

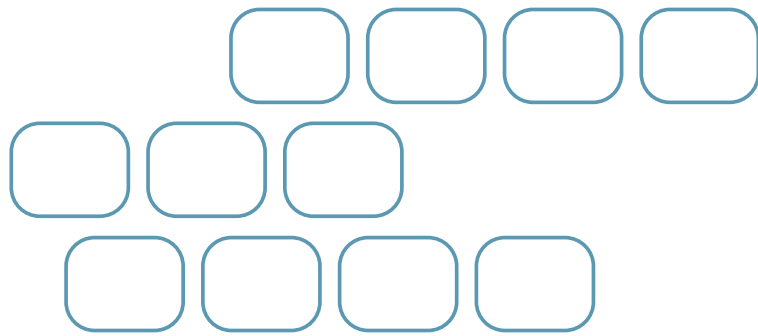


Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen



Bundesamt
für Bauwesen und
Raumordnung

STADTUMBAU WEST



Programm & Pilotstädte

Impressum

Auftraggeber

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

Herausgeber

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

Bearbeitung

Forschungsagentur Stadtumbau West
c/o FORUM GmbH
Katja Baumann
Martin Karsten
Christina Stellfeldt-Koch
Donnerschweer Straße 4
26123 Oldenburg

Gestaltung, Satz und Produktion

Formsache
Gerlinde Dominghaus
Nelkenstraße 23
26121 Oldenburg

Druck

Druckerei DRUCKWERK, Oldenburg

Berlin, Oldenburg Mai 2003

STADTUMBAU WEST

Programm & Pilotstädte

Forschungsfeld im Forschungsprogramm
Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)

Inhalt

	Seite
Vorwort	5
Einleitung	
Stadtumbau West als ExWoSt-Forschungsfeld	6
Pilotstadtprofile und Themen	
Die erste Projektwerkstatt im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West	7
Die Pilotstädte stellen sich vor:	
Pilotstädte mit Stadt(teil)entwicklungskonzepten und Impulsprojekten	
Bremen	10
Lübeck	12
Oer-Erkenschwick	14
Pirmasens	16
Selb	18
Völklingen	20
Wildflecken	22
Wilhelmshaven	24
Pilotstädte mit Stadt(teil)entwicklungskonzepten	
Albstadt	26
Bremerhaven	27
Salzgitter	28
Weitere Informationen	29

Vorwort

Der Umbau unserer Städte zur Anpassung an die heutigen Bedürfnisse und die zukünftigen Erfordernisse gehört zu den wichtigsten Aufgaben in Ost und West.

Tief greifende Strukturveränderungen, rückläufige Bevölkerungszahlen und verstärkte Stadt-Umland-Wanderungen erforderten zunächst in den ostdeutschen Städten und Gemeinden ein städtebau- und wohnungspolitisches Gegensteuern. Das vom Bund und den neuen Ländern finanzierte Programmpaket «Stadtumbau Ost» unterstützt die Kommunen bei der Bewältigung des Wohnungsleerstands und der Aufwertung der vom physischen Verfall und sozialer Erosion betroffenen Stadtteile.

Aber auch in Städten und Gemeinden der alten Bundesländer werden Anzeichen eines langfristigen Wandels der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur deutlich. Verluste an Unternehmen, Arbeitsplätzen und Einwohnern stellen einzelne Kommunen in Westdeutschland ebenfalls vor die Herausforderung, ihre Städte an die demographischen und wirtschaftlichen Veränderungen anzupassen.

Um den notwendigen Handlungsbedarf zu erkennen und zu bewerten, hat die Bundesregierung im Rahmen des Forschungsprogramms Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) das Forschungsfeld «Stadtumbau West» initiiert. Pilotvorhaben in elf Projektstädten sollen klären helfen, wie den negativen Entwicklungen in nicht mehr durch Wachstum geprägten Stadtregionen, Städten und Stadtteilen entgegen gewirkt werden kann. Der Blick richtet sich dabei insbesondere auf das städtebaulich notwendige Instrumentarium mit etwaigen Konsequenzen für die künftige Gestaltung der Städtebauförderung und des Städtebaurechts.

Die Broschüre stellt die elf teilnehmenden Projektstädte mit ihren akuten Problemlagen, ihren bislang entwickelten strategischen Lösungsansätzen und ihren ersten Planungen für impulsgebende Umbauprojekte vor. Alle Pilotprojekte werden im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West fachlich betreut und ausgewertet. Die Moderation des Erfahrungsaustausches unter den Projektstädten, eine zeitnahe Präsentation von Zwischen- und Endergebnissen und fachöffentliche Veranstaltungen sind zentrale Elemente dieser Forschungsbegleitung.

Ich wünsche den Städten, die mit dem Pilotvorhaben Stadtumbau West an den Start gehen, bei der Entwicklung zukunftsfähiger Stadtumbaustrategien und der Umsetzung ihrer Impulsprojekte nachhaltige Erfolge. Aus der wissenschaftlichen Begleitung der Projekte erwarte ich wertvolle Erkenntnisse und Anregungen, um den neuen Herausforderungen begegnen zu können. Alle Interessierten sind eingeladen, den Umsetzungs- und Auswertungsprozess zum Stadtumbau West in den nächsten Jahren im konstruktiven Diskurs zu begleiten.



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



Einleitung

Stadtumbau West als ExWoSt-Forschungsfeld

Herausforderungen für den Städtebau: Arbeitsplatz- und Einwohnerverluste

Zunehmend leiden auch Städte in Westdeutschland unter wirtschaftsstrukturellem Wandel und ungünstiger demographischer Entwicklung. Gerade westdeutsche Städte mit einer altindustriell geprägten Wirtschaftsstruktur, die zusätzlich von einer Branche dominiert wurde, haben Schwierigkeiten, ihre massiven Unternehmens- und Arbeitsplatzverluste auszugleichen. Wenn, wie beispielsweise in der Porzellan-, Schuh- und Textilfabrikation oder bei Stahl-, Hafen- und Werftindustrie geschehen, innerhalb von 20 Jahren die Hälfte der Arbeitsplätze einer Branche in einer Stadt wegbricht, so sind strukturelle Veränderungen in der Einwohnerschaft die Folge: Der Mangel an Arbeitsplätzen führt zur Abwanderung vieler Erwerbstätiger und ihrer Familien. Gerade die jungen und aktiven Bevölkerungsgruppen kehren der Stadt den Rücken. Mit dieser Entwicklung ist eine beschleunigte Alterung der Stadtbevölkerung verbunden. Hinzu kommt, dass auch in diesen Städten der andauernde Wanderungsprozess an den Stadtrand nicht Halt macht und zu weiteren Bevölkerungsverlusten führt.

Für die häufig innerstädtisch gelegenen Industriebrachen, an manchen Orten auch für Büro- und Einzelhandelsimmobilien, müssen die Städte Nachnutzungsperspektiven entwickeln. Weiterhin führen anhaltende Bevölkerungsverluste zu Leerständen im Mietwohnungsbestand, die meist nicht nur Modernisierungsstrategien erfordern, sondern vielfach auch den Rückbau von Wohnungsbeständen notwendig machen. Die Herausforderungen für die Städte bestehen also darin, Prozesse für den Um- und Rückbau von Industriebrachen und Wohnungsbeständen zu organisieren.

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

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

Im Forschungsfeld Stadtumbau West sollen die städtebaulichen Instrumente einschließlich der Städtebauförderung des Bundes überprüft und ggf. Ansätze zu deren Weiterentwicklung gewonnen werden. Dies betrifft insbesondere deren Eignung, rückläufige Entwicklungen, soweit sie auch im Westen Deutschlands prägend sind oder werden, räumlich zu steuern. Neben der Eignung bestehender Instrumente, ihres Flexibilisierungsbedarfs oder Fragen der Finanzierung werden auch Kooperations- und Akzeptanzaspekte beim Stadtumbau untersucht. Im Mittelpunkt der Neugestaltung des städtebaulichen Instrumentariums soll hier eine «Qualitätsoffensive» für den Lebensraum Stadt stehen.

Dabei bedarf es Pilotprojekte, die klären helfen, wie der Bund den zu erwartenden Wandel in nicht mehr durch Wachstum geprägten Stadtregionen, Städten und Stadtteilen positiv unterstützen kann.

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

Pilotstadtprofile und Themen

Die erste Projektwerkstatt im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West

Die elf Pilotstädte Albstadt, Bremen, Bremerhaven, Lübeck, Oer-Erkenschwick, Pirmasens, Salzgitter, Selb, Völklingen, Wildflecken und Wilhelmshaven wurden in das ExWoSt-Forschungsfeld aufgenommen, um erfolgversprechende Strategien des Umbaus beispielhaft für die Problemlagen anderer westdeutscher Städte zu erproben.

Im Januar 2003 kamen über 40 Vertreter der ausgewählten Städte und der zuständigen Landesministerien in Pirmasens zusammen, um sich gegenseitig ihre konzeptionellen Vorüberlegungen und geplanten impulsgebenden Umbauprojekte vorzustellen. Als Ergebnis dieser Präsentationen und ihrer Diskussion in der Projektwerkstatt liegt ein Überblick über die strukturellen Ausgangslagen sowie die Vorgehensweisen der Städte bei ihren Umbauprozessen vor, der dem Forschungsfeld Stadtumbau West sein ganz besonderes inhaltliches Profil verleiht:

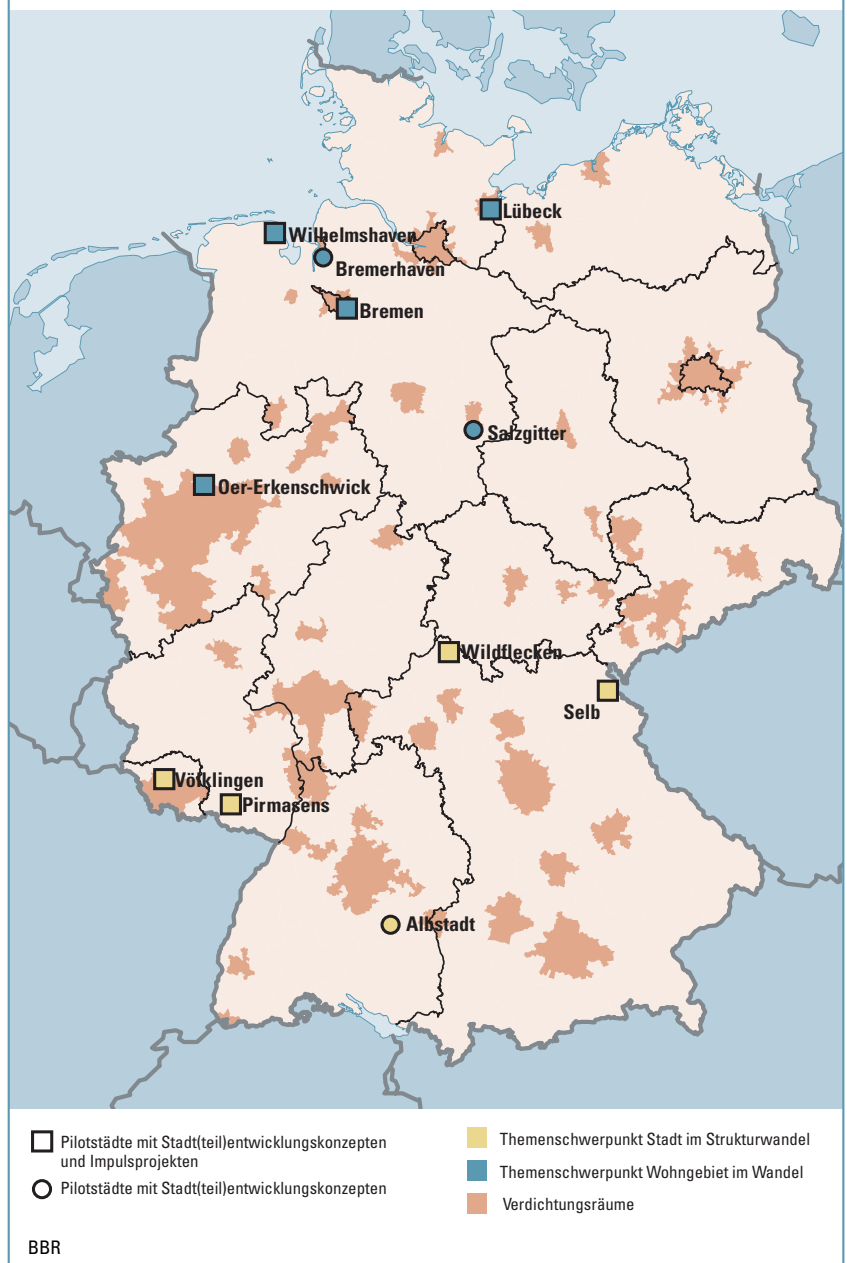
Zur Lage und Größe der Pilotstädte

Die Pilotstädte von Stadtumbau West sind über sieben Bundesländer Westdeutschlands verteilt. Ein Blick auf die Karte offenbart, dass ein gemeinsames Merkmal nahezu aller Pilotstädte ihre relativ periphere Lage in Westdeutschland oder ihre eher siedlungsräumliche Randlage darstellt. Die Größe der Kommunen und Gemeinden variiert zwischen einer Großstadt wie Bremerhaven mit 120.000 Einwohnern und einer kleinen ländlichen Gemeinde wie Wildflecken mit einer Einwohnerzahl von 3.500. Da aber mehrere Pilotstädte ihren Fokus auf nur einen Stadtteil konzentrieren, sind im Forschungsfeld auch städtische Teilräume mit ca. 8.000 Einwohnern im Blick (z.B. Lübeck-Buntekuh).

«Stadt im Strukturwandel» und «Wohngebiet im Wandel»

Der Vergleich aller Vorhaben im Rahmen von Stadtumbau West legt die Unterscheidung der Pilotstädte nach den Schwerpunktthemen «Stadt im Strukturwandel» und «Wohngebiet im Wandel» nahe. Die Städte im Strukturwandel bewältigen eine massive Krise der für ihre Wirtschaftskraft dominanten Branche und suchen Lösungen für die daraus resultierenden städtebaulichen Problemlagen wie aufgelassene Industriebrachen, ungenutzte Einzelhandels- und Büroimmobilien sowie Wohnungsleerstände. Die Pilotstädte oder Pilotstadtteile des Typs «Wohngebiet im Wandel» wiederum konzentrieren ihre Lösungssuche auf Fragestellungen, die mit der Wohnfunktion zusammenhängen. Dabei kann es sich - immer auf der Basis nachlassender Nachfrage auf dem lokalen Wohnungsmarkt - sowohl um Strategien des Rückbaus wie der Modernisierung handeln.

Übersicht über die Pilotstädte im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West



«Stadt im Strukturwandel»

Die städtebaulichen Problemlagen nahezu aller Pilotstädte sind in Strukturkrisen ihrer stadtkonominischen Basis begründet. Die meisten Städte gleichen sich dabei insofern, als ihre Wirtschaftsstruktur von einer Leitbranche dominiert wird, die in besonderer Weise vom wirtschaftsstrukturellen Wandel betroffen ist. Sei es die Textilindustrie in Albstadt, die Porzellanfabrikation in Selb, die Stahlproduktion in Völklingen oder die Schuhindustrie in Pirmasens: Alle diese Industrien haben aufgrund veränderter Fertigungsbedingungen und Standortverlagerungen ins Ausland einen Großteil ihrer Produktionskapazitäten in den betroffenen Städten eingebüßt.

Einen Schwerpunkt daraus resultierender städtebaulicher Probleme bilden größere nicht mehr genutzte Industriegelände, die vorwiegend innerstädtisch, teilweise sogar in Wohngebieten liegen. Mit dem Bedeutungsverlust als Wirtschaftsstandort verbunden sind auch Verluste an Kaufkraft, die wiederum Leerstände von Einzelhandelsimmobilien zur Folge haben. Der Arbeitsplatzmangel wiederum führt zur Abwanderung von Einwohnern und damit einhergehenden Wohnungsleerständen.

Die Lösungsansätze der Pilotstädte im Umgang mit der hohen Anzahl und der Großflächigkeit von Industriebrachen und leerstehender Büro- und Einzelhandelsflächen konzentrieren sich auf Perspektiven der Nachnutzung. In Selb wird darüber hinaus ein Ansatz der Zwischennutzung einer innerstädtischen Branche erprobt, um noch nicht absehbare Entwicklungsperspektiven für die Zukunft offenzuhalten.

«Wohngebiet im Wandel»

Die Gemeinsamkeit der Pilotstädte mit dem Schwerpunktthema «Wohngebiet im Wandel» liegt in der nachlassenden Nachfrage nach Wohnraum und den damit einhergehenden gesamtstädtischen oder stadtteilbezogenen Mietwohnungsleerständen. Dabei steht die nachlassende Nachfrage meistens im Zusammenhang mit Abwanderung und Überalterung der Stadtbevölkerung.

Die Siedlungstypen, in denen sich die Leerstände konzentrieren, differieren von Stadt zu Stadt und spiegeln eine Vielzahl von Typen und Baualtern wider: So befinden sich mit Lübeck-Buntekuh und Bremen-Osterholz-Tenever Stadtranderweiterungen aus den 1960er und 1970er Jahren mit Wohnhochhäusern ebenso in der näheren Betrachtung, wie eine Trabantensiedlung aus den 1940er Jahren in Wilhelmshaven oder innerstädtische und innenstadtnahe Quartiere in Oer-Erkenschwick oder Völklingen. Das Baualter der Siedlungen reicht von der Gründerzeit bis Mitte der 1970er Jahre.

Als strategische Ansätze zur Bewältigung der Leerstandsprobleme in diesen Stadträumen kommen bei den Pilotstädten einerseits Rückbau bzw. Abriss oder Teilabbriss zum Einsatz, andererseits auch zielgruppenspezifische Anpassungen der Wohnungsbestände als Modernisierungsstrategie.

Pilotstadt	Bundesland	Profil	Einwohner (2002)
------------	------------	--------	------------------

Pilotstädte mit Stadt(teil)entwicklungskonzepten und Impulsprojekten

Bremen (Osterholz-Tenever)	Bremen	Hochhaussiedlung am Rande der Großstadt	549.228 ² 11.786 ^{1/2}
-------------------------------	--------	--	---

Lübeck (Buntekuh)	Schleswig-Holstein	Wohnstandort auf der «grünen Wiese»	223.897 ³ 8.281 ^{1/3}
----------------------	--------------------	--	--

Oer-Erkenschwick (Schillerpark)	Nordrhein-Westfalen	Bergbaustadt	31.538
------------------------------------	---------------------	--------------	--------

Pirmasens	Rheinland-Pfalz	Schuhstadt	47.169
-----------	-----------------	------------	--------

Selb	Bayern	Porzellanstadt	18.848
------	--------	----------------	--------

Völklingen	Saarland	Stahlstadt	45.318 ²
------------	----------	------------	---------------------

Wildflecken	Bayern	ländliche Gemeinde mit Rückzug des Militärs	3.558 ²
-------------	--------	--	--------------------

Wilhelmshaven	Niedersachsen	Marine- und Hafenstadt	90.292
---------------	---------------	------------------------	--------

Pilotstädte mit Stadt(teil)entwicklungskonzepten

Albstadt	Baden-Württemberg	Textilstadt	47.454 ³
----------	-------------------	-------------	---------------------

Bremerhaven	Bremen	Seestadt	119.292
-------------	--------	----------	---------

Salzgitter	Niedersachsen	Stahl, Mobilität und Logistik	117.411 ²
------------	---------------	-------------------------------	----------------------

1) Ortsteil / Projektgebiet

2) 2000

3) 2001

Quelle: Angaben der Pilotstädte



Bremen-Osterholz-Tenever

– Hochhaussiedlung am Rande der Großstadt

Herausforderungen

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

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

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

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

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

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



Wohnhochhaus in Osterholz-Tenever



Arbeitslosenzentrum in Osterholz-Tenever

¹ Quelle: Projektgruppe Tenever

Wege in die Zukunft

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat im Herbst 2002 ein Gesamtkonzept zur Sanierung des Stadtteils Osterholz-Tenever beschlossen. Das Gesamtkonzept beinhaltet u.a. die Gründung einer Projektgesellschaft, zu der sich die Bremer Investitions-Gesellschaft mbH (BIG) und die GEWOBA Aktiengesellschaft Wohnen und Bauen, Bremen, zusammenschließen. Die Projektgesellschaft erwirbt den in Zwangsverwaltung stehenden Gebäudebestand im Rahmen eines Zwangsversteigerungsverfahrens. Auf der Grundlage eines städtebaulichen Vertrages mit der Stadtgemeinde soll die Projektgesellschaft die weitere Planung und die Aufwertungs- und Modernisierungsmaßnahmen an den erworbenen Wohngebäuden durchführen. Zu diesen Maßnahmen gehört u.a. der Rückbau von Wohnanlagen (ca. 660 WE) inkl. Tiefgaragen, das Herrichten der Freiflächen, die Asbestbeseitigung im Rahmen der Fassadenerneuerung, die Beseitigung der hochgelegenen Fußgängererebenen, der Ersatz bzw. die Wiederherstellung von planungsbetroffenen Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen. Die Gesamtkosten für das Konzept «Stadtumbau Osterholz-Tenever» betragen rund 75 Mio. Euro.

Impulsprojekte

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

• Investitionen im Wohnungsbestand

Dieses Impulsprojekt umfasst verschiedene Rückbauelemente (Abriss von Wohnungen, einer sechs Meter über der Straße gelegenen Fußgängererebene sowie von Tiefgaragen) und Modernisierungen (Fassadendämmung, Asbestsanierung und Tiefgarage).

• Bewohnerbezogene Einrichtungen

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

• Wohnumfeldmaßnahmen

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

Demographische und sozialräumliche Merkmale

	Ortsteil Tenever	Bremen Stadt
Bevölkerungsverluste (1995 bis 1999)	11,5 %	1,6%
Arbeitslosenziffer (Stand 6/2000)	25,1%	15,6%
Anteil der Sozialhilfeempfänger (12/1999)	28,4%	9,5%
Anteil der ausländischen Bevölkerung (Stand 12/1999)	27,3%	12,3%
Anteil der unter 18-jährigen (12/1999)	30,4%	16,5%
Anteil der über 60-jährigen (12/1999)	18,4%	25,1%

Quelle: Projektgruppe Tenever

Christine Wischer,

Senatorin für Bau und Umwelt:

«Mit dem Senatsbeschluss zum Stadtumbaukonzept Osterholz-Tenever haben wir den entscheidenden Schritt zur nachhaltigen Verbesserung der dortigen Lebensverhältnisse gemacht. Jahrelange intensive Vorbereitungs- und Konzeptarbeiten tragen jetzt ihre Früchte. Vor uns steht eine Herkulesaufgabe: Stellvertretend für andere westdeutsche Städte wollen wir im Rahmen des Programms ExWoSt den Versuch unternehmen, eine Großsiedlung zu einem attraktiven, zukunftsfähigen Stadtteil zu entwickeln und ihr Image deutlich zu verbessern. Jetzt kommt es darauf an, die strukturverändernden Maßnahmen im Stadtteil sozialverträglich zu organisieren. Wir wollen, dass die Menschen in Tenever den Umbau als große Chance für eine Verbesserung ihres persönlichen Lebensumfeldes sehen.»



Wohngebäude in Osterholz-Tenever

Ansprechpartner:

Bernd Bluhm

beim Senator für Bau und Umwelt

Ansgaritorstr. 2

28195 Bremen

Tel: 0421/361-6202

Fax: 0421/496-4050

Email: bernd.bluhm@bau.bremen.de



Lübeck-Buntekuh

– Wohnstandort auf der „grünen Wiese“

Herausforderungen

Der Stadtteil Buntekuh der alten Hansestadt Lübeck ist eine klassische Stadterweiterung der 1960er Jahre auf der «grünen Wiese». Charakteristisch für die Siedlung sind mehrere stadtbildprägende Hochhäuser mit neun und mehr Stockwerken, vier- bis fünfgeschossige Zeilenbauten und eine größere Anzahl von Reiheneigenheimen.

Schon Ende der 1980er Jahre haben sich in Buntekuh die Nachteile einer monofunktionalen städtebaulichen Struktur bei gleichzeitig hohem Anteil öffentlich geförderter Wohnungen manifestiert: Hohe Abwanderungsraten führten erstmals zu dauerhaften Wohnungsleerständen und soziale Problemlagen begannen zu kumulieren. In den Jahren 1990 bis 2000 hat Buntekuh 5,7% seiner Einwohnerschaft verloren, heute leben im Projektgebiet ca. 8.200 Menschen. Unter den dort lebenden Menschen sind im Vergleich zur Gesamtstadt überdurchschnittlich viele Ausländer, Sozialhilfeempfänger und Arbeitslose¹. Aufgrund dieser Entwicklung hat das Image des Stadtteils gelitten.

Zur sozialen Problematik gesellt sich mittlerweile auch das bautechnische Problem des 30 bis 40 Jahre alten Gebäudebestandes. Aufgrund der anfälligen technischen Fertigungsweise müssen einige Bauten, insbesondere die Hochhäuser, dringend modernisiert werden.

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

Die skizzierten Problemlagen, insbesondere aber die Leerstände, verdichten sich in Buntekuh an einem neungeschossigen Wohnhochhaus. Dieses ist im Besitz der stadteigenen Grundstücksgesellschaft Trave mbH, die gleichzeitig auch größter Einzelvermieter im Stadtteil ist. Der Umgang mit dem Wohnhaus sowie die Neuordnung und Aufwertung des Wohnungsbestandes im Projektgebiet stellen die Untersuchungs- und Handlungsschwerpunkte im Rahmen des Stadtumbaus dar.

Soziale Indikatoren Lübeck/Buntekuh 2001

Stand		Lübeck	Buntekuh
	Einwohner	215.330	11.590
31.12.2001	Anteil ausländischer Einwohner	8,6%	14,3%
30.06.2001	Anteil Sozialhilfeempfänger	7,1%	15,5%
30.06.2001	Arbeitslosenquote	12,8%	16,3% *
31.12.2001	Anteil geförderter Wohnungen	14,7%	ca. 30%

* Die Angabe der Arbeitslosenquote für den Stadtteil Buntekuh konnte nur geschätzt bzw. hochgerechnet werden.



Wohnhochhaus in Lübeck-Buntekuh



¹ Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Lübeck 2001

Quelle: Stadt Lübeck

Wege in die Zukunft

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

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

Impulsprojekte

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

Impulsprojekt Rückbau am Beispiel Pinassenweg

Das Hochhaus gilt als sozialer Brennpunkt von gesamtstädtischer Dimension. Es besteht erheblicher Modernisierungsbedarf und ein Großteil des Gebäudes steht leer. Sowohl die Wohnungsbaugesellschaft als auch die Stadt favorisieren einen Abriss des Gebäudes und eine anschließende Neuentwicklung der Grundstücksfläche. Eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe soll dazu beitragen, neue Arbeitsplätze im Stadtteil zu schaffen. Erste Schritte werden darin bestehen, durch eine Standort- und Marktanalyse das weitere Vorgehen abzusichern und an anderer Stelle Ersatzwohnraum für die Bewohner zu schaffen.

Impulsprojekt Neuordnung und Aufwertung des Wohnungsbestandes im Projektgebiet

Ein wesentlicher Bestandteil dieses Impulsprojektes ist der zukünftige Umgang mit dem vierzehngeschossigen Hochhaus an der Karavellenstraße. Eine Voruntersuchung wird klären, ob eine zukünftige nachhaltige Bewirtschaftung sinnvoll ist oder auch hier ein Rückbau bzw. Abriss angezeigt ist. Das Wohnhochhaus besitzt aufgrund seines großen Bestandes an günstigen Kleinwohnungen Chancen auf eine Neupositionierung im Lübecker Wohnungsmarkt, z.B. im Hinblick auf die Entwicklung zielgruppenorientierter Wohnformen und Serviceleistungen wie etwa barrierefreier Altenwohnungen, Boarding-House- und Concierge-Konzepten.

Bürgermeister Bernd Saxe:

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



Karavellenstraße mit Einkaufszentrum

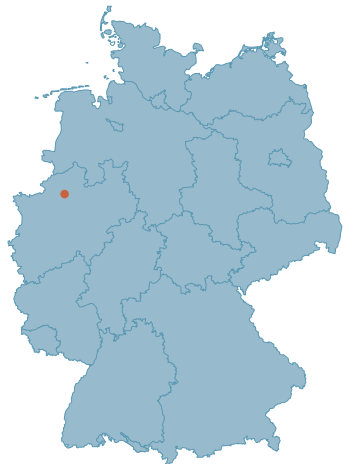


Blick auf den Pinassenweg

Ansprechpartnerin:

Christiane Schlonski
Stadt Lübeck
Mühlendamm 10-12
23539 Lübeck
Tel: 0451/1226-123
Fax: 0451/1226-190

Email: christiane.schlonski@luebeck.de



Oer-Erkenschwick

– die Bergbaustadt

Herausforderungen

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

Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung nimmt Oer-Erkenschwick unter den Stadtbau West-Pilotstädten eine Sonderrolle ein: Trotz des massiven wirtschaftlichen Strukturwandels und Arbeitsplatzabbaus ist die Stadt mit heute 31.500 Einwohnern in der Vergangenheit kontinuierlich gewachsen. Dieses Einwohnerwachstum ist auf den landschaftlichen Reiz der nördlichen Emscher-Lippe-Region mit dem naheliegenden Naturpark Hohe Mark sowie auf die günstige verkehrsräumliche Lage zurückzuführen. Neubürger sind daher auch Familien aus dem zentralen Ruhrgebiet, die in Oer-Erkenschwick einen attraktiven Standort für ihr Wohneigentum sehen. Die Stadt hat in der Vergangenheit auf diesen Bedarf mit ausreichend Bauplätzen für Einfamilien- und Reihenhausbau reagiert.

Die hohe Nachfrage nach Wohneigentum für Familien hat sich in den eher am Stadtrand gelegenen Neubaugebieten niedergeschlagen. Der Attraktivitätsverlust der Innenstadt als Einkaufs-, aber auch Wohnstandort konnte dadurch nicht aufgehalten werden. Vor diesem Hintergrund wurde schon Ende der 1980er Jahre damit begonnen, das Erscheinungsbild der Innenstadt zu verbessern und mit dem Neubau eines kombinierten Einkaufs- und Veranstaltungszentrums eine Einrichtung mit Magnetfunktion zu etablieren. Diese Ansätze haben erheblich zur Stärkung der Einkaufs- und Freizeitqualität der Innenstadt beigetragen.

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

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



Wohnblock im Schillerpark



Luftbild Halluinstraße

Wege in die Zukunft

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

Impulsprojekte

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

Impulsprojekt «Schillerpark: Geordneter Teilrückbau von Wohnungen»

Der Teilrückbau, der hauptsächlich die Hochhäuser betrifft, stellt eine Anpassung der Wohnanlage an die Siedlungsstruktur der Stadt Oer-Erkenschwick und gleichzeitig eine tiefgreifende Veränderung im Erscheinungsbild der Wohnanlage dar. Vorgesehen ist für die zentralen, vielgeschossigen Gebäudeteile eine Reduzierung der Geschosshöhe. Der geordnete Teilrückbau erfolgt durch Abtragen einzelner Geschosse einschließlich hieraus erforderlicher Maßnahmen in den Anschlussbereichen.

Impulsprojekt «Schillerpark: Aufwertung des Wohnumfeldes»

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

Impulsprojekt «Schillerpark: Quartiers- und Umsetzungsmanagement»

Das Quartiersmanagement soll die für den Teilrückbau notwendigen Aktivitäten koordinieren und dabei insbesondere auch die Bewohner am Entwicklungsprozess beteiligen. Angestrebt ist eine aktive und offensive Informationspolitik, die eine einvernehmliche Durchführung der Gesamtmaßnahme ermöglicht. Durch den Teilrückbau der Wohnanlage werden voraussichtlich die Bewohner von rund 130 Wohnungen betroffen sein. Für diese Bewohner müssen einvernehmlich Ersatzwohnungsangebote gesichert werden.

Leerstandsentwicklung im Schillerpark*

Stand	Gesamt	davon länger als 3 Monate	davon länger als 6 Monate
31.01.1998	8 WE	3 WE	0 WE
31.01.1999	26 WE	15 WE	0 WE
31.01.2000	27 WE	2 WE	22 WE
31.01.2001	33 WE	5 WE	22 WE
31.01.2002	45 WE	9 WE	32 WE

*Gesamtbestand: 221 Wohnungen

Quelle: Stadt Oer-Erkenschwick

Bürgermeister Clemens Peick:
«In enger Zusammenarbeit mit der Vestisch-Märkischen Wohnungsbaugesellschaft mbH versuchen wir, mit Stadtumbau West-Fördermitteln durch den qualitativen Rückbau der Wohnanlage «Schillerpark» einen maßgeblichen Impuls für die zukünftige Entwicklung der Gesamtstadt und zur Attraktivierung der Innenstadt zu geben.»



Wohnblock Halluinstraße 10

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



Pirmasens

– die Schuhstadt

Herausforderungen

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

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

Der Niedergang der Schuhproduktion am Standort Deutschland seit Anfang der 1980er Jahre leitete dann einen schmerzlichen Veränderungsprozess in Pirmasens ein: Über 15.000 Arbeitsplätze gingen in der Schuhindustrie verloren. Mit dem Abzug der Amerikaner verlor die Stadt weitere Kaufkraft und Arbeitsplätze. Als Konsequenz konstatierte Pirmasens 1997 fast 20% Arbeitslosigkeit und damit die höchste Arbeitslosenquote von Rheinland-Pfalz. Damit einher ging ein Bevölkerungsrückgang von mehr als 5.100 Einwohnern zwischen 1985 und 2000¹.

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

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



Ehemalige Produktionsstätte der Firma Rheinberger



Detailansicht des Industriekomplexes Rheinberger

¹ Quelle: Stadt Pirmasens

Wege in die Zukunft

Die Stadt Pirmasens setzt sich – teilweise mit Unterstützung des Landes Rheinland-Pfalz – bereits seit einigen Jahren systematisch mit der Bewältigung des einschneidenden Wandels auseinander. So wurde schon 1996 vom Pirmasenser Marketing e.V., einem Zusammenschluss lokaler und regionaler Unternehmen, engagierter Bürger und der Stadt Pirmasens, ein Stadtleitbild «Pirmasens 2010» erarbeitet. Ein Stadtratsbeschluss vom März 2001 sieht vor, städtebauliche Untersuchungen in der sogenannten «Erweiterten Innenstadt» durchzuführen, die in ein Innenstadtentwicklungskonzept münden. Dieses Innenstadtentwicklungskonzept wird Anfang/Mitte 2003 fertiggestellt sein und die Basis für ein weiter greifendes Stadtentwicklungskonzept darstellen.

Impulsprojekte

Impulsprojekt Rheinberger

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

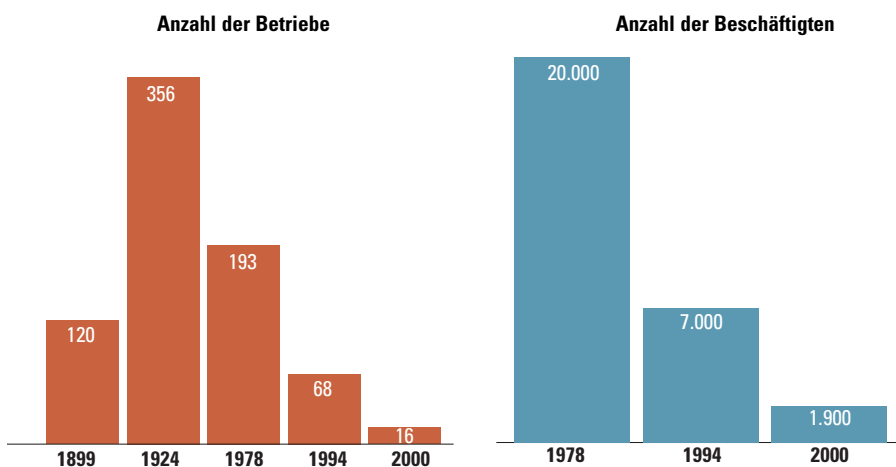
Impulsprojekt Messeumfeld

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

Impulsprojekte Wohnen

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

Entwicklung der Schuhindustrie in Pirmasens



Quelle: Stadt Pirmasens

Bürgermeister Dr. Bernhard Matheis:

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



Wohngebäude Auf der Hahnenruh

Ansprechpartnerin:

Brigitte Kerth-Decker
Stadt Pirmasens
Schützenstr. 16
66953 Pirmasens
Tel: 06331/84-2406
Fax: 06331/84-2439

Email: brigittekerth@pirmasens.de



Selb

– die Porzellanstadt

Herausforderungen

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

Porzellan wirkt heute noch stadtbildprägend im 18.000 Einwohner zählenden Selb. Die Verwaltungs- und Produktionsstätten, so bekannter Unternehmen wie Hutschenreuther, Rosenthal und Heinrich, auf die in ihrer Blütezeit die Hälfte der deutschen Porzellanproduktion entfiel, sind nicht nur großflächig, sondern teilweise auch ungewöhnlich gestaltet. Kunst im öffentlichen Raum weist häufig auf Porzellandesign hin, das Theater trägt den Namen «Rosenthal-Theater» und viele Hinweistafeln führen zu den Fabrikverkäufen der Porzellanindustrie. Selbst die Urheberschaft des Stadtentwicklungskonzeptes von 1967 – immerhin von Walter Gropius erarbeitet – ist ohne die enge Verbindung des Industriellen Philipp Rosenthal in die Künstler-Avantgarde nicht zu denken.

Die Absatzkrise der keramischen Industrie Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts verursachte in Selb eine beispiellose Zäsur in der Stadtentwicklung: Innerhalb von sechs Jahren verringerte sich die Beschäftigtenzahl um 19%, in der Folge verlor die Stadt 9% ihrer Einwohner. Zurückblickend auf die letzten drei Jahrzehnte reduzierte sich die Einwohnerzahl von 24.000 Einwohnern auf gegenwärtig ca. 18.000. Die Arbeitslosigkeit liegt bei ca. 10% und die Bevölkerung ist überaltert: 42% der Einwohner sind über 50 Jahre alt. Die Aufgabe großer Produktionsstätten hat – verteilt über die Stadt – große Industriebrachen hinterlassen. Der Einwohnerverlust wiederum führt zu hohen Leerständen im großen Mietwohnungsbestand der Stadt. So weisen der städtische Bauverein und die städtische Wohnungsbaugesellschaft ca. 10% bzw. 14% Leerstand auf.

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



Leerstehendes Einzelhandelsfachgeschäft



Ehemaliges Werk A der Hutschenreuther AG



Röntgenstraße im Stadtteil Vorwerk

Wege in die Zukunft

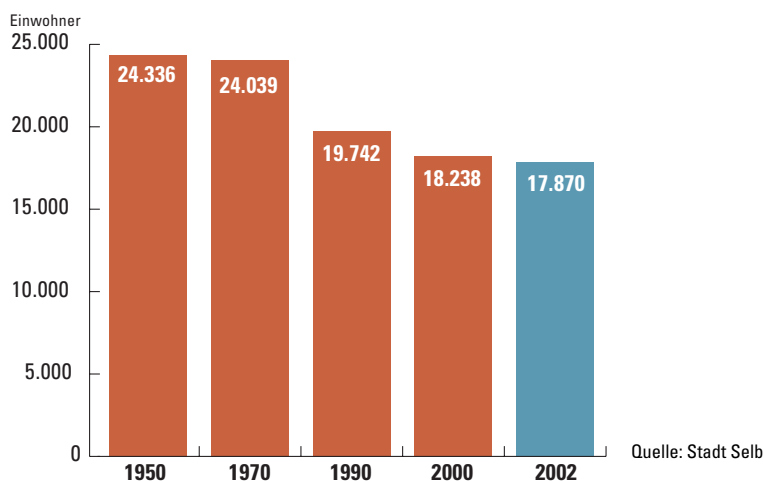
Mit der Aufnahme des Stadtteils Vorwerk in das Bund-Länder-Programm «Die soziale Stadt» ist in einem ersten Wohnquartier mit der Umsetzung von Stadtumbaustrategien begonnen worden. Der Schwerpunkt im Programm Stadtumbau West wird auf (Zwischen-)Nutzungskonzepten von Industriebrachen sowie auf Bedarfsanpassungskonzepten hinsichtlich des Wohnungsüberangebotes liegen. Um solche Nutzungskonzepte in eine gesamtstädtische Entwicklungsperspektive zu integrieren, wird in einem ersten Schritt im Jahr 2003 ein Stadtentwicklungskonzept erarbeitet. Dies soll die Problem- und Entwicklungszonen definieren und Handlungsansätze für diese räumlichen Schwerpunktgebiete vorschlagen.

Impulsprojekte

Das Stadtentwicklungskonzept wird im Jahr 2003 die vordringlichen Impulsprojekte für die nahe Zukunft darstellen bzw. konkretisieren.

Schon bis dahin soll aber ein öffentlichkeitswirksames Beteiligungsprojekt gestartet werden, um die Bewohner der Stadt Selb mit Stadtumbau-Fragen zu konfrontieren und sie in den Prozess zu integrieren: Für eine innerstädtische Brachfläche, für die derzeit kein tragfähiges Investitionskonzept gefunden werden kann, wird ein Bürgerideenwettbewerb ausgelobt, der darauf zielt, den kreativsten Vorschlag der Bürger für eine Zwischennutzung des Geländes umzusetzen.

Bevölkerungsentwicklung in Selb



Oberbürgermeister Wolfgang Kreil:

«Stadtumbau West versetzt Selb in die Lage, beispielhaft für eine unter dem Wirtschaftsstrukturwandel massiv leidende Stadt, Nachnutzungsprojekte für städtische Brachflächen zu erproben.»



Leerstehendes Wohngebäude

Ansprechpartner:

Herr Resch

Stadt Selb

Postfach 1580

95089 Selb

Tel: 09287/883-157

Fax: 09287/883-180

Email: helmut.resch@selb.de



Völklingen

– die Stahlstadt

Herausforderungen

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

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

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

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

Wege in die Zukunft

Die Stadt Völklingen hat bereits in den Anfängen der sich abzeichnenden Strukturkrise im Montansektor begonnen, den Wandel aktiv zu gestalten. Es sind verschiedene Gutachten und Planungen, unter anderem zur Innenstadt und zum Weltkulturerbe, erstellt worden. Positive Entwicklungsimpulse werden durch die städtebauliche Anbindung der kulturtouristisch bedeutsamen Völklinger Hütte an die Innenstadt erwartet.

Seit etwa zwei Jahren arbeitet die Stadt an einer Zusammenführung von Einzelansätzen und zentralen Akteuren, um zu einem gemeinsamen Arbeitsprogramm «Stadtentwicklung» zu gelangen. Eine Modernisierungsstrategie «Innenstadt» ist als Konzeption für das Programm «Die soziale Stadt» im Jahr 2001 begonnen worden und wird mit dem Projekt Stadtumbau West fortgeführt. Vorrangiges Ziel des Stadtumbaus ist es,

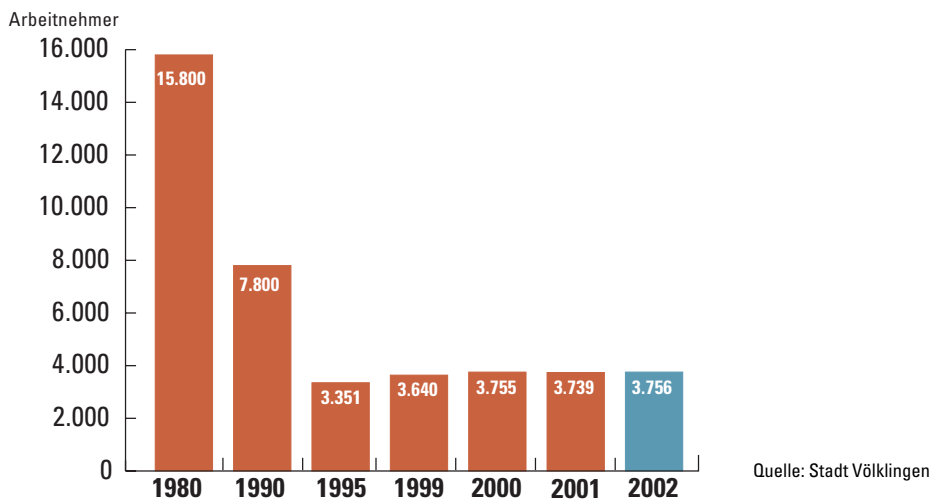


Weltkulturerbe «Völklinger Hütte»



Leerstehendes Wohngebäude in der Innenstadt

Arbeitnehmer Saarstahl AG am Standort Völklingen



das Stadtzentrum unter den heute geltenden Rahmenbedingungen wiederzubeleben und seine Funktion als Ort des Austausches, der Kommunikation, der Stadtkultur und -politik wieder herzustellen. Dass das Ziel, Qualität zu schaffen in einzelnen Bereichen auch mit der Reduzierung eines offensichtlichen Überangebotes an Wohn- und Geschäftshäusern einhergehen kann, ist in der Stadt kein Tabu mehr.

Impulsprojekte

Ergänzend zu bereits vorliegenden Stadtentwicklungsstrategien wird die Stadt Völklingen eine Imagekampagne mit neuen Beteiligungsformen für Bewohner sowie Gebäudeeigentümer und Gewerbetreibende vorbereiten und durchführen, um weitere Akteure aktiv in den Stadtumbau einzubeziehen. Weitere konzeptionelle Arbeiten betreffen die Frage des Umgangs mit zwei leerstehenden stadtbildprägenden Großimmobilien im Innenstadtbereich.

Neben den konzeptionellen Arbeiten hat sich die Stadt Völklingen auf mehrere Impulsthemen festgelegt, die zu Impulsprojekten weiterentwickelt werden. Unter der Themenstellung «Geschäftsstandort Innenstadt» sieht die Stadt verschiedene räumlich begrenzte Um- bzw. Rückbaumaßnahmen innerstädtischer Geschäfts- und Dienstleistungsgebäude auf der Grundlage entsprechender Gebäude-Sanierungskonzepte vor. Begleitend ist ein Umzugsmanagement zur Konzentration von Ladenlokalen auf den Kernbereich der Innenstadt geplant. Bestandteile dieses Impulsthemas sind außerdem Maßnahmen zur Aufwertung des innerstädtischen Straßenraumes in einer für die Anbindung des Weltkulturerbes an die Innenstadt bedeutenden Achse.

Unter dem Impulsthema «Gastronomie und Kultur in der Innenstadt» sind vorwiegend gestalterische Maßnahmen im öffentlichen Raum vorgesehen, von denen man sich eine kulturelle Wiederbelebung verspricht. Eine Klammer bildet eine noch zu erarbeitende Konzeption.

Maßnahmen unter dem Impulsthema «Wohnen und Grün in der Innenstadt» sollen dem Wohnstandort Innenstadt wieder größere Attraktivität verleihen. Auf der Basis einer noch zu erstellenden Wohnungsmarktanalyse und individuellen Gebäudekonzepten sind Um- bzw. Rückbaumaßnahmen von Wohngebäuden im Kernbereich der Innenstadt vorgesehen. Im Einzelfall wird auch der bedarfsgerechte Neubau von Wohnraum nicht ausgeschlossen, sofern hierdurch eine Revitalisierung erreicht werden kann.

Oberbürgermeister Hans Netzer:
«Völklingen ist eine Montan-Stadt, deren sozio-ökonomisches und städtebauliches Gefüge im Zuge des Strukturwandels außerordentlich gelitten hat. Diese negativen Auswirkungen spiegeln sich in ihrer gesamten Bandbreite in der Völklinger Innenstadt wider. Das Programm Stadtumbau West setzt neue Impulse, trotz einer schwierigen wirtschaftlichen Ausgangslage, gemeinsam mit allen Akteuren eine zukunftsfähige und nachhaltige Innenstadtentwicklung in Gang zu setzen.»



Jugendstilhäuser Rathausstraße



Leerstehende Einzelhandelsimmobilie

Ansprechpartnerin:

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

Email: andrea.chlench@voelklingen.de



Wildflecken

– ländliche Gemeinde mit Rückzug des Militärs

Herausforderungen

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

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

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

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

Nach dem Abzug großer Teile des Militärs stecken nun die Infrastruktur und das Wohnraumangebot von Wildflecken für die verbleibenden Einwohner «in viel zu großen Schuhen». 30% Leerstand im Geschosswohnungsbau, der teilweise aus den 1940er Jahren stammt, teilweise aber auch für Angehörige der amerikanischen Soldaten erst in den 1960er und 1970er Jahren erbaut wurde, ist Ausdruck dieses Überangebots. Die in den 1990er Jahren zugewanderten Aussiedler haben zwar Wohnungsleerstand reduziert, aber gleichzeitig zu sozialen Veränderungen beigetragen. Ein Anteil von nahezu 25% Aussiedlern an allen Einwohnern und weiteren 4% ausländischen Mitbürgern stellt für alle Beteiligten eine große Herausforderung für die Integrationsbereitschaft dar.

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



Wohngebäude in der Schlesierstraße



Wohngebäude mit Anbau in der Fleischhauerstraße



Ehemalige Bäckerei in der Fleischhauerstraße

Wege in die Zukunft

Eine Kommune der Größe von Wildflecken verfügt weder über die Personalressourcen noch die fachlichen Kompetenzen, um die skizzierten Aufgaben alleine anzugehen. Bei ihren Bemühungen, Strategien zur Bewältigung des konversionsbedingten Wandels zu entwickeln, ist die Gemeinde verstärkt auf die Beauftragung von Planungs- und Dienstleistungsunternehmen und auf die Unterstützung durch Fachbehörden angewiesen. Die Aufnahme in das Programm Stadtumbau West verschafft diesen Anstrengungen neue Schubkraft, indem nicht nur planerische Kompetenz zur Seite steht, sondern auch Fördermittel für investive Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

Impulsprojekte

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

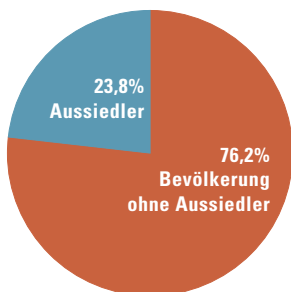
Impulsprojekt Schlesierstraße

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

Impulsprojekt Fleischhauerstraße

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

Anteil der Aussiedler an der Gesamtbevölkerung in Wildflecken *



* 3.500 Einwohner insgesamt

Quelle: Gemeinde Wildflecken

Bürgermeister Schrenk:

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



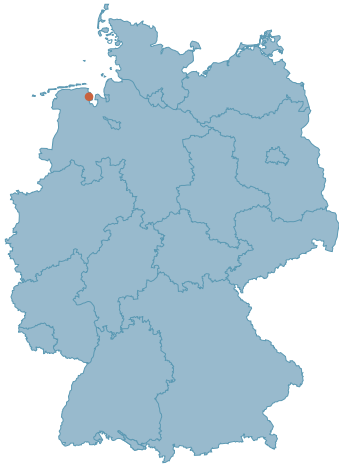
«Klein-Manhattan»

– ehemalige amerikanische Wohnsiedlung

Ansprechpartner:

Bürgermeister Alfred Schrenk
Gemeinde Wildflecken
Rathausplatz 1
97772 Wildflecken
Tel: 09745/9151-0
Fax: 09745/9151-25

Email: buergmeister@wildflecken.de



Wilhelmshaven

– die Marine- und Hafenstadt

Herausforderungen

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

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

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

Die mit den skizzierten Entwicklungen zunehmenden sozialen Problemlagen wie auch Leerstände von Wohnungen konzentrieren sich in drei Stadtteilen. Dies sind der zwischen Innenstadt und Hafen gelegene Stadtteil Südstadt/Bant aus der Gründerzeit, die innenstadtnah gelegene denkmalgeschützte Gartenstadt-Siedlung Siebethsburg und Fedderwardergroden, eine Trabantensiedlung aus den 1940er Jahren. Bei jeweils spezifischen Ausgangslagen geht es in diesen Stadtteilen darum, angesichts eines für 2010 prognostizierten strukturellen Leerstands von über 3.700 Wohnungen¹ erfolgversprechende Strategien zwischen Marktberreinigung und Marktanpassung zu finden.

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



Westliche Südstadt: Weserstraße



Leerstehendes Geschäftshaus



Gründerzeithaus in Siebethsburg

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

Wege in die Zukunft

In den drei vom sozialen und räumlichen Wandel in besonderer Weise betroffenen Stadtteilen wurden bereits in den vergangenen Jahren vielfältige Aktivitäten entfaltet: So ist beispielsweise die Aufnahme des Stadtteils Südstadt/Bant in das Bund-Länder-Programm «Die soziale Stadt» gelungen. Für Fedderwardergröden liegt eine Vorbereitende Untersuchung vor und für die Gartenstadt Siebethsburg wurden neben einer Vorbereitenden Untersuchung auch schon Zukunftsprojekte herausgearbeitet, die auf zielgruppenorientierte Kundenpflege bzw. Neukundenansprache ausgerichtet sind. Die überwiegende Anzahl von Wohnungen in den Stadtteilen Fedderwardergröden und Siebethsburg sind im Eigentum von zwei lokalen, nicht-kommunalen Wohnungsbaununternehmen, die eng mit der Stadt zusammenarbeiten.

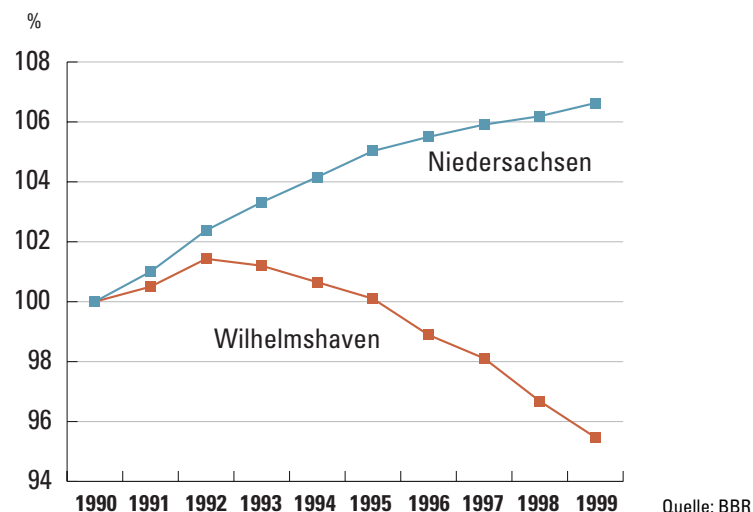
Impulsprojekte

In Wilhelmshaven soll modellhaft ein stadtweites Dialogverfahren erprobt werden, das einen erfolgreichen Umgang mit den Bevölkerungsrückgängen und seinen Begleiterscheinungen ermöglicht. Darüber hinaus wird mit einem Stadtteilentwicklungskonzept eine langfristige Perspektive für Fedderwardergröden herausgearbeitet.

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

- In Siebethsburg wird der Eigentümer, der Bauverein Rüstringen e.G., Maßnahmen zur Profilierung des Stadtteils als altengerechter Full-Service-Standort ergreifen, in kinder- und familienfreundliche Wohnangebote investieren, neuartige Wohnraumangebote für junge Erwachsene schaffen und eine Begegnungsstätte errichten.
- In Fedderwardergröden wird die Wohnungsbaugesellschaft Jade mbH weitere Wohnungen zu Studentenwohnungen umbauen, Wohnungen für neue Mieterzielgruppen modernisieren und das Wohnumfeld verbessern.

Bevölkerungsentwicklung in Wilhelmshaven und Niedersachsen



Oberbürgermeister Eberhard Menzel:

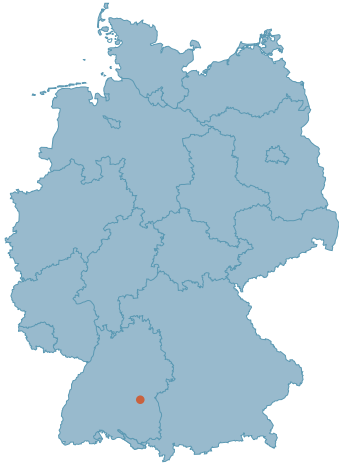
«Mit Stadtbau West wollen wir in Wilhelmshaven ein schlüssiges Gesamtkonzept zum notwendigen Stadtbau erarbeiten und gleichzeitig die Stadtteile Siebethsburg und Fedderwardergröden stabilisieren.»



Häuserzeile Fedderwardergröden

Ansprechpartner:

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



Oberbürgermeister Dr. Jürgen Gneveckow:

«Mit Stadtumbau West-Fördermitteln erarbeitet Albstadt eine beispielgebende Strategie zum Umgang mit einer hohen Anzahl von Industriebrachen und mit zunehmenden Leerständen im Mietwohnungsbestand.»



Ehemalige Textilfabrik



Ehemalige Textilfabrik

Ansprechpartner:

Bernd-Michael Abt
 Stadt Albstadt
 Am Markt 2
 72422 Albstadt-Tailfingen
 Tel: 07431/160-3100
 Fax: 07431/160-3007
 Email: bernd-michael.abt@albstadt.de

Albstadt

– die Textilstadt

Herausforderungen

Die Gründung der noch jungen Stadt auf der Südwestalb geht auf die kommunale Gebietsreform der 1970er Jahre zurück. Vormalig selbständige Ortschaften wie Ebingen und Tailfingen waren seit der Industrialisierung bedeutende Zentren der textilverarbeitenden und bekleidungsherstellenden Industrie. Schon Anfang des 19. Jahrhunderts gab es dort zahlreiche Webstühle. Der große Durchbruch als Standort der Textilindustrie kam ab 1870 und brachte ein enormes Bevölkerungswachstum mit sich: Zwischen 1871 und 1910 wuchs allein die Bevölkerung des heutigen Stadtteils Ebingen von 5.029 auf 11.423 Einwohner an. Nach dem 2. Weltkrieg setzte sich das Arbeitsplatz- und Einwohnerwachstum fort und führte Albstadt mit seinen heute neun Stadtteilen zu einer Anzahl von ca. 50.000 Einwohnern.

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

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

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

Wege in die Zukunft

Albstadt bemüht sich seit Mitte der 1980er Jahre, den zunehmenden Problemen durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen entgegenzuwirken. Im Rahmen von Fördermaßnahmen des Bundes und des Landes Baden-Württemberg konnten so Aufwertungen von Ortsmitten, von Wohngebieten wie auch einzelner Gewerbebrachen vorgenommen werden.

Im Jahr 2001 hat die Stadt ein Leitbild erarbeitet, das auf einem Einzelhandelsgutachten, einer Imageanalyse und einer Unternehmensbefragung aufbaut. Das Stadtentwicklungskonzept, das aus dem Programm Stadtumbau West gefördert wird, soll nun dieses Stadtleitbild stadträumlich qualifizieren und Entwicklungsmöglichkeiten von nicht oder untergenutzten Bauflächen für die gewerbliche und Wohnnutzung ausloten.

Textilindustrie in Albstadt: Anzahl der Betriebe und Beschäftigten

	1980	1990	1999
Betriebe	442	388	219
Beschäftigte	13.417	9.926	4.645

Quelle: Stadt Albstadt



Bremerhaven

– die Seestadt

Herausforderungen

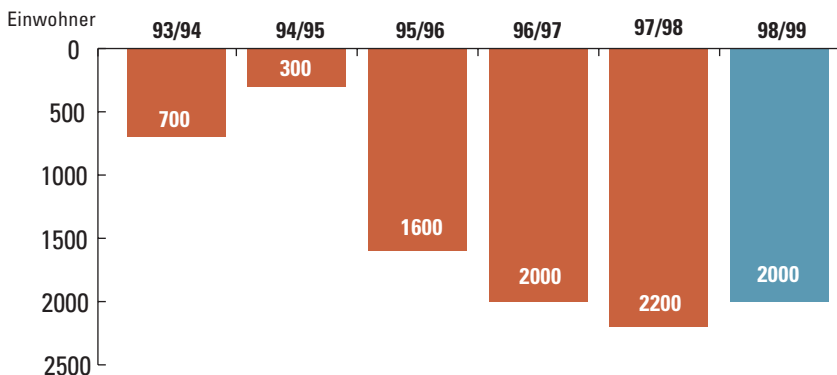
Die Stadt Bremerhaven ist mit rund 120.000 Einwohnern die größte deutsche Nordseestadt. Ihre durch die Lage bedingte einseitig seeorientierte Wirtschaftsstruktur war in der Vergangenheit für das Bevölkerungswachstum und Wirtschaftswachstum verantwortlich, heute stellt diese Monostruktur die Ursache für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

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

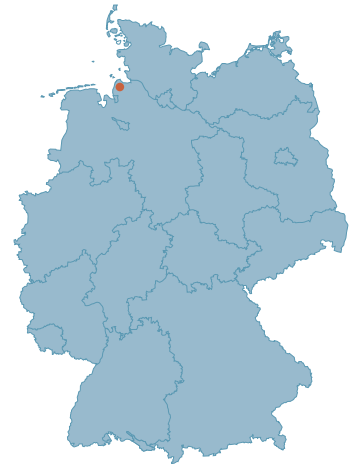
Wege in die Zukunft

Bremerhaven bündelt unterschiedliche Initiativen zu einem Gesamtkonzept: Mit Fördermitteln aus dem Bundes-Länder-Programm «Die soziale Stadt» und des EU-Programms «Urban 2» werden Aktivitäten in zwei Stadtteilen gefördert. Stadtumbau West versetzt die Stadt in die Lage, konzeptionelle Arbeiten für die Gesamtstadt voranzutreiben. So wird im Jahr 2003 ein Stadtumbaukonzept erarbeitet, das die Leerstände in der Gesamtstadt konkret erhebt, darauf aufbauend räumliche Leerstandstypen herausarbeitet und für diese Quartierstypen Maßnahmenbündel vorschlägt.

Bevölkerungsabnahme in Bremerhaven (Differenz zum Vorjahr)



Quelle: BBR



Oberbürgermeister Jörg Schulz:
«Stadtumbau West erleichtert es der Stadt Bremerhaven, die in einigen Stadtquartieren notwendigen Aktivitäten zu einem gesamtstädtischen Stadtumbaukonzept zu bündeln.»



Luftbild von Bremerhaven



Wohnhochhaus in Bremerhaven

Ansprechpartner:
 Norbert Friedrich
 Stadt Bremerhaven
 Brookstr. 1
 27524 Bremerhaven
 Tel: 0471/590-3225
 Fax: 0471/590-2079
 Email: norbert.friedrich@magistrat.bremerhaven.de



Oberbürgermeister Helmut Knebel:
«Stadtumbau West hilft der Stadt Salzgitter, die in verschiedenen Wohnsiedlungen notwendigen Aktivitäten in eine gesamtstädtische Stadtumbaustrategie zu integrieren.»



Mehrfamilienhäuser in der Westsiedlung, Salzgitter Bad



Mehrfamilienhäuser in der Westsiedlung, Salzgitter Bad

Ansprechpartner:

Günter Klatt
 Stadt Salzgitter
 Joachim-Campe-Str. 6-8
 38226 Salzgitter
 Tel: 05341/839-3323
 Fax: 05341/839-4961
 Email: guenter.klatt@stadt.salzgitter.de

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

Salzgitter

– Stadt des Stahls, der Mobilität und Logistik

Herausforderungen

Die Stadt Salzgitter liegt im südöstlichen Niedersachsen nördlich des Harzes und südlich der Lüneburger Heide. Sie wurde 1942 durch Gründungsakt ins Leben gerufen und besteht noch heute aus 30 zum Teil relativ weit auseinanderliegenden Ortsteilen. Das Stadtgebiet erstreckt sich über 224 Quadratkilometer und weist eine Nord-Süd-Ausdehnung von 22 Kilometern und eine Ost-Westausdehnung von 19 Kilometern auf. Ihre Entwicklung und Namensgebung steht zum einen im engen Zusammenhang mit historischen Salzfunden, zum anderen aber mit den Erzvorkommen, die bereits vor 2000 Jahren in dieser Gegend entdeckt wurden und sich während des Nationalsozialismus zum dominanten Einflussfaktor der Stadt Salzgitter durchsetzten.

Unter den besonderen politischen Umständen in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts und den damit verbundenen ideologischen Vorstellungen bot das zu damaliger Zeit in der Mitte Deutschlands liegende Rohstoffgebiet ideale Voraussetzungen für eine Stadtgründung im Zeichen industrieller Eisenerzgewinnung und -verarbeitung. Die Reichswerke «Hermann Göring» wurden daher 1937 gegründet, damals zählte Salzgitter 19.500 Einwohner. Geplant wurde ein Industriezentrum mit 250.000 Einwohnern, 1942 wohnten in Salzgitter immerhin schon 108.000 Menschen.

Heute wird Eisenerz in Salzgitter zwar weder selbst gefördert noch verarbeitet, dennoch wird weiterhin ausländisches Erz verhüttet und zu Stahlprodukten weiterverarbeitet. Somit ist Salzgitter mit 57.000 Beschäftigten der drittgrößte Industriestandort in Niedersachsen und verfügt über zahlreiche, weltweit agierende Unternehmen. Trotz dieser Bedeutung als Wirtschaftsstandort hat die Stadt bereits in den letzten Jahren Einwohnerrückgänge zu beklagen, allein 5% zwischen 1995 und 2001. Für die Zukunft wird ein anhaltender Bevölkerungsverlust erwartet, der bis 2015 die heute rund 112.000 Einwohner zählende Stadt auf eine Bevölkerungszahl von 96.500 reduzieren wird¹.

Die Problemlagen aufgrund anhaltender Einwohnerverluste konzentrieren sich, wie in anderen Pilotstädten auch, in den Siedlungen, in denen Mietwohnungen mit nur suboptimalem Wohnstandard angeboten werden. In Salzgitter sind das vor allem Wohngebiete mit Beständen aus den 1930er wie 1960er Jahren in den Stadtteilen Lebenstedt, Gebhardshagen und Salzgitter-Bad. Speziell die Ost- und Westsiedlung im Ortsteil Salzgitter-Bad, ein ab 1938 für Bergarbeiter errichtetes Wohngebiet mit zweigeschossigen Mehrfamilienhäusern und knapp 3.000 Wohneinheiten, verzeichnet hohe Leerstände und zunehmende soziale Probleme.

Wege in die Zukunft

Die Stadt Salzgitter verzahnt bei ihrer Stadtumbaustrategie die Sanierungsmöglichkeiten über klassische Sanierungsmaßnahmen gemäß besonderem Städtebaurecht mit Aktivitäten im Rahmen des Bund-Länder-Programms «Die soziale Stadt». Stadtumbau West versetzt Salzgitter in die Lage, konzeptionelle Arbeiten für die Gesamtstadt voranzutreiben. So erfolgt zu Beginn eine Wohnungsmarktanalyse und es werden ein Leitbild sowie Entwicklungsstrategien für den erfolgreichen Stadtumbau in Salzgitter erarbeitet.

Bevölkerungsentwicklung in Salzgitter

	1995	1997	1999	2001
Salzgitter	117.713	115.453	112.934	111.696

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik

Weitere Informationen

Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung betreut im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen das ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West. Bei der Begleitung und Auswertung wird das BBR unterstützt durch die Forschungsagentur Stadtumbau West, die bei der FORUM GmbH in Oldenburg angesiedelt ist.

Weitergehende Informationen über das ExWoSt-Forschungsfeld finden Sie im Internet unter www.stadtumbauwest.de.

Forschungsagentur Stadtumbau West

c/o FORUM GmbH
Donnerschweer Str. 4
26123 Oldenburg

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

Email: info@forum-oldenburg.de
Internet: www.forum-oldenburg.de

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Internet: www.bbr.bund.de
(hier auch Informationen zu
ExWoSt)

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Internet: www.bmvbw.de
(hier auch Informationen zu
Stadtumbau Ost)

Bezugshinweis:

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

Bildnachweis

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

