „plan-lokal“ und aus Mitteln des Amtes für Agrarordnung eine Dorfentwicklungsplanung aufgelegt. Das oberste Ziel dieser Dorfentwicklungsplanung war es, Dorf zu bleiben. Es hat in diesem Zusammenhang eine sehr intensive bürgerbeteiligte Diskussion gegeben. Dieser Prozess erforderte ein Bekenntnis zur Enge des Dorfes und zu seiner infrastrukturellen Schwäche. Gleichzeitig wurden aber auch die Stärken der Gemeinde, die in den Faktoren Umland und Gemeinschaft liegen, herausgestellt. Nachbarschaftliche Initiativen sind in Laer Teil des dörflichen Lebens und müssen nicht organisiert oder über Projekte, wie bei dem vorgestellten Wohnprojekt aus Dortmund, „hergestellt“ werden. Das bewusst zu machen und mit der Bevölkerung zu kommunizieren, war einer der wesentlichen Punkte

im Prozess der Dorfentwicklungsplanung. Eine sehr fundierte Bevölkerungsprognose sagt Laer bis 2015 noch ein leichtes, eigenes Wachstum voraus. Durch die hohe Geburtenrate ist also mit weiterem Wachstum zu rechnen. Im Jahr 2002 hatte die Gemeinde Laer die höchste Geburtenrate in ganz Nordrhein-Westfalen, was durch einen Artikel im „Spiegel“ eine großartige mediale und zudem internationale Resonanz gefunden hatte. Laer hat damit eine sehr hohe Aufmerksamkeit erreicht. Mit einem Wert von 13 Kindern pro 1.000 Einwohner gegenüber dem Durchschnittswert von 8,8 liegt Laer auf einem Spitzenplatz in Deutschland. Trotzdem spielt auch das Thema Wanderungsverluste in Laer keine untergeordnete Rolle.

Wohnbaulandentwicklung in Laer

Im Zuge der Dorfentwicklungsplanung mussten natürlich auch einzelne Hindernisse bewältigt werden, da die Baulandentwicklung der 1990er Jahren sehr schnell durchgriff und der Baulandpreis angestiegen ist. Aufgrund der Bevölkerungsprognose konnte Laer jedoch Wohnbauland entwickeln und ist jetzt in der Lage, aus eigenen Flächen etwa 6 ha an Vorratsfläche zu halten. Zwei Baugebiete und auch Gewerbegebiete mit etwa

Prof. Dr.
Hans-Jürgen Schimke,
Bürgermeister der
Gemeinde Laer



6,5 Hektar befinden sich derzeit in der Entwicklung. Aus der Dorfentwicklungsplanung ist eine sehr transparente Wohnbaulandentwicklung entstanden. Im kommunikativen Prozess u. a. mit dem landwirtschaftlichen Ortsverein konnte transparent gemacht werden, wo die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde liegen. Es galt klar zu stellen, dass zwar Boden einen gewissen Wert hat, doch dieser stets im realistischen Rahmen liegen sollte. So wurde beispielsweise ein Gewerbegebiet für 7,50 € eingekauft. Trotz einer bestehenden Gewerbegebietsplanung ist es bei diesem Deckelwert auch geblieben. Der Grundstückspreis war 1999 eindeutig zu hoch. In der Gemeinde wurde für 153 € vermarktet. Das hatte einen erheblichen Wertschwund zur Folge. Momentan liegt das Preislevel bei etwa 100 bis 105 €. Das macht eine ländliche Gemeinde wieder marktfähig. Dann muss man auch den infrastrukturellen Schwächen Rechnung tragen und sie ins Kalkül ziehen. Auf Basis der Dorfentwicklungsplanung wurde zusätzlich eine Reihe diverser Projekte initiiert: z.B. ein Bodenordnungsverfahren im Ortsteil Holthausen, die städtebauliche Aufwertung des Ortskerns als Teil der „REGIONALE 2004“. Auch ein Dorf bedarf der Aufwertung und auch in einem Dorf müssen strukturelle Maßnahmen ergriffen werden. Die Förderung erwies sich dabei als sehr hilfreich.

Das aufgelegte generationsübergreifende Wohnbauprojekt „Wabe“ hat gezeigt, dass die Menschen auf dem Land vielleicht noch ein paar Jahre brauchen, bis sie auf solche Angebote eingehen. Unterstützt von der LEG war dennoch Interesse an dem Projekt vorhanden. Viele Bürger ziehen eine solche Wohnform tatsächlich in Erwägung. Auf dem Land ist jedoch die Schwelle, 150 qm Wohnfläche und 600 qm Grundfläche aufzugeben, weil man sie nicht mehr halten kann, noch zu hoch. Die Problematik ist den Menschen bewusst. Sie wissen, was auf sie zukommt, möchten den Schritt in das Gemeinschaftsprojekt aber noch nicht gehen. Noch sind sie nicht bereit, Eigentum und alles damit Verbundene aufzugeben. Die Bürgerbeteiligung war sehr lehrreich. Das Projekt „Wabe“ befindet sich noch im

Entwicklungsprozess. Es wurde auch vom Ministerium unterstützt, was sehr hilfreich war. Es ist klar geworden, dass die Diskussion mit der Bevölkerung, warum auf dem Land welche Wohnform gewählt wird, noch Zeit braucht. Das ist ein ganz spannender und noch andauernder Prozess, der sich in Laer in Gang gesetzt hat. Es fällt zunehmend auf, dass die Westfalen ähnliche Wohnformen auch alleine organisieren. Nicht selten ziehen Kinder in die Hinterbebauung ihrer Eltern. Während das Haus vorne ansteht, werden die dahinter liegenden 1.500 qm Grundstück von den Kindern genutzt. Es entsteht eine so genannte „familiäre Wohngemeinschaft“ auf einer gewissen Luxusebene. Die Entwicklung geht jedoch – auch im ländlichen Bereich – weg von Außeninanspruchnahme hin zu einer starken Betrachtung des Innenbereichs.

Fazit

Die Gemeinde Laer hat die Dorfentwicklungsplanung sehr intensiv genutzt und konnte aus ihr Profit ziehen. Sie hat erkannt, dass sie ein Nischenprodukt darstellt, das aber am Markt durchaus seinen Wert und seine Stellung hat. Dies impliziert auch für eine ländliche Entwicklung in Nordrhein-Westfalen einen hohen Stellenwert bzw. eine große Bedeutung. Laer zeichnet sich weiter durch eine sehr stabile Bevölkerung aus. So gibt es Jugendliche, die im Zuge der Ausbildung in Großstädte ziehen aber nach ihrem Abschluss auch wieder zurück kommen und dadurch viel Stabilität in die Gesellschaft bringen.

Die Gemeinde Laer ist jetzt Teil eines ländlichen Entwicklungskonzeptes mit insgesamt sechs Gemeinden. Das so genannte ILEK (Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept) versucht, die kommunale Entwicklung der Gemeinde in die regionale Entwicklung einzubetten. Es geht darum, eine Stärken-Schwächen-Analyse zu erstellen und auf diesem Weg eine regionale Entwicklungschance zu definieren. Die Gemeinde Laer hofft, auf diese Weise eine Chance zu erhalten, ein Standort zu sein, der in einem kleinen aber aus Sicht der Gemeinde differenziert und in vertretbarem Maße, an der Entwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen mitwirkt und nicht abgeschnitten wird.

Baulandmanagement - Chance für Kommunen und Regionen!

An der letzten Tagung des Forum Baulandmanagement habe ich noch als Vorsitzender des Forums und Oberbürgermeister von Gelsenkirchen teilgenommen. Deshalb verfolge ich mit besonderem Interesse, wie sich der Arbeitsschwerpunkt des Forums verschiebt, weg von der Baulandentwicklung für Stadterweiterungen und hin zu einer vorausschauenden Bodenpolitik zur Stabilisierung und Aufwertung der Innenbereiche.

Die im Forum kooperierenden Städte und Gemeinden suchen nach neuen Wegen des Baulandmanagements. Sie tun das vor dem Hintergrund des stadträumlichen wie regionalen Nebeneinanders von Wachstums- und Schrumpfungprozessen.

Diese Kooperation ist vor allem motiviert durch eine Erkenntnis: Ein unzureichendes Baulandangebot beschleunigt die Abwanderung bauwilliger Haushalte aus den Städten in die Umlandgemeinden. Eine Angebotsplanung allein reicht aber nicht aus, um die Verfügbarkeit bezahlbarer Baulandangebote, dort wo sie erforderlich sind, zu gewährleisten. Notwendig ist tatsächlich ein aktives Bodenmanagement, damit stadtentwicklungspolitische Ziele auch Realität werden können.

Wir hatten uns auf eine deutliche Akzentverschiebung der Forumsarbeit geeinigt. Die Folgen der Schrumpfungprozesse sind vielfältig: Sie reichen von Arbeitsplatzverlusten und Überalterung über entspannte Wohnungsmärkte bis hin zu Leerständen, zu sozialer Polarisierung und Segregation sowie zur Unterauslastung der öffentlichen Infrastruktur und zum Zusammenbruch der Kommunalfinanzen. All diese Themen betreffen zunehmend auch Städte, die vor allem die Probleme bisher allein dem Ruhrgebiet zuordnen wollten. Nun müssen sie feststellen, dass auch sie selbst vom demografischen Wandel betroffen sein werden.

Ob in der Planungs-, der Bau- oder der Wirtschaftspolitik: Unsere Instrumente sind immer noch überwiegend auf Wachstum ausgerichtet.

Die hier abgedruckte Rede wurde nicht gehalten.

Oliver Wittke,
Minister für Bauen
und Verkehr des
Landes Nordrhein-
Westfalen,
Schirmherr des
Forums



Im Forum Baulandmanagement hat ein Diskussionsprozess über die Entwicklung geeigneter Instrumente des Baulandmanagements begonnen, mit denen sich nicht nur Wachstum, sondern auch Stagnation oder gar Schrumpfung gestalten lassen.

Das Forum will sich gemeinsam mit den beteiligten Städten und Gemeinden diesen Themen und den daraus folgenden neuen Aufgaben des Baulandmanagements stellen:

- Wie kann Baulandmanagement dazu beitragen, die Chancen der Innenentwicklung zu nutzen?
- Welche vorausschauend und strategisch einsetzbaren Instrumente des Baulandmanagements tragen zur Umsetzung von Stadtentwicklungskonzepten bei?
- Wie organisieren wir die Kooperation des Baulandmanagements mit privaten Akteuren, wie zum Beispiel der Wohnungswirtschaft?
- Kann Baulandmanagement einen Beitrag zur Umlage von Bodenwertverlusten leisten?

Die erfreulich hohe Teilnehmerzahl der entsprechenden Workshop-Reihe des Forums zeigen das große Interesse an diesen Themen und vielleicht auch ein wenig die Rat- und Hilflosigkeit vieler unserer Kollegen in den Stadtverwaltungen angesichts der neuen Aufgaben. Denn dort, wo bisher Wachstum kommunalpolitisch begleitet wurde, gilt es nun oder in absehbarer Zukunft, Schrumpfungsprozesse zu organisieren. Die altbewährten Instrumente helfen uns da nur bedingt oder gar nicht weiter. Die Diskussion neuer oder modifizierter Wege des Baulandmanagements sehe ich hier als einen Baustein der dringend notwendigen Suche nach neuen oder zumindest anderen Instrumenten einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung. Vielleicht sollten wir auch besser von „Bodenmanagement“ reden, denn es geht zunehmend nicht hauptsächlich darum, Bauland bereitzustellen, sondern die Verfügbarkeit des Grund und Bodens an den richtigen Standorten für eine Stadtentwicklung in Zeiten der Schrumpfung zu gewährleisten.

Weitere wichtige Bausteine sind neue Allianzen mit privaten Akteuren (wie der Wohn-

ungs- und Immobilienwirtschaft), neue Wege der Bürgerbeteiligung, neue Formen der regionalen Kooperation und nicht zuletzt neue Wege der Finanzierung.

Schon als Gelsenkirchener Oberbürgermeister habe ich die Arbeit des Forums gerne mitgestaltet, denn die Ergebnisse haben sinnvolle Impulse für die kommunale Bodenpolitik geliefert. Als Landesminister muss ich heute durchaus kritisch fragen, ob die Arbeit des Forums auch weiterhin solche Impulse für aktuelle und zukünftige Aufgaben kommunaler und regionaler Entwicklung geben kann.

Ich stelle daher zur Diskussion, ob und wenn ja welche Beiträge das Forum zu den zentralen Handlungsfeldern der Wohnungs- und Städtebaupolitik des Landes leisten kann:

1. Umsetzung wohnungspolitischer Ziele

Ich habe zu Jahresbeginn ein deutlich verändertes Wohnungsbauprogramm auf den Weg gebracht: Ein wichtiges Ziel ist, mehr Wohneigentum für Familien mit Kindern in den Großstädten zu schaffen. Dazu gehört, die Angebote zur Förderung des selbst genutzten Wohneigentums insbesondere in den Städten deutlich zu verbessern: Wir haben die Einkommensgrenzen auf 140 % der bisherigen Grenzen erhöht und einen Stadtbonus von 20.000 € eingeführt. Innerstädtische Wohnstandorte gewinnen dadurch in der Konkurrenz mit dem Umland. Jetzt sind die Städte am Zuge: Ich erwarte, dass entsprechende Baulandangebote geschaffen werden und dass über das Forum Baulandmanagement die Städte instrumentelle Unterstützung bei dieser Aufgabe erhalten.

2. Beiträge zur Bewältigung des demografischen Wandels

Um den demografischen Wandel zu bewältigen, habe ich bereits im vergangenen Jahr die Wohnungsbauförderangebote deutlich stärker auf die Schaffung altengerechten Wohnraums ausgerichtet und ein bundesweit einzigartiges Förderangebot für das „Wohnen im Alter“ entwickelt. Es reicht von der barrierefreien Normalwohnung mit

Serviceangeboten über die Gruppenwohnung bis hin zu stationären Pflegewohnplätzen. Außerdem habe ich erstmals spezielle Förderangebote zur Modernisierung von Wohnraum im Bestand aufgelegt, die in dem neuen Programm zur „Förderung von investiven Maßnahmen im Wohnungsbestand in Nordrhein-Westfalen“ gebündelt sind.

Mit dem Programm „Stadtumbau West“ können wir auch in Nordrhein-Westfalen die durch den demografischen Wandel anstehenden Aufgaben mit einem ganzen Maßnahmenbündel angehen: Auf der Grundlage von Stadtentwicklungskonzepten, die die Defizite und Potenziale von Quartieren herausarbeiten und strategische Grundlagen für die weiteren Investitionsperspektiven darstellen, werden wir in den nächsten Jahren von Aufwertungs- über Umstrukturierungs- bis hin zu Abrissmaßnahmen wesentlich zur Konsolidierung unserer Städte beitragen.

Die Verfügbarkeit von Grund und Boden, die Mobilisierung der Flächen, bzw. der Flächeneigentümer, ist hierbei eine Grundvoraussetzung.

An das Forum gewandt heißt das: Welche bodenpolitischen Aktivitäten können diese Mobilisierung voranbringen? Wie lassen sich Bodenwertverluste so umlegen, dass sie positive Stadtentwicklungsprozesse nicht behindern? Welche zukunftsweisenden Instrumente lassen sich entwickeln, damit wir zum Beispiel temporäre Zwischennutzungen realisieren können, die uns Optionen für heute noch nicht absehbare, zukünftige Nutzungen offenlassen? Wie lässt sich durch Baulandmanagement die Auslastung der Infrastruktur stabilisieren?

3. Beiträge zur Innenentwicklung

Aber nicht nur unter dem Aspekt der Schrumpfung ist die Bodenfrage von Bedeutung. Parallel müssen wir in Teilregionen unseres Landes noch eine ganze Zeit lang mit Wachstum rechnen; ich nenne hier z.B. Teile des Münsterlandes oder den Raum Bonn. Hier kann es nicht richtig sein, unbeeindruckt von den demografischen Zukunftsaussichten auf Zuwachs am

Stadtrand zu setzen. Stattdessen gilt es, alle innerstädtischen Flächenpotenziale zu mobilisieren und eine räumlich konzentrierte Stadtentwicklung umzusetzen. Gerade auch für diese Wachstumsregionen muss das Forum Baulandmanagement Unterstützung bieten.

4. Beiträge zu regionalen Kooperationen

Das Forum ist selbst ein gutes Beispiel für eine Kooperation, eine Kooperation auf Arbeitsebene: Erfahrungsaustausch, fachpolitische Diskussion, gegenseitige Unterstützung und Beratung in bodenpolitischen Fragen.

Das reicht aber nicht: Ich erinnere daran, dass ich bereits im Lenkungskreis deutlich gemacht habe, dass das Forum nicht als Debatierclub, in dem man sich gerne trifft, weil man so gut miteinander reden kann, zum Selbstzweck werden darf. Ich frage daher, ob die Mitgliedsstädte im Forum – neben diesem unbestritten sinnvollen Erfahrungsaustausch – über die kommunalen Grenzen hinweg eine Abstimmung ihrer Boden- und Flächenpolitik erreichen können. Dies würde bedeuten, dass Ansiedlungs-, Wohnsiedlungs- oder Einzelhandelspolitik gemeinsam angegangen werden. Regionale Flächenpools etwa können eine gute Möglichkeit zur gemeinsamen Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung sein. Aber auch der im Einzelfall durchaus schmerzhafteste Verzicht auf die Entwicklung einer Fläche, weil in der Nachbargemeinde ausreichende Angebote vorhanden sind, muss ernsthaft in Betracht kommen.

Regionale Kooperationen haben in der Vergangenheit immer dann funktioniert, wenn der kleinste gemeinsame Nenner vorhanden war: nämlich, dass alle etwas dazu bekamen. Machen wir uns nichts vor: Diese Zeiten sind vorbei – heute ist der Gewinn des Einen häufig der Verlust des Anderen. Kann das Forum, können Mitgliedskommunen aus verschiedenen Regionen des Landes Modellprojekte eines regional abgestimmten Flächenmanagements auf die Beine stellen? Lassen sich Lösungsvorschläge für einen kommunalen Finanzausgleich erarbeiten?

Nur wenn das Forum Baulandmanagement für die wichtigen und z.T. drängenden Gegenwartsfragen Antworten erarbeiten kann, dann kann es wirklich gelingen, dass aus dem früheren, relativ kleinen „Arbeitskreis Baulandmanagement“ Impulse für die bodenpolitische Diskussion ausgehen, die weit über die Grenzen Nordrhein-Westfalen hinausreichen.

Und nun komme ich zu einem leidigen, aber notwendigen Thema: dem lieben Geld.

Wir haben uns in Nordrhein-Westfalen ein anspruchsvolles Ziel gesetzt: Wir wollen den Landeshaushalt auf solide Füße stellen! Wir müssen daher in allen Ressorts und allen Arbeitsbereichen sehr genau prüfen, was wir uns noch leisten können.

Das betrifft natürlich auch die Städtebauförderung. Leider wird es sich nicht vermeiden lassen, dass wir in Zukunft auch an sich sinnvolle und wünschenswerte Pro-

jekte nicht im gewünschten Umfang finanzieren werden können. Dies betrifft vor allem solche Fördermaßnahmen, die nicht mit Bundesmitteln, sondern allein aus dem Landeshaushalt finanziert werden müssen, wie das Forum Baulandmanagement. Ich kann Ihnen deshalb leider keine Fortführung der Förderung versprechen. Ich weiß, ein solches Versprechen an dieser Stelle würde mir viel Beifall beschern, aber ich verspreche nichts, von dem ich noch nicht weiß, ob ich es halten kann.

Eines aber will ich Ihnen zusagen: Wenn sich das Forum auf die von mir aufgeworfenen Fragen einlässt und es ihm gelingt, einen merklich größeren Anteil anderweitig zu finanzieren – ich denke da an Sponsoren zum Beispiel aus der Immobilienwirtschaft –, dann lasse ich über eine fortgesetzte Förderung mit mir reden. Angesichts der Reputation der Forumsarbeit, davon bin ich überzeugt, müsste ein derart verstärktes privates Engagement möglich sein.

Wie viel Kooperation ist möglich, wie viel Konkurrenz ist nötig?

Diskussion, Teil III: Ministerium, Podium und Plenum

Sigurd Trommmer

Der „graue Grund“ ist bisher grundsätzlich positiv dargestellt worden. Die „grüne Wiese“ steht vielmehr in einem negativeren Licht. Trotzdem ist der Verbrauch an grüner Wiese weiterhin groß. Hat es damit zu tun, dass die grüne Wiese in vielerlei Hinsicht so bequem ist und dass heute das große Gegenargument gegen die grüne Wiese, der Faktor „Umwelt“, ein Stück weit in den Hintergrund gerückt ist? Umweltschutz, Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, Schutz des Freiraums sind Aspekte, die in der Zwischenzeit weniger relevant sind, da in letzter Zeit in diesem Zusammenhang sehr viel erreicht wurde. Für die Entwicklung der grünen Wiese fallen zudem weniger Zeit, weniger Geld und weniger Bürgerproteste an, weil es dort im Grunde kaum direkt Betroffene gibt. Tun sich die Stadtregierung und auch die Investoren aus solchen Gründen nicht sehr viel leichter mit der grünen Wiese und gibt es deswegen diesen Drang nach außen und nicht in das Komplexe?

Prof. Dr. Rainer Danielzyk

Bei der Beantwortung der Frage muss sicherlich zwischen verschiedenen Ebenen unterschieden werden. So muss die Ebene der Wandermotive der Haushalte Berücksichtigung finden und auch die Ebene der kommunalen sowie der immobilienwirtschaftlichen Interessen betrachtet werden. Unter Umständen ist auch eine gesamtstaatliche Betrachtungsweise erforderlich. In einem vom ILS NRW koordinierten Forschungsverbund mit vier Universitäten in Nordrhein-Westfalen werden unter anderem in der Region Bonn empirische Untersuchungen durchgeführt. Im Herbst werden hierzu erste Ergebnisse vorgestellt. Aber alles das, was man aus den vielfältigen Wandermotivstudien weiß, ist, dass es ganz unterschiedliche Gründe gibt, warum Haushalte auf die grüne Wiese drängen. Es sind bei weitem nicht nur das grüne Umland, die Natur und Landschaft, die als Beweggründe genannt werden. Wie bereits angesprochen haben viele Menschen in der Stadt nicht ihr gewünschtes Angebot gefunden. Wenn die Priorität beispielsweise auf Eigentum lag und die Stadt bis dahin,



was sich jetzt ändert, das gewünschte Eigentum nicht angeboten hat, wurde es auf dem Land gefunden. Es gibt also sehr vielfältige Motive.

Für die kommunale Ebene gilt, dass die Wirkungsweise des kommunalen Finanzsystems dazu führt, dass auch ländliche Gemeinden mit vollem Recht die Einwohnerzahlen maximieren wollen. Auf der grünen Wiese ist die Baulandbereitstellung wie erwähnt oft einfacher und Wohnbauland lässt sich, z.B. ohne Altlastenprobleme, kostengünstiger entwickeln. Dass auch die Immobilienwirtschaft diesen Trends folgt, ist nachvollziehbar.

In letzter Zeit sind ökologische Gedanken tatsächlich in den Hintergrund gerückt. In anderen Ländern wird im Moment bei diesen Stadtentwicklungsfragen viel mehr auf ökologische Belange geachtet. Deutschland war hier aber jahrelang ein Vorreiter. Hier werden zurzeit andere Aspekte in den Vordergrund gerückt, so etwa die finanzielle Dimension der Siedlungsentwicklung. Es läuft derzeit ein großes Forschungsförderprogramm des Bundes (REFINA) zu diesen Fragen, woran ein Verbundprojekt unter Leitung des ILS NRW auch beteiligt sein wird.

Moderation

Sigurd Trommmer

v.l.n.r.

Prof. Dr.
Rainer Danielzyk,
Dr. Hans-Ulrich
Gruß, Stadtrat
Ullrich Sierau,
Prof. Dr.
Hans-Jürgen
Schimke

v.l.n.r.
Prof. Dr.
Rainer Danielzyk,
Dr. Hans-Ulrich Grub,
Stadtrat
Ullrich Sierau



Sigurd Trommer

Die Frage der Kosten könnte gerade für den Bausparer, der seine „vier Wände“ verwirklichen möchte, ein wichtiges Thema sein; vielleicht – in der Komplexität einer Baulücke – auch ein vermeintliches Thema. Es geht darum, mit den Schwierigkeiten der persönlichen Infrastruktur (Auto, Parkplatz) und auch dem Baugrund zurechtzukommen. Auf dem freien Gelände ist gewiss mehr Platz. Wie sind der Standpunkt und der Umgang aus Sicht der Bausparkasse: Wird ein solcher Wunsch kritisch entgegengenommen oder wird versucht, mit den Vorteilen, die man erst im Laufe von vielleicht 15 Jahren spürt, stärker in die urbane Situation zu binden?

Dr. Hans-Ulrich Grub

In der Vergangenheit sind die Menschen entweder, wenn sie nicht ausnahmsweise wirklich sehr landschafts- und grünorientiert waren, aus finanziellen oder aus familiären Gründen ins Umland gezogen. Finanzielle Gründe beziehen sich vor allem auf die Grundstückskosten, die im Umland gegenüber der Stadt, wenn es dort überhaupt Grundstücke gab, rund die Hälfte betragen. Die Städte haben jetzt ein Stück weit umgesteuert.

Die andere Argumentation betraf den Wunsch, den Sandkasten für die Kinder vor der Tür zu haben. Beides bröckelt inzwischen. Einerseits hat sich die finanzielle Situation der Grundstückskosten zwischen Stadt und Umland ein wenig angeglichen und andererseits gibt es immer weniger Kinder. Die jungen Leute sind verunsichert, ob sie überhaupt den Schritt wagen sollen. Sie zögern im Moment mehr als in den vergangenen Jahren. Dahinter steht auch die ganze wirtschaftliche Unsicherheit. Hinzu kommen die Fahrt- und Energiekosten, die doch manchen darüber nachdenken lassen, ob sich das alles wirklich rechnet. Die LBS hat in der Vergangenheit Rechnungen erstellt, ob sich der Preis, den man für ein städtisches Grundstück bezahlen würde, nicht schnell mit den Benzinkosten, die für die täglichen Pendelfahrten aufgebracht werden müssen, amortisiert. In diesen Punkten ist man heute sensibler geworden.

Die LBS fühlt sich, wie erwähnt, als Dolmetscher und ist im Prinzip neutral. Neutral natürlich auch insofern, dass den Kunden nicht nur nach dem Mund geredet wird, sondern ebenso versucht wird, solche Entwicklungen aufzunehmen und zu warnen. Es wäre sicherlich falsch, die Menschen jetzt auf das Land zu treiben. Bei stagnierender oder rückläufiger Bevölkerung sind die Grundstücke auf dem Land in Zukunft möglicherweise weniger wert als die Grundstücke in den städtischen Lagen. Das ist es, was man den Menschen bewusst machen muss. Die LBS ist hier versucht, erzieherisch vorzugehen und für die Problematik zu sensibilisieren. In der Stadt muss man indes intelligente Formen finden, das teure Bauland nutzbar zu machen. Es muss eine relativ dichte Bebauung geben. Es ist weniger Grundstücksanteil pro Wohnung möglich. Das versucht die LBS zusätzlich mit Ausstellungen und Projekten zu verdeutlichen.

Sigurd Trommer

Dortmunds Zahlen sind beeindruckend und verdienen Respekt. Sie sind sicherlich für das gesamte Ruhrgebiet nachahmenswert. Dortmund macht vor, dass mit Engagement gewisse ungewünschte Trends wieder in eine andere Richtung gelenkt werden können. Das

Thema Einfamilienhausbau, das in Bonn und vermutlich auch in anderen Regionen ähnlich ist, wird sehr stark von der Politik fokussiert. Gleichzeitig wurde hinsichtlich der Kosten deutlich, dass dort auch langfristig sehr aufwändige Stadtstrukturen gebraucht werden, um Urbanität zu erzeugen. Wie wird mit dieser Dissonanz in Dortmund umgegangen?

Ullrich Sierau

Es ist nicht so, dass Dortmunds Situation eine absolute Ausnahme darstellt. Auch die anderen großen Städte in der Region sind dabei, sich aufzustellen. Im „Masterplan Ruhr“ wurde diese Vorgehensweise inzwischen formuliert. Die acht großen Städte der Metropole Ruhr haben sich zusammengesetzt und im Ergebnis wurde deutlich, dass es in allen Städten ähnliche Bestrebungen gibt. Es ist allerdings eine Frage der Flächenverfügbarkeit. Insgesamt wurde aber der richtige Weg eingeschlagen.

Das Thema Einfamilienhausbau ist durchaus auch eine Frage von Lebensstilen. Früher haben die Menschen aus Gründen, die hier schon reichhaltig genannt worden sind, der Stadt den Rücken gekehrt und sind dort hingezogen, wo sie meinten, dass es besser sei. Wertvorstellungen unterliegen jedoch einem Wandel. Es kommen nun vermehrt andere Gruppen in den Gesamtkontext. So spielt z.B. Lokalpatriotismus eine gewisse Rolle, welcher die Menschen zum Bleiben verleitet. Es gibt sehr unterschiedliche Aspekte, die letztlich die individuellen Standortentscheidungen betreffen. Die Frage hängt aber nicht unbedingt an steigenden Benzinpreisen. Dies scheint eine etwas zu hoch gezogene Diskussion.

In München werden gegenwärtig Reurbanisierungstendenzen beobachtet. Es gibt diejenigen, die am Tegernsee wohnen, nun aber beginnen, sich für den Theaterbesuch eine Zweitwohnung in der Innenstadt zu suchen. Im nächsten Schritt kommen sie auf den Geschmack und halten das Leben am Tegernsee plötzlich für freudlos. Nur ist die Gruppe derer, die sich das leisten kann, in NRW geringer. Aber auch das ist ein Indiz dafür, dass es eine ganze Reihe sehr individueller Entscheidungen gibt. Es scheint, dass man nicht mehr bereit ist, ein

zu hohes Zeitbudget für das Pendeln zu investieren. Das tägliche und zeitraubende Pendeln zwischen Stadt und Umland wirft schnell die Frage nach persönlicher Freizeit und dem kulturellen Angebot auf. Abends zu Hause angekommen, muss die Schwelle überwunden werden, erneut für den Abend in die Stadt zu fahren. Wenn man tatsächlich fährt, wird es schnell zur unangenehmen Last, tut man es nicht, vereinsamt man. Nach Möglichkeit wollen Viele von Beginn an in ihren sozialen Zusammenhängen bleiben und sind dafür auch bereit, ein bisschen mehr zu bezahlen. Es ist also nicht eine Frage, deren Beantwortung sich alleine durch Benzinkosten definiert, sondern ein viel differenzierteres Thema.

Es ist die urbane Qualität, woran im Grunde die ganze Zeit gearbeitet wird. Dies betrifft die Nahversorgung mit Einzelhandel, eine passende soziale Infrastruktur und auch eine vernünftige Umweltsituation. Der Emscher Landschaftspark ist in Dortmund ein großes Thema. Das ganze Emschersystem wird gegenwärtig umgebaut und revitalisiert. Bei der Gelegenheit kommen jede Menge Möglichkeitsräume in die Inbesitznahme durch die Wohnbevölkerung. Bisher „verbotene“ Bereiche der Stadt werden wieder zugänglich und erlebbar gemacht. Das fängt beim Joggen an bis hin zum Nachmittagsspaziergang. Die Kinder können beispielsweise wieder an den Bach und in direkten Kontakt mit der Natur treten. Das sind Punkte, die jetzt zunehmend wieder in den urbanen, in den großstädtischen Zusammenhang gestellt werden. Je mehr diese Möglichkeiten tatsächlich geboten und genutzt werden, desto mehr gewinnt die Stadt auch als Standort, der neben dem attraktiven Wohnen und Arbeiten auch eine gute urbane Qualität offeriert.

Das Thema Wohnen bzw. Baulandentwicklung verhält sich ähnlich wie die Wirtschaftspolitik. Letztere besteht heute auch nicht mehr daraus, eine erschlossene, baureife Fläche nachts zu beleuchten und auf Investoren zu warten. Wirtschaftspolitik ist heute eine integrierte und aus vielen Faktoren bestehende konzertierte Anstrengung. Das ist bei Baulandpolitik und Wohnungspolitik ähnlich. Es ist daher sinnvoll,

dass jede Stadt versucht, ihre Stärken herauszuarbeiten. So lässt sich sicherlich auch zwischen Laer und Dortmund eine gute Arbeitsteilung verwirklichen.

Sigurd Trommer

Es geht letzten Endes auch um ein Thema wie Dosierung, Ergänzung und Integration. Auch Laer will sich begrenzen. Es geht eigentlich um ein Stück Qualität in der Überschaubarkeit, in der Qualität des Dorfes für sich und für seine Menschen. Auch in Laer ist im Grunde genommen eine gewisse Verdichtung zu beobachten, indem „Hinterliegerstrukturen“ entstehen, die den Menschen (Kinder, alte Menschen usw.) auch ein Stück Familienverband, ein Stück Hilfe im sozialen Alltag geben. Ist das Teil einer Strategie oder vielmehr ein Zufallsprodukt? Oder entsteht mit der Zeit ein Trend daraus, dass sich Einfamilienhausstrukturen verdichten? Mit „Zeit“ sind nicht wenige Jahre, sondern durchaus eine Generation oder zwei Generationen gemeint. Ähnlich wie in den größeren Städten, die auch einmal klein waren und natürlich auch diese Strukturen haben, dass sich Einfamilienhausbereiche verdichtet haben und schließlich zu einem stadtähnlichen Gebilde wurden.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Schimke

Diese Diskussion ist in Laer ganz aktuell. Es geht letztlich um die Qualität des Wohnens oder um die Qualität des Ortes. Der Bach in Laer versteht sich, sofern er weiterhin Schutz erfährt, als Selbstverständlichkeit. Das muss man nicht erst herstellen. Hier geht es vielmehr darum, ihn nicht zu verlieren. Das droht aber, wenn Einfamilienhauswüsten entstehen, die völlig plan- und gesichtslos sind, wenn Freiflächen rücksichtslos verbraucht werden. Freie Flächen sind aber unheimlich wichtig. Andererseits ist aber ein westfälisches Haus nie ein westfälisches Haus, sondern bewegt sich, durch An- und Umbau ein ganzes Leben lang. Auch die klassische Bewegung „von unten nach oben“ innerhalb eines Hauses und der Familienmitglieder findet ständig statt. Ein westfälisches Haus ist also ständig in Bewegung. Dieses Potenzial von Menschen, die sich um ihre Umgebung kümmern wollen, die das bewusst tun, muss aufgenommen werden. Diese Menschen würden nicht in die Stadt ziehen, ganz gleich bei welchem

Angebot. Sie sind auch nicht verelend und vereinsamt, wenn sie abends nach Hause kommen, sondern gehen dann in den Kegelclub. Das ist keine kulturelle Animation, wie Stadttheater sie bieten können, aber es sind Menschen, die genau das wollen. Sie wollen im Herbst nach Norderney fahren und im Frühjahr nach Mallorca und sich zwischendurch alle 14 Tage im Kegelclub treffen. Dort finden sie Gemeinschaft und das ist auch ihr Wunsch. Sie möchten die Leute kennen, mit denen sie umgehen. Das mag vielleicht alles engstirnig klingen. Darüber kann man sich lustig machen, aber das ist eine Art und Weise zu leben, die diese Menschen nicht gegen das städtische Leben eintauschen würden. Viele Laerer Einwohner würden nie nach Münster-Gievenbeck ziehen. Das sind sehr regionale Entwicklungen.

Laer liegt im zweiten Gürtel hinter Münster, also nicht eine direkt angrenzende Stadt. Es muss das Ziel sein, diese Regionalität des Ortes zu halten. Das geht aber nur, wenn er kleinmaßstäblich bleibt. Das heißt, wenn er nicht schrumpft. Der Ort sollte in seiner Kleinmaßstäblichkeit, in der Kleinräumlichkeit erhalten bleiben und dadurch seine Stärken wahren. Das kann man am besten, wenn man mit den Menschen, in ihren Lebensstilen zusammenarbeitet.

Es gibt dabei jedoch keine wirkliche politische Strategie, sondern eine Summe von Zufälligkeiten. Wenn sich ein Grundstückseigentümer auf ein paar Hektar Land sechs oder sieben Häuser als seine Zukunftssicherung vorgestellt, muss dieses Interesse akzeptiert und peu á peu in eine örtliche Planung integriert werden, ohne jedoch zu einer völligen Verdichtung zu führen. Das ist das, was auf dem Land geleistet werden muss. Die vorhandenen Stärken müssen geschätzt und weiter gestärkt werden. Im regionalen Maßstab, Stichwort ILEK, gilt es genau das weiterzuentwickeln. Die Bertelsmann-Stiftung klassifiziert Laer mit dem Cluster „Ländliche Gemeinde mit problematischen Entwicklungschancen“. Die Infrastruktur ist schwach, daher muss sich Laer bewusst machen, dass es für eine weitere Entwicklung im regionalen Sinne auch auf die Anderen angewiesen ist.

Hans-Dieter Collinet

Es ist wichtig, über Baulandmanagement in einem umfassenden Sinne nachzudenken. Es geht nicht mehr nur um „Bauland schaffen“. Es geht um neue Herausforderungen, denen sich auch das Forum stellen muss. Die Zeiten, als noch Entwicklungsmaßnahmen im großen Stil Wohnungsdefizite und Unterversorgungen beheben sollten, sind vorbei. Die Entwicklungsmaßnahmen ordentlich abzuschließen, erfordert noch große Mühen. Es zeichnet sich ein Wandel ab, ein Nebeneinander von noch wachsenden oder zumindest stabilen Regionen wie z.B. die Rheinschiene und zunehmend auch schrumpfenden Regionen z.B. das Ruhrgebiet. Der integrative Ansatz, wie er in Dortmund erfreulicherweise mit hoher Qualität praktiziert wird, beweist, dass man auch dort mit sichtbarem Erfolg verhindern kann, Ballungkerne zugunsten der Peripherie leerlaufen zu lassen. Die Peripherie und auch der ländliche Raum, der sich anschließt, sind daher gut beraten, das auch nachhaltig hinzunehmen oder sogar zu unterstützen. Denn wenn der Kern krank ist, wird die Peripherie auf Dauer auch nicht gesund bleiben. Es geht darum, das Nebeneinander von Wachstum und Rückzug aufzugreifen, daraufhin unterschiedliche Strategien zu entwickeln und an die Stelle von klassischer statischer Planung das Management von Entwicklung zu organisieren. Management bedeutet immer das Organisieren von mehreren Aspekten auf ein gemeinsames Ziel hin – also eines Prozesses. Genau das ist der Ansatz einer integrativen Strategie. Es geht darum, die Vielfältigkeit und die Qualitäten von städtischem und von dörflichem Leben zu erkennen, die die Chance bieten, den eigenen Stadtteil, die eigene Stadt gerade in einer Zeit von Schrumpfungphänomenen positiv zu nutzen.

Eine Untersuchung des Instituts für Regionalentwicklung in Frankreich aus dem Jahr 2004 zur Frage, welche von 180 europäischen Städten die wirtschaftlich dynamischsten sind, ergab: Es sind die Städte in verkehrsgünstiger Lage, mit einer hohen städtebaulichen, urbanen Qualität, einem starken kulturellen Profil, einer eigenen Identität und unter anderem auch guten



Bildungsangeboten. Eigentlich handelt es sich um Selbstverständlichkeiten. Als Beispiel wurde Edinburgh genannt. „Die Zeit“ titelte damals: „Edinburgh hat an seiner Altstadt so lange gearbeitet, bis sie Weltkulturerbe wurde“.

Auch eine Stadt in Nordrhein-Westfalen, Münster, hat im vergangenen Jahr in einem UNESCO-Wettbewerb unter 500 Städten einen der ersten Preise mit dem Titel „Lebenswerteste Stadt“ erhalten. Wer Münster kennt weiß, dass es all diese o. g. Faktoren aufweist und mit einer hohen Freiraumqualität verbindet. Wenn das richtig ist, muss man in den Städten, die diese Qualitäten so oder noch nicht haben, genau in dieser Richtung arbeiten.

– Wo ist die Alternative?

Diese Strategie zu mehr Lebensraumqualität braucht einen langen Atem. Neben all den wichtigen Aktivitäten, die auch wie in Dortmund in mühsamer Art und Weise dazu beitragen, graue Flächen zu neuen Flächen für neues Wohnen zu gestalten, liegt eine weitere notwendige Aktivität mit regionaler Dimensionen in der Freiraumpolitik wie z.B. im Emscher

v.l.n.r.

Dr. Hans-Ulrich
Gruß, Stadtrat
Ullrich Sierau,
Hans-Dieter
Collinet, Prof.
Dr. Hans-Jürgen
Schimke



Und wenn in der Diskussion um das neue Ziel-2-Programm ab 2007 die städtische Dimension wieder zu einem zentralen Bestandteil wird, macht das Mut, vieles in dem oben dargestellten Sinne realisieren zu können. Das Forum Baulandmanagement hat erfreulicherweise diese Dimensionen im Blickfeld.

Wenn jetzt nicht rechtzeitig mit den vorhandenen Instrumenten reagiert wird, wird auch in der Stadtentwicklung das verpasst, was in der demografischen Entwicklung schon längst verpasst wurde. Ihre Problematik ist nicht erst seit heute bekannt. Bereits in den 1980er Jahren wurde sie vorhergesagt. Damals hätte man noch umsteuern können. Doch jetzt fällt man aus allen Wolken und bemerkt, dass die Entwicklung mangelnden Nachwachsens mittelfristig nicht mehr umzukehren ist. Deswegen ist Integrationspolitik nicht nur ein humaner Akt, nicht nur eine soziale Tat, sondern eine ökonomische Notwendigkeit für die Existenz unserer Gesellschaft, die in der Ressource Mensch den wichtigsten „Rohstoff“ hat.

Landschaftspark. Das ist die entscheidende Investition in die Zukunft des nördlichen Ruhrgebiets, um die aus der industriellen Entwicklung geerbten siedlungsstrukturellen Probleme über ein neues kulturlandschaftliches Profil und neue landschaftliche Qualitäten zu beheben.

Sigurd Trommer

Die Fragestellung der Schlussrunde lautet „Wie viel Kooperation ist möglich, wie viel Konkurrenz ist nötig?“

- Wo ist die Alternative?
Aus der industriellen Folgelandschaft Resträume hinnehmen? Wohl kaum. Wohl aber sie unter einer neuen Idee zu einem neuen landschaftlichen Bild zu formen, das, wie alle Kulturlandschaften, von Menschen geschaffen wird!
- Wo ist die Alternative?
Es ist in diesem Zusammenhang immer wieder erschütternd, dass immer noch Wirtschaftsförderer dieses Landes in Bezug auf den Emscher Landschaftspark die Frage aufgeworfen haben, wo die Arbeitsplätze entstanden seien.

Kooperation und Konkurrenz sind im Ringen um die beste Lösung für das, was letzten Endes für die Menschen getan werden soll, im Grunde ein Plus. Es geht darum, ihnen die bestmöglichen Voraussetzungen zu schaffen, sich zu entfalten, dabei sicher und geschützt zu sein, sich dabei ihren Leistungen entsprechend entwickeln zu können und damit, das hört sich banal an, ist aber sehr wertvoll, ein erfülltes Leben zu erreichen und dafür die besten Wege zu suchen; dies in ökonomischer und sozialer, aber auch in langfristig tragfähiger Hinsicht. Es geht auch darum, dass nicht zu viel von dem, was die nächsten Generationen noch benötigen, verbraucht wird. Das als eine Art der Kooperation zu verstehen und dabei um die besten Wege zu ringen und sich gemeinsam ein Stückchen auf höhere Ebenen, auf höhere Qualitäten zu bringen, ist entscheidend. Die Frage des Baulandes, des Bodens ist deshalb eine entscheidende

Stadtentwicklung und Bodenmanagement sind umfassende, langfristige Aufgaben, die eine hohe Bedeutung haben, wenn man die ökonomischen Zusammenhänge kennt.

Grundlage, weil jeder Mensch für sich, um zu leben, für seine Aktivitäten, für sein Wirken ein Stückchen von diesem Boden braucht. Was bedeutet der Umgang mit der Ressource für dieses Ziel?

Prof. Dr. Hans-Jürgen Schimke

Es ist ganz wichtig, dass man genau an dem Punkt zwischen Stadt und Land differenziert. Es gibt Menschen, die den Namen ihres Gehöfts oder Wohnortes tragen (z.B. Havixbeck, Schulzehöfing), die über ihren Namen eine hohe Identität mit ihrem Boden herstellen können. Das ist eine ganz spezifische Angelegenheit im ländlichen Bereich. Wenn man mit Menschen über ihre Bodenentwicklung spricht, spricht man auch über ihre persönliche Identität. Das ist etwas, was kleine Orte sehr stark auszeichnet, nicht nur in der Peripherie, sondern vor allen Dingen im klassischen ländlichen, auch landwirtschaftlich geprägten Raum. Gleichzeitig versucht man, über Bodenentwicklung Identität herzustellen. Das kann man nur in kleinem Umfang, nicht in großen Dimensionen. Aber das ist etwas, was in den kleinen Orten möglich ist. Wenn es eine Existenzberechtigung für die kleinen Orte gibt, dann die, dass sie verantwortungsvoll mit der Ressource „Wohnen“ umgehen.

Der Kreis Steinfurt hat einen schönen Kongress unter dem Titel „Bodenschatz“ durchgeführt. Ein Schatz, den der Boden darstellt. Dessen sollte man sich im ländlichen Raum ganz besonders bewusst sein. Der ländliche Raum wird häufig als der Räuber, der Wilderer gesehen, der in die freien Flächen hinein geht und sie billig vermarktet. Es gibt auch Gemeinden, wie das berühmte Beispiel „Lüdinghausen“ zeigt, deren Hauptaugenmerk das Wachstum ist. Das hat auch ökonomische Ursachen. Weit über diese ökonomischen Ursachen hinaus hat der ländliche Bereich gelernt, dass in der hohen Bewertung des Gutes Boden und in der Weiterentwicklung zusammen mit den Menschen Identitäten gestärkt werden können. Damit kann etwas als Funktion des ländlichen Raumes beigetragen werden, was die Stadt so ohne weiteres nicht leisten kann. Das ist eine Funktionsdifferenzierung, über die sich Kooperation herstellen lässt.

Sigurd Trommer

Würde das in Dortmund als Konkurrenz empfunden oder als Ergänzung, als eine spezielle Form des „Way-of-Life“?

Ullrich Sierau

Das würde in der Dortmunder Nachbarschaft keine Akzeptanz finden. Dortmund kann alle Besucher aus dem Norden mit dem Hinweis beglücken, dass in der Stadt das Münsterland beginnt. Die Stadt zeichnet sich durch eine Reihe schöner Dorflagen, wie Holthausen oder Grevel, aus. Dort finden sich genau diese Qualitäten.

Die Stadt Dortmund ist gegenwärtig dabei, als ein Ergebnis des Flächennutzungsplanprozesses und der integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzepte, Dorfentwicklungspläne zu erstellen. In der Kommunikation mit den dort ansässigen Landwirten und Pferdetourismusbetreibern steht zunächst nur die Forderung, das Dorf nicht durch Überfremdung zu zerstören, im Vordergrund. Dabei ist das Motto der Stadt „Unser Dorf soll schöner werden“. Es geht darum, eine qualitative Verbesserung herzustellen und auch zusätzliche Menschen anzusiedeln. Sie sollen an den örtlichen Qualitäten, die bereits profiliert wurden und die jetzt gemeinsam noch weiterentwickelt werden sollen, partizipieren. Das hat zur Folge, dass die Menschen, die dort hinziehen, in einem gewachsenen örtlichen, dörflichen Zusammenhang leben und nicht mehr über die Stadtgrenze und auch nicht nach Lüdinghausen gehen.

Auf die örtlichen Lebenszusammenhänge hin müssen jeweils individuelle Antworten gefunden werden. Das ist in Bonn so wie es auch in Münster, in Köln, in Dortmund, in Laer und überall ist. Lebenszusammenhänge haben sich sehr verräumlicht und sind ein Stück weit regionaler geworden. Weil sich das Leben als Individuum „verregionalisiert“ hat, weiträumiger geworden ist, ist das Thema kollektive, regionale Kooperation stärker geworden.

Es wird nicht funktionieren, dass die Menschen alle so heißen wie die Scholle, auf der sie wohnen. Aber sie sollten ein Gefühl von Heimat, von Bodenhaftung und von Zufrie-

denheit bekommen. Das ist es, was organisiert werden muss. Lebensstile individualisieren sich immer weiter. Zum Teil handelt es sich nicht mehr um einen kleinräumigen oder regionalen, sondern um einen globalen Prozess. Es ist natürlich eine sehr unterschiedliche Herausforderung, aber die Chance liegt darin, solche Lebensräume in den Städten ausdifferenziert, auch für unterschiedliche Anforderungsprofile und Qualitätsvorstellungen, zu schaffen. Jedoch nicht nur mit Blick auf eine Funktion, sondern in der Komplexität, in der heute gelebt wird. Das heißt mit anderen Worten: Eine Stadt wie Dortmund muss ein Angebot mit einer Dorflage, ein Angebot rund um einen See und ein Angebot für die „jungen Wilden“ schaffen, die beispielsweise aus Laer nach Dortmund kommen.

Sigurd Trommer

Die nächste Frage betrifft das bebaute Bauland und damit verbunden die Frage der Flexibilität. Man muss davon ausgehen, dass der Mensch gar nicht mehr von der Wiege bis zur Bahre in einem einzigen Hause leben wird, sondern dass vielmehr eine gewisse „Durchschnittsbewohnzeit“ an Bedeutung gewinnt. Die Durchschnittsbewohnzeit kann dabei acht, neun, zehn Jahre oder gewisse Perioden, wie die Periode des „Jugendlich-Seins“, die Periode der Gemeinschaft, möglicherweise mit Kindern, und dann die Periode des „Älter-Seins“ betragen. Aber wie sind die Forderungen derjenigen, die einfach nur kaufen wollen, die sich einfach neu orientieren wollen? Welche Forderungen haben sie an den Markt, an das Baulandmanagement, an das bebaute Bauland?

Prof. Dr. Hans-Ulrich Gruß

Es ist tatsächlich so, dass beim Eigentümerwerb diese „Einmal-im-Leben-Philosophie“ nicht mehr gilt. „Empirica“ hat vor rund einem Jahr eine Studie erarbeitet, in der Lebenszyklen und Nachfragetypen entwickelt wurden. Junge Familien, die in der Stadt wohnen und ein Kind bekommen, ziehen auch heute noch unter Umständen in das Reihenhaus irgendwo vor der Stadt. Dies tun sie aber nicht aus purer Begeisterung, sondern weil sie ihr Kind nicht auf die Straße laufen lassen können. Das Kind muss ein Umfeld haben, in dem es auch in

frischer Luft aufwachsen kann. Wenn es in zehn Jahren ein bisschen größer ist, ziehen sie wieder an einen anderen Ort; ob in die Stadt oder in eine andere Wohnform.

Es ist sicherlich ein Trend, dass die Menschen heute nicht ganz so viel Herzblut in ihre Immobilie stecken, wie sie es früher einmal getan haben. Ein häufiger Wechsel hat aber einen Haken. Die Transaktionskosten sind in Deutschland unheimlich hoch. Im Arbeitsleben wird immer an die Mobilität appelliert. Man soll bereit sein, sein Haus in Bielefeld zu verkaufen und nach Wuppertal oder Dortmund zu ziehen. Das bedeutet aber leicht einen Verlust von bis zu 15 % des Preises. Auch wenn vom nominellen Kaufpreis das gleiche Objekt erworben wird, fallen zusätzlich 15 % für die Nebenkosten an. Die Grunderwerbssteuer wurde aus Vereinfachungsgründen auf 2 % gesetzt. Es hat ein oder zwei Jahre gehalten bis es wieder 3,5 % waren. Die LBS hat sich daher zum Ziel gesetzt, ganz neutral und ideologiefrei zu handeln. Die Bitte an alle Verantwortlichen ist lediglich, die Wünsche, die da sind, zumindest aufzunehmen. Entsprechend der Individualisierung der Gesellschaft muss es auch verschiedene Angebote geben. Die Bitte an die Politik bezieht sich daher darauf, das, was sich der Bürger eigentlich wünscht, auch darzustellen.

Sigurd Trommer

In Bonn ziehen jedes Jahr rund 20.000 Menschen um. Das bedeutet also, dass sowohl 20.000 nach Bonn und 20.000 Menschen aus Bonn ziehen. Wie sehr muss man sich dieser Flexibilität zuwenden? Wie stark muss man sich dem Baulandmanagement zuwenden, um eine gewisse Prosperität in Nordrhein-Westfalen herzustellen?

Prof. Dr. Rainer Danielzyk

Zunächst noch eine kurze Erinnerung: In der allgemeinen Nachhaltigkeitsdebatte gilt, dass im Bereich der Flächennutzung die Ergebnisse am negativsten sind. In vielen anderen Fragen, z.B. bezüglich des Energie- oder Wasserverbrauchs, hat es in den letzten Jahren, bezogen auf die Input-Output-Relation, einen enormen Fortschritt gegeben. Gerade bei der Flächenfrage ist

das Resultat bisher, zieht man Studien wie die des Nachhaltigkeitsrates auf Bundesebene heran, eher bescheiden.

Der Aspekt der Mobilität ist durchaus ein komplexes Thema. Das ILS NRW ist gerade dabei, in vier Regionen in Nordrhein-Westfalen eine Wandermotivforschung durchzuführen. Die endgültigen Ergebnisse werden erst im Sommer 2006 vorliegen. Ein paar Tendenzen lassen sich aber jetzt schon formulieren. Ganz sicherlich ist zunächst richtig, dass die Mobilität in Nordrhein-Westfalen zunimmt. Zwar ist der Prozess noch langsam, aber die Wandermobilität der Haushalte nimmt nachweislich zu. Darauf muss man reagieren. Interessant ist auch, dass viele Wanderungen in einem stadtreionalen Zusammenhang statt finden. In der Untersuchung geht es nicht nur um einzelne Städte, sondern um Stadtreionen, wie Bonn, Münster oder vergleichbare Gebiete. In Wuppertal ist dabei beobachtet worden, dass für Menschen die subjektive Wahrnehmung der siedlungsstrukturellen Situation, in die sie ziehen, sehr unterschiedlich ist. Auch Menschen, die innerhalb Wuppertals umgezogen sind, sind in ihrer eigenen Wahrnehmung häufig in Umlandsituationen gezogen, was ein sehr spannendes Ergebnis der Untersuchung ist. Die Städte, die gewisse suburbane Strukturen innerhalb ihres Stadtgebietes fördern, sind also gar nicht so schlecht beraten, weil danach eine hohe Nachfrage besteht.

Das ist jedoch nur die eine Gruppe. Es gibt auch ganz andere Gruppen, die Urbanität schätzen. Daher kommt es darauf an, dass das Angebot aus einer Vielfalt hochwertiger Standorte für unterschiedliche Lebenslagen und Lebensformen besteht. Dies lässt sich besser in einem regionalen Kontext herstellen. Es gibt wenige Städte, die wie Dortmund das Glück haben, eine so große Fläche aufzuweisen und damit all diese unterschiedlichen Standorte, Lagen oder Anforderungen auf ihrer Fläche verwirklichen zu können. In vielen Fällen wird man das nur in regionaler Kooperation realisieren können.

Bei den Fragen, die das Baulandmanagement betreffen, ist die Sichtweise häufig

sehr kommunal und lokal, was einerseits richtig ist. Andererseits gibt es aber auch ganz andere Themen, die das Land Nordrhein-Westfalen insgesamt betreffen. Da steht nicht die Konkurrenz von Laer gegen Münster oder Dortmund gegen Schwerter und nicht einmal Düsseldorf gegen das Ruhrgebiet im Vordergrund, sondern das Land, insbesondere Rhein-Ruhr, steht in einer Konkurrenz mit anderen sich immer besser organisierenden Stadtreionen in Deutschland, in Westeuropa und auch weltweit. Gerade deshalb der Appell, diese Standortentwicklung mittels qualitativ hochwertiger Wohnungsangebote in einem regionalen Zusammenhang voranzutreiben. Dafür stellt gerade die Region Bonn-Rhein-Sieg ein schönes Beispiel dar.

Sigurd Trommer

Es ist ganz wichtig, dass das Forum Baulandmanagement immer diese eigentliche Aufgabe des Bodens, des Baulandes als das Mittel zum Zweck sehen muss. Dem Zweck, den Lebensraum für lange Zeit gut, sinnvoll und tragfähig zu gestalten. Die sechs Jahre, die das Forum bereits besteht, haben auf diesem Weg schon relativ viele bedeutende Erkenntnisse gebracht. Diese wichtigen Erkenntnisse wurden, und auch das ist wichtig, immer wieder in den Gesamtzusammenhang gestellt.

Hans-Dieter Collinet

Dennoch muss die „regionale Karte“ noch deutlicher betont werden. Es ist sicherlich ein großer Erfolg, dass sich, zum Beispiel im Ruhrgebiet die großen Städte zusammengeschlossen und dass auch unterhalb der Oberbürgermeisterebene, insbesondere die Planungsdezernenten eine gemeinsame Planungskultur entwickelt haben. Das Projekt „2030“ wäre ohne dieses persönliche Engagement der Stadtplaner nicht möglich gewesen.

Der objektive Blick über die Gemeindegrenzen hinweg ist die Voraussetzung für die Forderung, die Landesplanung zu regionalisieren. Man muss sich aus der gemeinsamen Verantwortung der miteinander kooperierenden Kommunen heraus zu Qualitätskriterien durchringen, damit nicht der Konsens auf niedrigstem Niveau der Maßstab bleibt.

Gerade die Region Bonn hat dies zu einem guten Teil auch als wachsende Region realisiert. Dennoch lässt sich auch hier noch eine Steigerung denken. Die Region hat mit der „REGIONALE 2010“ die besten Chancen dazu.

Es wäre zu begrüßen, wenn das Forum ebenfalls die regionale Karte zieht und sich entsprechend äußert.

Das Land ist hinsichtlich der finanziellen Unterstützung des Forums aus Mitteln der Stadterneuerung dem Gebot der Haushaltskonsolidierung unterworfen. Nicht nur hier, wir müssen im Bereich der Stadterneuerung insgesamt neue Finanzierungsspielräume finden. Z. B.: Das neue Angebot im Rahmen der Wohnungsbauförderung für barrierefreies Wohnen ist ein Angebot ohne Sozialbindung. Warum können nicht unter dem Stichwort „Bestandsorientierung“ auch bindungsfreie Darlehen für andere stabilisierende Maßnahmen im Bestand gegeben werden? Warum kann nicht Denkmaleigentümern ein bindungsfreies Wohnungsbau-darlehen für Sanierungsmaßnahmen angeboten werden? Oder andere Maßnahmen, etwa im Wohnumfeld. Auch darüber sollte das Forum offen diskutieren und sich mit Vorschlägen bemerkbar machen. Es gibt noch viele Fragen, die aus diesem kommunal organisierten Forum heraus in die Diskussion einer bestandsorientierten Stadtpolitik eingebracht werden können. Diese Landesregierung hört besonders gerne auf das, was aus den Kommunen kommt.

Teilnehmerliste

A

Achtsnichts, Britta Stadt Kamp-Lintfort, Stadtplanungsamt
Ackermann, Edgar Stadt Bedburg
Ahn, Michael Wolters Partner, Coesfeld
Aust, Martin Stadt Essen

B

Baumann, Wolfgang Stadt Nürnberg, Berufsm. Stadtrat
Bechen, Siegfried Stadt Bergisch Gladbach, FB Stadtplanung
Benden, Jan Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, Institut für Stadtbauwesen
Berger, Ulrich Stadt Salzkotten, Wirtschaftsförderung
Berges, Petra Stadt Geldern, Erste Beigeordnete
Böhm, Christian Gemeinde Erlensee, Gemeindebeigeordneter
Böttges, Karl Werner, Dr. Stadt Krefeld, FB Stadtplanung
Brühl, Timo Emschergenossenschaft Essen
Burgdorff, Frauke Stiftungsinstitut Montag gAG, Bonn
Bußhoff, Joachim Stadt Bocholt
Amt für Grundstücks- und Bodenwirtschaft

C

Collinet, Hans-Dieter Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBV NRW), Düsseldorf
Danielzyk, Rainer, Prof. Dr. Direktor des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW), Dortmund
Dapper, Walter Stadt Münster, Liegenschaftsamt
Denny, Petra Stadt Euskirchen
Dransfeld, Egbert, Dr. v. Dryander, C. Institut für Bodenmanagement (IBoMa), Dortmund
Pässler Sundermann + Partner
Architekten Stadtplaner, Leverkusen

E

Eickenbusch, Ludwig WGZ Immobilien- und Treuhand Gesellschaft mbH, Münster
Enning, Boris Architekt BDA Stadtplaner, Köln
Erll, Andreas Stadt Bornheim
Esch, Helmut Stadt Niederkassel

F

Feigs, Christian Gemeinde Burbach, Planung
Feigs, Kathrin Büro plan-lokal, Raumplanung-Forschung-Projekte, Dortmund
Feiter, Edmund Stadt Aachen, FB Immobilienmanagement
Feltens, Peter Stadt Kierspe
Filenius, Achim Stadt Solingen, Stadtdienst Vermessung und Kataster
Fischer, Hagen Stadt Düsseldorf, Stadtplanungsamt
Fricke, Claudia Stadt Leverkusen, FB Stadtplanung und Bauaufsicht
Frielinghaus, Benedikt Universität Bonn

G

Gaisbauer, Thomas

Stadt Wiehl

Gamm, Cornelia

Stadt Königswinter

Gatzlik, Jürgen

Stadt Meerbusch

Giebelstein, Dieter

Stadt Bottrop, Baudezernat

Golding, Dorothea

Dortmund

Graaff, Rudolf

Stadt Korschenbroich, Beigeordneter

Gräfen, Birgit

Stadt Wetter (Ruhr), Fachdienst Stadtentwicklung

Grebe, Christine

Stadt Hagen, FB Stadtentwicklung,
Planen und Wohnen

Grossmann, Michael

Stadt Werl, Bürgermeister

Gruß, Hans-Ulrich, Dr.

Direktor Westdeutsche Landesbausparkasse (LBS),
Münster

Günthner, Stephan

BUND NRW

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Landesverband Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

H

Haggoney, Philip

RMP Landschaftsarchitekten, Bonn

Hartmann, Christoph

ph – planungsgruppe hardtberg GmbH

Haverkamp, Franz

Stadtentwicklungsgesellschaft Niederkassel mbH

Heidelmeier, Roland

Stadt Sankt Augustin

Herweg, Sandra

Stadt Moers, Planungsamt

Hetkamp, Dirk

Geschäftsführer ehw-Entwicklungsgesellschaft

Hafen Wesel mbH

Heyer, Rolf, Dr.

Geschäftsführer Landesentwicklungsgesellschaft

GmbH & Co. KG (LEG NRW), Dortmund

Hoefl, Doris

Stadt Essen

Hoffmans, Dieter

Stadt Korschenbroich, Planungsamt

Holtel, Ulrike

Forum Bahnflächen c/o BEG

(Bahnflächenentwicklungsgesellschaft), Essen

Hölzle, Michael

Stadt Ratingen

Homa, Ulrich

ibs – Institut für Baulandconsulting und Stadtumbau,
Bonn

Hornbostel, Rolf

Stadt Mülheim an der Ruhr, Stab Kommunale

Entwicklungsplanung und Stadtforschung

Huth

Stadt Remscheid

I

Isselmann, Michael

Stadt Bonn, Stadtplanungsamt

J

Jost, Maria

Stadt Gladbeck,

Referat Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung

K

Kaes-Torchiani, Simone	Stadt Stolberg/Rhld., Technische Beigeordnete
Kalsbach, Berthold	Stadt Rösrath
Kalscheuer, Rainer	Deutsche Bau- und Grundstücks AG (BauGrund), Bonn
Kamp-Murböck, Marion	Dortmund
Keller, Stephan	Städte- und Gemeindebund NRW, Düsseldorf
Kinzel, Hildegard	Stadt Hennef (Sieg), Amt für Stadtplanung
Kleine-Hartlage, Michael, Dr.	Vereinigte Bonner Wohnungsbau AG
Kleinheins, Christina	Stadt Bottrop, Stadtplanungsamt
Klewer, Siegfried	Mieterverein Echeloh e. V., Mieterinitiative Dortmund
Knauber, Raffael, Dr.	Stadt Rheinbach, Erster Beigeordneter
Kolfenbach, Axel	Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung
König, Kristin	Stiftungs-Institut Montag gAG, Bonn
Köppen, Jörg	Stadt Gladbeck, Referat Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung
Körbel, Alfred	Büro plan-lokal, Raumplanung-Forschung-Projekte, Dortmund
Kötter, Theo, Prof. Dr.-Ing.	Institut für Städtebau, Bodenordnung und Kulturtechnik, Universität Bonn
von Kraack, Bettina	ISR, Stadt + Raum Planung GmbH & Co. KG, Haan
Kraemer, Dieter, Dr.	VBW Bauen und Wohnen GmbH, Bochum
Krantz, Klaus	Stadt Goch
Kranz, Winfried	AGIT, Aachen
Krause, Ulrich	Stadt Hamm
Kruel-Zügge, Barbara	Mettmann
Kuczewski, Werner	Stadt Minden, Bereich Stadtplanung
Kunz, Julia	Büro plan-lokal, Raumplanung-Forschung-Projekte, Dortmund
Kurowsky, Hans-Joachim	Stadt Hilden, Amt für Wirtschaftsförderung und Liegenschaften

L

Lemmens, Markus	Aachener Haus- und Grundbesitzerverein e. V.
Lennertz, Thomas	Bahnentwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen
Lenzen, Stephan	RMP Landschaftsarchitekten, Bonn
Linden, Reiner	Stadt Tönisvorst
Löhlein, Stephan	Stadt Bergisch Gladbach, FB Stadtplanung

M

Marx, Christian	scheuevens + wachten, Dortmund
Mecklenbrauck, Ilka	Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung
Meiers, Franz	LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG, Düsseldorf
Menzel, M.	Stadt Solingen
Meuter, Manfred	Stadt Kaarst, Technischer Beigeordneter
Mirgeler, Raimund	Vorsitzender der Vereinigung angestellter Architekten e. V., Brühl

Muckel, Stephan	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBV NRW), Düsseldorf
Müller-Freckmann, Jennifer	Koordinierungsstelle Forum Baulandmanagement NRW beim Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW), Dortmund

N

Nakelski, Sabine	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBV NRW), Düsseldorf
Nienaber, Andreas	Stadt Bocholt, Amt für Bodenwirtschaft
Noll, Josef	Hochtief Construction AG Bonn

P

Paßlick, Ulrich	Technischer Beigeordneter, Stadt Bocholt
Pelzer-Zibler, Manfred	Stadt Gummersbach
Peterburs, Siegfried	Stadt Heiligenhaus, Planung und Vermessung
Piniek, Sonja	Ruhr-Universität Bochum, Geographisches Institut, Bochum
Pohlmann-Rohr, Birgit	W.I.R. Wohnen-Innovativ-Realisieren-Verein e. V.: Dortmund
Portz, Norbert	Deutscher Städte- und Gemeindebund
Potthoff, Ralf	Unternehmensgruppe Dr. Ing. Potthoff, Hamm
Pötter, Ina	Stadt Bornheim

R

Raetz, Stefan	Stadt Rheinbach, Bürgermeister
Rehsöft, Fritz	Stadt Rheinbach
Reiche, Lutz	Stadt Porta Westfalica
Reicher, Christa, Prof.	Universität Dortmund, Lehrstuhl für Städtebau und Bauleitplanung
Rieger, Andreas	Hochtief Construction AG Bonn
Ritscherle, Martin	scheuven + wachten, Dortmund
Rohde, Natascha	Stadt Bonn, Stadtplanungsamt
Rohmann, Willi	Stadt Hamm
Rothe, Berthold	Stadt Euskirchen, FB Planung und Bauordnung
Rutte-Merkel, Frank	Stadtentwicklungsgesellschaft Jülich
Rutz	Stadt Erkrath

S

Sander, Helga	Stadt Mülheim an der Ruhr Dezernentin für Planung, Umwelt und Bauen
Sandmann, Ulrich	Stadt Rheine, FB Bau- und Umweltrecht
Schell, Peter	Stadt Troisdorf
Schiffers, Daniela	Bezirksregierung Düsseldorf
Schimke, Hans-Jürgen, Prof. Dr.	Gemeinde Laer, Bürgermeister
Schlömer, Natascha	Universität Essen-Duisburg
Schlüter, Monika	Stadt Werne
Schmidt, Karl-Heinz	Stadt Solingen
Schneider, Peter Wilhelm	Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (MWME NRW), Düsseldorf
Schock, Gabi	Stadtwerke Düsseldorf AG, Flächenreaktivierung
Schröder, Karsten	Stadt Bonn, Stadtplanungsamt
Schroeders, Friedel	Stadt Wegberg, FB Planen, Bauen, Wohnen
Schüller, Reinhard	Stadt Köln, Amt für Stadtsanierung und Baukoordination
Schwamberg, Erich	Stadt Datteln
Schwarz, Stefan	Stadt Essen
Scondo, Florian	J.- W.-Goethe-Universität, Frankfurt am Main
Selmoser, Hans-Jürgen	Stadt Moers, Planungsamt
Siebert, Sebastian	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW), Dortmund
Sierau, Ullrich	Stadt Dortmund, Planungsdezernent
Sinhuber-Schotte	Stadt Recklinghausen
Späker, Jürgen	Stadt Leverkusen, FB Kataster und Vermessung
Stabenow, Frank	EWMG Entwicklungsgesellschaft der Stadt Mönchengladbach mbH
Stahr, Gerold	Stadt Krefeld, FB Vermessungs-/ Katasterwesen
Stehlmann, Ute	Gemeinde Windeck
Strauß, Joachim	WFG Bornheim
Strubelt, Jutta	LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG, Bonn
Suchy, Johannes, Dr.	Ingenieurbüro für Vermessung, Planung, Stadtentwicklung, Bonn

T

Tellers, Artur	Stadt Wegberg, FB Planen, Bauen, Wohnen
Temps, Peter	Verkehrsclub Deutschland, Landesverband NRW e.V., Düsseldorf
Theissen, Rolf	EWMG Entwicklungsgesellschaft der Stadt Mönchengladbach mbH
Thielscher, Peter	Stadt Bad Oeynhausen, Abteilung Stadt- und Verkehrsplanung
Thier, Christoph	Firma Bauwens, Castrop-Rauxel
Trautmann, Jens	S.K.A.T. Architekten, Bonn
Trebschuh, Andrea	Geschäftsführerin Initiative Aachen e. V.
Trebschuh, Siegfried	eoplan GmbH, Monschau
Trommer, Sigurd	Bundesstadt Bonn, Stadtbaurat

U

Uehlecke, Hans-Ulrich

Stadt Essen,
Amt für Stadterneuerung und Bodenmanagement
Stadt Meerbusch

Unger, Arthur

Urbanczyk, Rafael

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen
(ILS NRW), Dortmund

V

Venjakob, Johannes

Vielhaber, Thomas

Vogler, Eckart

Voigt, Jürgen

Volkmann, Arthur

Wuppertal Institut

Stadt Arnsberg

Sahle Baubetreuungsgesellschaft mbH, Greven

Stadt Lippstadt, Fachdienst Planung

Gemeinde Alfter, FB Wirtschaftsförderung

W

Walde, Michael

Stadt Wuppertal,

Ressort Stadtentwicklung und Stadtplanung

Weigt, Dietmar

ibs – Institut für Baulandconsulting und Stadtumbau,
Bonn

Welters, Hartmut

Post – Welters Architekten & Stadtplaner, Dortmund

Wendt, Rudi

Mieterverein Echeloh e. V., Dortmund

Wiebusch, Monika

planbar – Büro für Stadtplanung und Beratung,
Kassel

Wildschütz, Uli

Raumplan Architektur Stadt und Umweltplanung,
Aachen

Wittbecker, Malte

Stadt Minden, Bereich Stadtplanung

Witte, Andreas, Dr.

Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule
Aachen, Institut für Stadtbauwesen

Wuschansky, Bernd, Dr.

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen
(ILS NRW), Dortmund

Z

Zirbes, Hubert

Stadt Kaarst

Zündorf, Paul

Stadt Euskirchen, Technischer Beigeordneter