

ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West

**Sachstandsbericht
der Forschungsagentur Stadtumbau West**

September 2006



Sachstandsbericht im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West Stand September 2006

Stand der Dinge

Im Herbst 2002 startete das ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West mit elf westdeutschen Pilotstädten, weitere fünf Städte kamen im Herbst 2003 dazu. Diese 16 Städte erproben bis Mitte bzw. Ende 2007 Stadtumbau-Strategien, -Konzepte und -Projekte zur Bewältigung der städtebaulichen Folgen des wirtschaftlichen und demographischen Wandels.

Die Vorreiterfunktion der 16 Städte im Forschungsfeld hat mit der Baugesetznovellierung¹ und dem Start des Förderprogramms Stadtumbau West 2004 einen weiteren Bedeutungszuwachs erlangt, da die Erfahrungen der Pilotstädte wichtige Hinweise für Kommunen liefern, die aktuell oder in Zukunft ihren Stadtumbau beginnen. Die Ziele der Begleitforschung, die die Forschungsagentur im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung vornimmt, wurden entsprechend dieser neuen Entwicklungen angepasst: Im Fokus steht einerseits die anwendungsorientierte Auswertung der Stadtumbau-Praxis der Städte bezüglich ihres konzeptionellen und prozessualen Vorgehens sowie ihrer ersten impulsgebenden Umsetzungsmaßnahmen. Darüber hinaus werden die Erfahrungen der Pilotstädte mit den städtebaulichen Instrumenten untersucht, wobei erste kommunale Ansätze zur Anwendung der neuen Stadtumbau-Regelungen ggf. noch innerhalb des Forschungsfeldes dokumentiert werden können.

Entsprechend des großen Interesses an Auswertungsergebnissen des ExWoSt-Forschungsfeldes Stadtumbau West werden regelmäßig Zwischenstände in Broschüren veröffentlicht: 2003 und 2004 konzentrierten sich diese Dokumentationen auf die Darstellung von Herausforderungen, Entwicklungsstrategien und geplanten Impulsprojekten in den 16 Pilotstädten. 2005 erschien das mittlerweile vergriffene „Werkstatt: Praxisheft“ 37 „Stadtumbau in europäischen Städten mit Strukturkrise“, das zehn Fallstudien des Stadtumbaus aus sechs europäischen Ländern vorstellt und hinsichtlich ihrer Anregungen für die westdeutsche Stadtumbau-Praxis auswertet. Die jüngste Veröffentlichung stellt die im April 2006 unter dem Titel „16 Pilotstädte gestalten den Stadtumbau – Zwischenstand im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West“ erschienene Broschüre dar, in deren Mittelpunkt Handlungsräume, Handlungsfelder und Strategien im Stadtumbau stehen sowie erste Erfahrungen der Pilotstädte mit Prozessstrukturen und der Umsetzung von Impulsprojekten vorgestellt werden.

Seit Redaktionsschluss dieser jüngsten Veröffentlichung Ende 2005 sind weitere Vertiefungen wichtiger Stadtumbau-Themen vorgenommen und auf der Stadtumbau-Website² dokumentiert worden: „Anpassungsnotwendigkeiten sozialer Infrastruktur im Stadtumbau“ war beispielsweise das Schwerpunktthema einer Projektwerkstatt, die offenbarte, dass den Handlungsbedarfen der Anpassung von Schulen, Kinderbetreuungseinrichtungen, Infrastruktureinrichtungen für ältere Menschen und Integrationshilfen in Großwohnsiedlungen beim Stadtumbau mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte.³ Einen weiteren Vertiefungsgegenstand stellten „Selbstbeobachtungssysteme im Stadtumbau“ dar: Dieser Begriff umfasst Monitoring- und Evaluationssysteme, die die Pilotstädte zur Beobachtung ihrer Stadtumbau-Prozesse entwickelt haben. Schon heute werden in den Städten stadtweite und stadtteilbezogene Monitoringsysteme sowie indikatorengestützte Evaluationssysteme für Maßnahmenbündel sowie für Einzelmaßnahmen

Abb. 1: Übersicht über die Pilotprojekte im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West



Abb. 2: Titelblatt der aktuellen Stadtumbau-Broschüre



¹ Europarechtsanpassungsgesetz Bau – EAG Bau mit neuen Regelungen zum Stadtumbau (u.a. § 171 a – d) in der Fassung vom 24. Juni 2004.

² <http://www.stadtumbauwest.de>

³ http://www.stadtumbauwest.de/konzept/PW_Schwalm-Eder_Bericht.htm



eingesetzt, deren Erfahrungsauswertung wichtige Hinweise für andere Stadtumbau-Kommunen bietet.⁴ Besondere Aufmerksamkeit wurde 2006 den Einzeleigentümern im Stadtumbau im Rahmen der Bearbeitung des Sondergutachtenthemas „Viele einzelne Eigentümer und unterschiedliche Eigentumsverhältnisse: Chance oder Hemmnis beim Stadtumbau West?“ gewidmet. Eine vorläufige Kurzfassung des noch nicht abgeschlossenen Sondergutachtens ist zum vierten Fachöffentlichen Forum im September 2006 in Kassel erarbeitet worden.

Mittlerweile liegen in nahezu allen Pilotstädten städtebauliche Entwicklungskonzepte vor. Informationen zum Arbeits- und Erfahrungsstand sowie bereits digital vorliegende Konzepte bzw. Auszüge davon sind auf der Stadtumbau-Website veröffentlicht.⁵ In den Pilotstädten mit investiven Impulsprojekten befindet sich deren Umsetzung derzeit in einer Hochphase: In den Städten Lübeck, Selb und Wilhelmshaven ist die Umsetzung so weit gediehen, dass dort die Vorhaben im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfelds Stadtumbau West bis Frühjahr 2007 realisiert sein werden. Die Impulsvorhaben zwölf weiterer Pilotstädte werden spätestens im Herbst 2007 umgesetzt sein.

Kooperationspartner, -inhalte und -formen spielen eine bedeutsame Rolle bei den Stadtumbau-Prozessen. Dies ist der Grund, warum das Fachöffentliche Forum 2006 am 21./22.09.06 in Kassel sich dem Schwerpunktthema „Die Zusammenarbeit mit Eigentümern im Stadtumbau“ widmet und dieser Sachstandsbericht weitere Kooperationsaspekte anhand von drei dem Forschungsfeld zugrunde liegenden Forschungsleitfragen⁶ in den Mittelpunkt rückt.

Forschungsleitfrage:

„Welche Formen der Kooperation örtlicher Partner sind im Stadtumbau weiter auszubauen?“

Stadtumbau beinhaltet den Umgang mit nicht oder untergenutzten Gebäuden und Flächen. Diese sind in der Regel nicht im Eigentum der Kommune und können angesichts der Menge und Größe sowie der kommunalen Haushaltslage auch nicht von ihr erworben werden. Die Erfahrungen in den Pilotstädten zeigen, dass Stadtumbau nur in enger Zusammenarbeit mit Immobilien- und Grundstückseigentümern gelingen kann. Oftmals stellt sich heraus, dass zunächst erst ein Eigentümerwechsel von Flächen und Immobilien initiiert werden muss, um einen Fortschritt im Stadtumbau erzielen zu können. Gelegentlich kann es auch von Bedeutung sein, die Nutzer der betroffenen Immobilien (z.B. Betreiber von sozialen Einrichtungen und Mieter von Einzelhandels- und Geschäftsflächen) für den Stadtumbau zu gewinnen, um auf diesem Wege Eigentümer zu einer Investition im Stadtumbau anzuregen. Diese Akteure sind daher ebenfalls wichtige Kooperationspartner der Kommune im Stadtumbau. Aufgrund der Heterogenität der Interessen und Gestaltungsmöglichkeiten der für den Stadtumbau wichtigen Partner müssen jeweils spezifische Kooperationsformen für definierte Stadtumbau-Aufgaben entwickelt werden. Je nach Aufgabenstellung und Partner kommen informelle Formen der Kooperation (Arbeitskreise, Workshops, Abstimmungsgespräche etc.) genauso zum Einsatz wie formelle (Vertrag, Gesellschaftsgründung etc.)

Nach derzeitigem Kenntnisstand können in den Pilotstädten folgende Gruppen von Kooperationspartnern mit den jeweils spezifischen Formen der Kooperation herauskristallisiert werden:

- **Wohnungsunternehmen:**
Bei den Wohnungsunternehmen als Partner im Stadtumbau ist nach ihrer Rechtsform und den zugrunde liegenden Bewirtschaftungsinteressen zu unterscheiden. Wohnungsbaugenossenschaften, (kommunale) Wohnungsbaugesellschaften und zum Teil auch Wohnungsunternehmen in Privatbesitz stellen in der Regel die konstruktivsten Partner im Stadtumbau dar. Ihre grundsätzlich stärker an Prinzipien der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit orientierte Bewirtschaftung von Wohnungsbeständen kommt den Interessen der Kommune im Stadtumbau entgegen und bietet gute Ausgangsbedingungen, Win-Win-Partnerschaften herzustellen. Diese Wohnungsunternehmen suchen aufgrund ihres hohen Eigeninteresses frühzeitig den Austausch und sind daher häufige Partner im Rahmen informeller Formen der Konzeptentwicklung (z.B. Arbeitskreise). Die zur Umsetzung abgestimmter Konzepte erforderlichen formellen Kooperationsformen, wie förderrechtliche, städtebauliche sowie Gesellschafterverträge und z.T. auch die Gründung gemeinsamer Projektgesellschaften erfolgt dadurch im Regelfall wesentlich leichter.
Im Gegensatz dazu kann sich die Zusammenarbeit mit Wohnungsunternehmen, deren Bestände von privaten Beteiligungsgesellschaften (sog. Private Equity Fonds) erworben wurden, schwieriger gestalten. Bei diesen Unternehmen ist die Kooperationsbereitschaft aufgrund der z.T. häufigen or-

⁴ http://www.stadtumbauwest.de/konzept/PW_Salzgitter_Bericht.htm

⁵ <http://www.stadtumbauwest.de> Rubrik: Themen/Konzepte

⁶ <http://www.stadtumbauwest.de> Rubrik: Konzeption/Forschungsfragen

ganisatorischen Umstrukturierungen und kurzfristigen Rentabilitätsvorstellungen geringer ausgeprägt. Die Kommunen haben teilweise Probleme damit, diese Partner in den Stadtumbau einzubinden, sowohl auf informellem, wie auch formellem Wege.

- **Einzeleigentümer:**
In Quartieren mit heterogener Eigentumsstruktur sind Einzeleigentümer wichtige Partner im Stadtumbau. Da Einzeleigentümer ganz unterschiedliche Interessenslagen hinsichtlich ihres Immobilien- bzw. Flächenbesitzes verfolgen, gestaltet sich der Stadtumbau in diesen Quartieren oft schwierig. Wegen ihrer besonderen Bedeutung wird den Einzeleigentümern, ihren Stadtumbau-Aufgaben und Kooperationsformen ein eigenes Sondergutachten gewidmet.⁷
- **Eigentümer großflächiger Industrie-, Verkehrs- und Militärbrachen:**
Die Deutsche Bahn AG, Immobiliengesellschaften größerer Unternehmen und die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben sind beispielhaft für Eigentümer großflächiger Brachen in Pilotstädten. Den Kommunen gelingt es nicht immer, diese Kategorie von Eigentümern in Erarbeitungsprozesse von Stadtumbau-Konzepten zu integrieren. Da sich die Eigentümer oftmals von Grundstücken trennen wollen, stehen sie zwar für Verkaufsverhandlungen, seltener aber für kooperative Formen der Grundstücksentwicklung zur Verfügung.
- **Soziale Träger:**
Stadtumbau umfasst in zahlreichen Pilotstädten auch die Anpassung sozialer Infrastrukturangebote an den demographischen Wandel: Unterauslastung bei Kinderbetreuungseinrichtungen, erhöhte Nachfrage nach Infrastrukturangeboten für ältere Menschen und nach Integrationsangeboten für benachteiligte Bevölkerungsgruppen erfordern eine verstärkte Zusammenarbeit der Kommune mit Trägern der freien Wohlfahrtspflege. Die Kooperation erfolgt im Rahmen informeller Abstimmung bei stadtweiten, stadtteilbezogenen oder einrichtungsbezogenen Konzepten. Im Rahmen konkreter Impulsprojekte wird diese Kooperation über förderrechtliche Verträge verbindlich gemacht. In vielen Fällen sind die sozialen Träger Betreiber von Einrichtungen, deren bauliche Herrichtung durch die Eigentümer – meist Wohnungsunternehmen – im Rahmen förderrechtlicher oder städtebaulicher Verträge gefördert wurde.
- **Bauwirtschaft und Handwerk:**
Unternehmen der Bauwirtschaft und des Handwerks stellen in den Stadtumbau-Prozessen bislang noch keine bedeutenden Kooperationspartner dar. Sie treten als Auftragnehmer bei baulichen Maßnahmen in Erscheinung, spielen aber als kommunaler Partner der Konzept- und Impulsprojektentwicklung bislang eine untergeordnete Rolle. Einzelne Vorhaben in Pilotstädten zeigen jedoch, dass Bau- und Handwerksunternehmen durch Erwerb und anschließende Aufwertung kleinerer Immobilien wie auch durch Beteiligung an öffentlich-privaten Großinvestitionen aufgrund spezifischer Investitionslogik wichtige Partner im Stadtumbau werden können.
- **Örtliche Institutionen der Kreditwirtschaft:**
Auch die örtliche Kreditwirtschaft – insbesondere kommunale Sparkassen und Volks- und Raiffeisenbanken – können als erfahrene Marktbeobachter, Immobilieneigentümer, Vermittler von öffentlichen Darlehen und Beteiligte an Entwicklungsgesellschaften wichtige Partner im Stadtumbau sein. Aus anfänglich informellen Kooperationsformen wie der Beteiligung an Arbeitsgruppen bei der Konzepterarbeitung können formelle Formen der Zusammenarbeit entwickelt werden, wie die Übernahme spezifischer Darlehensberatung für Eigentümer oder die Beteiligung an öffentlich-privaten Entwicklungsgesellschaften mit anderen kommerziellen Partnern.
- **Versorgungswirtschaft:**
Anders als beim Stadtumbau Ost sind Versorgungsunternehmen vom Stadtumbau West bislang nur wenig betroffen. Dies ist einerseits darauf zurückzuführen, dass aufgrund anderer Problemkonstellationen der flächenhafte Wohnungsrückbau eine untergeordnete Rolle spielt, andererseits die dezentrale Erschließungsstruktur mit Versorgungsleitungen in westdeutschen Großsiedlungen beim Rückbau weniger Folgeprobleme mit sich bringt. Gleichwohl sind in einigen Pilotstädten Versorgungsunternehmen insofern am Stadtumbau beteiligt, als sie z.B. an informellen Arbeitsgruppen bei der Kon-

Abb. 3: Umbau des Rheinbergers in Pirmasens durch öffentlich-private Partnerschaft mit einem ortsansässigen Bauunternehmen



Quelle: Forschungsagentur Stadtumbau West 2005

⁷ <http://www.stadtumbauwest.de> Rubrik: Konzeption/Sondergutachten

zeptentwicklung des Stadtumbaus von Wohnquartieren teilnehmen, Daten für stromzählergestützte Leerstandserhebungen liefern oder sich an Entwicklungsgesellschaften beteiligen.

Die Erfahrungen der Pilotstädte zeigen, dass die Zusammenarbeit von Kommunen mit Wohnungsunternehmen beim Stadtumbau vielfältige erfolgreiche informelle und formelle Formen gefunden hat. Ob Kooperation im Stadtumbau auch mit Private Equity Fonds als Eigentümer großer Wohnungsbestände gestaltbar ist, wird sich noch herausstellen müssen. Bei den Einzeleigentümern dürfte es notwendig sein, sie frühzeitig in Phasen der Konzepterstellung einzubeziehen, auch um den Blick zu schärfen, mit welchen Eigentümern aufgrund ihrer spezifischen Bewirtschaftungsstrategie welche Formen der Zusammenarbeit im Stadtumbau Erfolg versprechen. Unternehmen der Bauwirtschaft, des Handwerks sowie lokale Institutionen der Kreditwirtschaft stellen Partner da, mit denen die Kommunen verstärkt Kooperationen suchen sollten. Angesichts der Schwierigkeiten, Finanzierungskonzepte für kleine und große Stadtumbau-Vorhaben zu entwickeln, könnten diese Institutionen vermehrt kompetente und konstruktive Partner der Kommune werden, wenn sie frühzeitig mit ihren spezifischen Interessen in die Entwicklung von Konzepten und Projekten eingebunden würden.

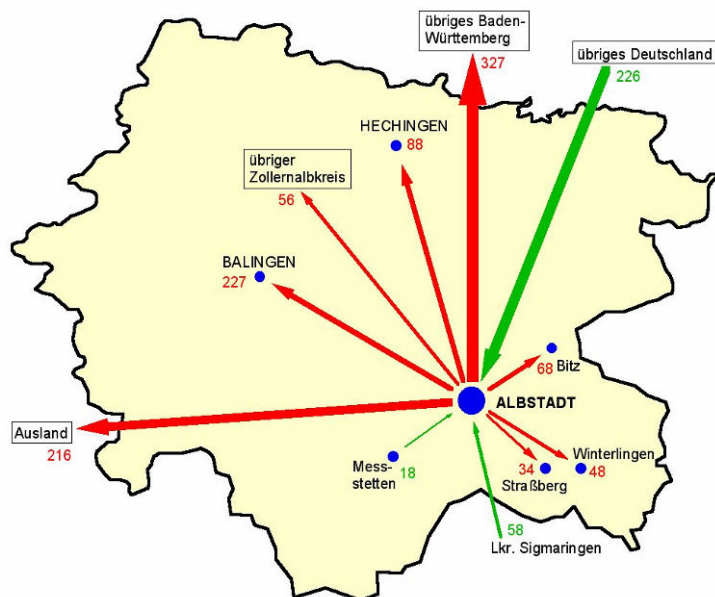
Forschungsleitfrage:

„Welche interkommunalen Kooperationsformen sind geeignet zur Stärkung regionaler Entwicklung unter der Bedingung, Mangel zu verteilen?“

Im ExWoSt-Forschungsfeld Stadtumbau West können unter den 16 Pilotstädten zwei Strukturtypen unterschieden werden: Bei „Städten in Strukturkrise“ leiten wirtschaftliche Monostrukturkrisen stadtweite rückläufige Entwicklungen ein, demgegenüber weisen „Wohnquartiere mit hohem Leerstand“ teileräumlich begrenzte Problemräume aufgrund demographischer Prozesse und veränderter Marktbedingungen in der Wohnraumversorgung auf. Besondere interkommunale Abstimmungsprozesse erfordern daher insbesondere die stadtweiten Schrumpfungsprozesse der „Städte in Strukturkrise“.

Strukturkrisestädte sind Kommunen mit ehemals großer Arbeitsmarkt- und Versorgungszentralität für ihre Region. Der Zusammenbruch ihrer Leitindustrie oder der Abzug von Militär hat zu enormen Arbeitsplatzverlusten geführt, auf die Wanderungs- und Kaufkraftverluste folgen, die zusammen mit den Sterbeüberschüssen, hohen kommunalen Folgekosten und abnehmenden Einnahmen ein für die Stadt nur schwer zu beeinflussendes Geflecht von Problemlagen hinterlassen. Städtebaulich schlagen sich diese Schrumpfungsprozesse in Industrie- und Gewerbebrachen, zunehmenden Leerständen von Wohnungen, Geschäftsräumen und Ladenlokalen sowie der Aufgabe oder Unterauslastung sozialer Infrastruktureinrichtungen nieder.

Abb. 4: Wanderungsbewegungen von und nach Albstadt im Zeitraum 1999-2001



Quelle: Stadt Albstadt, Büro ARP

Strukturkrisestädte liegen in der Regel in strukturschwachen Regionen. Gleichwohl trägt die Hauptlast der Folgen der Strukturkrise die betroffene Stadt, nicht deren Umland. Diese Aussage soll hier am Beispiel der Stadt Albstadt, einer ehemaligen Hochburg der Textilindustrie auf der Schwäbischen Alb mit ca. 47.000 Einwohnern verdeutlicht werden. So verzeichnet der die Stadt Albstadt umgebende Zollernalbkreis geringere Arbeitsplatzverluste als Albstadt selbst. Ein ähnliches Bild zeigt die Bevölkerungsentwicklung: Während Albstadt zwischen 1993 und 2003 6,2% seiner Einwohner verlor, stieg die Bevölkerungszahl im Zollernalbkreis leicht an. Auch die benachbarte Kreisstadt Balingen verzeichnete Einwohnerzuwächse in diesem Zeitraum. Dass das Umland von Albstadt in dessen Strukturkrise von Abwanderungen profitiert, belegt Abb. 4: Alleine der Wanderungsgewinn von Balingen gegenüber Albstadt macht fast 70% des Wanderungsgewinns von ganz Baden-Württemberg gegenüber Albstadt aus. Dennoch sind diese Entwicklungen auch für den umgebenden Landkreis nicht folgenlos, da sich viele, meist junge Einwohner mangels Arbeitsmarktper-



spektive dazu entschließen, die Region zu verlassen und damit die Zukunftsfähigkeit der Region insgesamt vermindern.

Eine auf die Stärkung regionaler Entwicklung ausgerichtete interkommunale Kooperation in Schrumpfungsprozessen müsste auf einen Vorteils- und Lastenausgleich zwischen der schrumpfenden Stadt in Strukturkrise und ihren benachbarten Kommunen drängen. Ein solcher Ausgleich könnte am Beispiel Albstadt beispielsweise in der Unterstützung der Stadt bei ihren Umstrukturierungsbemühungen auf dem Wohnungsmarkt liegen, indem die Nachbarkommunen ihre Vermarktung von Wohnbauland vorübergehend einschränken. Denkbar wären auch interkommunale Lösungen, bei denen überdimensionierte soziale und technische Infrastrukturen in Albstadt bevorzugt von Umlandgemeinden mitgenutzt werden (was im Falle der Kläranlage in Albstadt auch beispielhaft geschieht). Um wiederum überregionale Abwanderung von Einwohnern aus der Region zu verhindern, gleichzeitig die regionale Attraktivität als Wirtschaftsstandort zu stärken, wäre eine Bündelung der regionalen Kräfte notwendig. Interkommunale Abstimmungs- und Bündelungsprozesse, die die ungleichen Entwicklungsprozesse berücksichtigen und zum Wohl der Gesamtregion koordinieren, spielen bislang in den Regionen der betroffenen Pilotstädte nur eine untergeordnete Rolle. Nur in Ausnahmefällen werden interkommunale Handlungsbedarfe in den Stadtumbau-Konzepten thematisiert.

Die fünf nordhessischen Gemeinden Bad Zwesten, Borken, Jesberg, Neuental und Wabern, die als interkommunaler Verbund Schwalm-Eder-West zu den Modellvorhaben im ExWost-Forschungsfeld Stadtumbau West gehören, sind in Bezug auf regionale Abstimmungsprozesse im Forschungsfeld Pioniere. Nach mehrjährigem Vorlauf im Rahmen des Forschungsvorhabens „Stadt 2030“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung haben die Kommunen 2004 einen Zweckverband der zwischen 3.000 und 15.000 Einwohner zählenden Gemeinden gegründet und steuern ihren Strukturwandelprozess seitdem in enger interkommunaler Abstimmung. Konkrete Stadtumbau-Projekte in den beteiligten Gemeinden sind dabei ebenso koordiniert wie der Aufbau eines interkommunalen Gründerzentrums, eines interkommunalen Gewerbegebietes sowie einer touristischen Arbeitsgemeinschaft. Sogar Verwaltungsaufgaben der Gemeindeverwaltung wie Einkauf, Informationstechnik oder Steuerverwaltung werden im Verbund mit erheblichen Synergieeffekten gebündelt. Am Beispiel dieses Gemeindeverbundes zeigt sich, dass interkommunale Ansätze einen langen Zeitraum der Vertrauensbildung erfordern, sich dieser Aufwand aber lohnt. Mit der Gründung eines Zweckverbandes haben die Kommunen eine aufwändige, aber auch sehr verbindliche Form der Zusammenarbeit gewählt. Inwieweit sich diese Kooperationsform für die interkommunale Abstimmung beim Stadtumbau bewährt, bleibt abzuwarten. Die Tatsache, dass kein weiteres Modellvorhaben im Forschungsfeld interkommunale Abstimmungsprozesse beim Stadtumbau vorantreibt, im Regelförderprogramm Stadtumbau West des Landes Hessen aber durch Vorgabe des Fördermittelgebers mittlerweile 15 hessische Gemeindeverbände Stadtumbau in interkommunaler Kooperation betreiben, legt die Vermutung nahe, dass erst Förderprogramm-Vorgaben die notwendigen regionalen Abstimmungsprozesse beim Stadtumbau werden beschleunigen können. Erst wenn umfangreicheres Auswertungsmaterial zu interkommunalen Kooperationen vorliegt, werden Empfehlungen hinsichtlich geeigneter informeller und formeller interkommunaler Kooperationsformen im Stadtumbau möglich sein.

Forschungsleitfrage:

Wie können Kompetenzen und das Engagement der Bewohner in die Ausgestaltung des Anpassungsprozesses einbezogen werden?

Stadtumbau-Städte befinden sich im wirtschaftlichen und demographischen Wandel. Ihre Bürger erkennen an Industriebrachen und Leerständen von Ladenlokalen und Wohnungen die Folgen des Wandels und zeigen sich häufig verunsichert hinsichtlich der Zukunftsperspektiven ihrer Stadt bzw. ihres Stadtteils. Um diesen Verunsicherungen entgegen zu wirken, legen viele Pilotstädte großen Wert darauf, öffentlich darzustellen, welche Chancen diese Umbruchsituation birgt. Diese Information vermitteln die Kommunen über Bürgerversammlungen, Informationsstände oder Stadtteilrundgänge im unmittelbaren Kontakt an die Bürger. Darüber hinaus finden vielfältige Formen von Print- und Digitalprodukten wie Newsletter und Internetseiten Einsatz bei der Kommunikation mit dem Bürger. Diese Kommunikationsarbeit ist eine notwendige, aber noch keine hinreichende Voraussetzung, um die Kompetenzen und das Engagement der Bürger in die Stadtumbau-Prozesse einzubeziehen und für Prozessfortschritte zu nutzen. Für verstärktes Bürgerengagement, so die Erfahrungen der Pilotstädte, müssen gezielt Anlässe geschaffen und Projekte entwickelt werden.

Als schwierig stellt sich heraus, die Bürger in Erarbeitungsprozesse eines Stadtumbau-Konzeptes auf gesamtstädtischer Ebene zu integrieren. Selbst in dem inhaltlich breit und auf fast zwei Jahre angelegten Stadtumbau-Dialog in Wilhelmshaven mit sieben thematischen Arbeitsgruppen konnten nur wenige Bürger zur punktuellen Mitarbeit bewegt werden. Nur im interkommunalen Verbund Schwalm-Eder-West konnte auf der Basis mehrjähriger Aktivierungsprozesse im Forschungsprojekt „Stadt 2030“ im Jahr 2003 ein „Förder-

verein Schwalm-Eder-West e.V. – Verein zur Regionalentwicklung im Raum Schwalm-Eder-West⁸ gegründet werden, der als Mitglied im Zweckverband Schwalm-Eder-West Bürgerinteressen direkt in die Entscheidungsprozesse der interkommunalen Kooperation einbringt. Mitglieder sind natürliche und juristische Personen aus der Region mit Interesse an Regionalentwicklung. Vor dem Hintergrund dieser beispielhaften Bürgerbeteiligungsstruktur wundert nicht, dass im Rahmen von Stadtumbau West jährlich Bürgerideenwettbewerbe zu thematischen Schwerpunkten ausgelobt werden. Im Jahre 2005 lautete der Titel des Wettbewerbs „Wir nehmen die Zukunft in die Hand: Kinder und Jugendliche in Schwalm-Eder-West“ und erbrachte eine Reihe von Projektvorschlägen von Vereinen, Initiativen und einzelnen Bürgern. Prämierten Vorhaben wurden insgesamt 20.000 EUR zu deren Umsetzung zur Verfügung gestellt.

Auch einige andere Pilotstädte haben Anlässe und Projekte geschaffen, um die Kompetenzen und das Engagement der Bürger in den Stadtumbau-Prozess einzubeziehen. Deren Erfahrungen weisen auf die Bedeutung folgender Erfolgsfaktoren hin:

- *Naher räumlicher Bezug und hohe Identifikation mit Räumen:* Ein besonders hohes Engagement ist von den Bürgern zu erwarten, die in räumlicher Nähe der Stadtumbau-Projekte wohnen und von Veränderungen unmittelbar betroffen sind. Wichtig scheint, dass sich Bürger mit den „Orten des Geschehens“ aufgrund deren Geschichte, städtebaulicher Bedeutung o.ä. hoch identifizieren können. Diese Aussagen lassen sich aus erfolgreichen Vorhaben z.B. in Gelsenkirchen und Selb ablesen, wo mit Bürgern gewerbliche Brachen für eine Zwischennutzung umgestaltet werden bzw. wurden.
- *Eingrenzung von Themen und Zielgruppen:* Die thematische bzw. zielgruppenspezifische Eingrenzung des Themas Stadtumbau fördert die Bereitschaft der Bürger zum Engagement. Als Beispiel dafür kann die temporäre Ausstellung „Zusammen planen – gemeinsam wohnen – Wohnprojekte von Alt und Jung“ in einem leer stehenden innerstädtischen Ladenlokal in Wilhelmshaven gelten, die maßgeblich von aktivem Bürgerengagement getragen wurde. Zielgruppenorientierung als erfolgreicher Zugang wurde in Selb praktiziert. Hier hat das Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit Gymnasiallehrern Stadtumbau-Projekte mit Oberstufenschülern durchgeführt. Auch das Stecken von Blumenzwiebeln im Rahmen der Zwischennutzung einer Gelsenkirchener Brachfläche erfolgte mit Schulklassen.
- *Perspektive „Qualitätsgewinn“:* Bedeutsam für das Engagement von Bürgern ist, dass ihr aktiver Einsatz zu einem für sie selbst wahrnehmbaren städtebaulichen Qualitätsgewinn führt. Im besten Fall verkörpert das Produkt Chancen, die sich durch Stadtumbau ergeben. Der innerstädtische Bürgerpark auf einer ehemaligen Gewerbebrache in Selb steht Pate dafür.
- *Wettbewerbsprinzip:* Zahlreiches und vielfältiges bürgerschaftliches Engagement kann durch die Ausschreibung thematisch oder räumlich begrenzter Ideenwettbewerbe ausgelöst werden. Motivierend für die Beteiligung wirken sich dabei sowohl der erhoffte Prestigegewinn als auch Preisgelder für die konkrete Umsetzung aus.
- *Verbindlichkeit der Umsetzung:* Besonders wichtig für das Engagement der Bürger ist die Perspektive der zeitnahen Umsetzung von Beteiligungsergebnissen. Klare Zeitvorgaben, ein effizientes Projektmanagement und verbindliche Finanzierungskonzepte geben den Bürgern die Sicherheit, dass ihr Engagement in eine praktische Umsetzung mündet.

Abb. 5: Blumenzwiebelsteckaktion in Gelsenkirchen



Quelle: Stadt Gelsenkirchen 2006

⁸ http://www.schwalm-eder-west.de/internet/foerderverein_index.htm