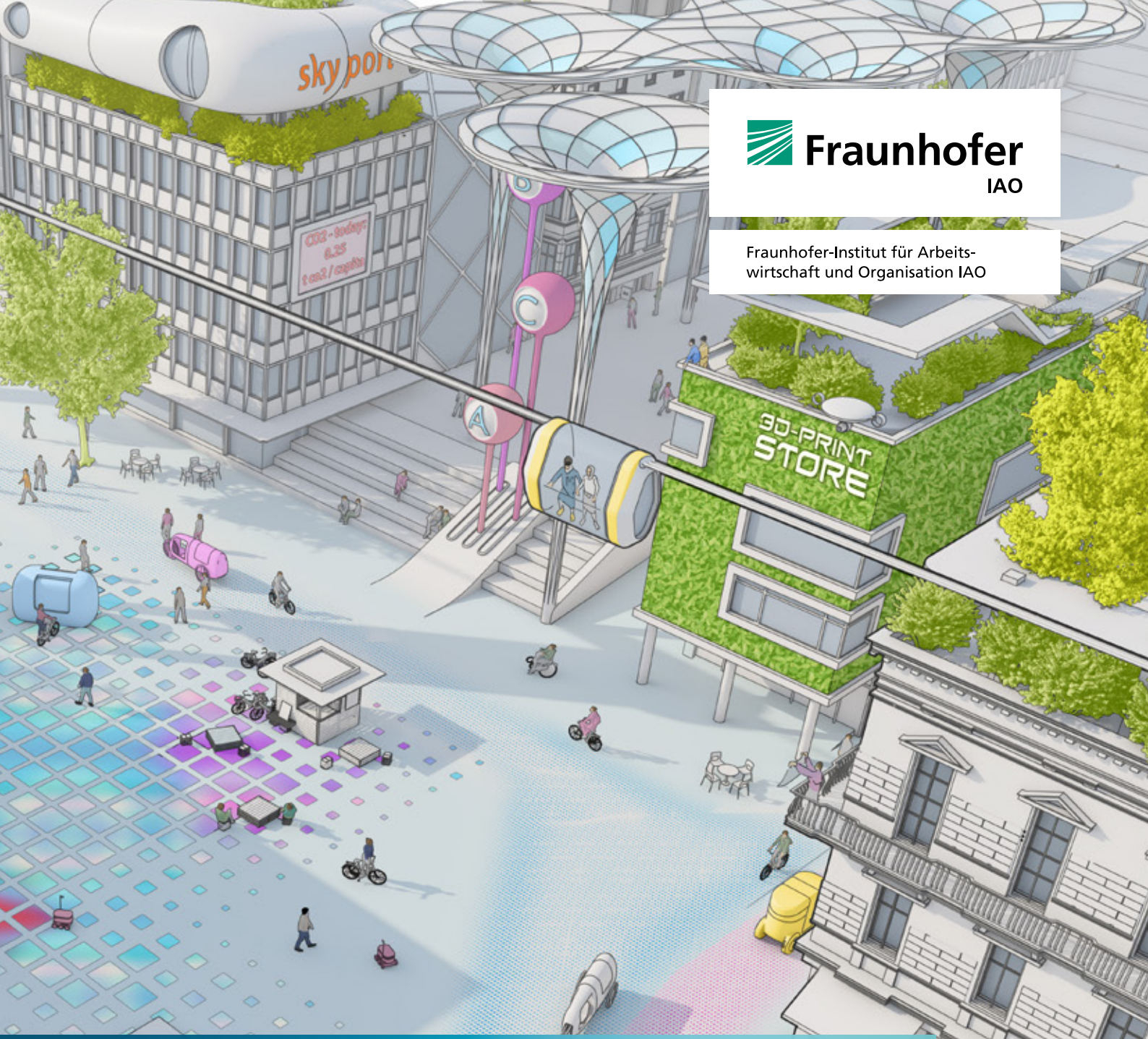


Fraunhofer IAO

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO

Žana Vrhovac | Patrick Ruess | Claudius Schaufler

#elasticity – Experimentelle Innenstädte und öffentliche Räume der Zukunft

Empirische Szenariostudie der Innovationspartnerschaft Innenstadt 2030+ | Future Public Space

Hrsg.: Wilhelm Bauer | Oliver Riedel | Steffen Braun

Umsetzungspartner

Die Stadtretter

Fichtner IT Consulting GmbH

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO

Innovationspartner

APCOA PARKING Deutschland GmbH

BPD Immobilienentwicklung GmbH

Bundesverband Paket & Expresslogistik BIEK

Bundesstiftung Baukultur

City-Initiative Stuttgart e. V.

Clever Expandieren

Deutscher Städtetag

Fraunhofer-Institutsteil für industrielle Automation INA des Fraunhofer IOSB

Future Cleantech Architects

GfK SE

Immovativ GmbH

Landeshauptstadt Stuttgart

NAS Smart Platforms GmbH

Polizeipräsidium Stuttgart

Stadt Leverkusen

Stadt Hanau

VeloCARRIER

3Deluxe

Žana Vrhovac | Patrick Ruess | Claudius Schaufler

#elasticity – Experimentelle Innenstädte und öffentliche Räume der Zukunft

Empirische Szenariostudie der Innovationspartnerschaft Innenstadt 2030+ | Future Public Space

Hrsg.: Wilhelm Bauer | Oliver Riedel | Steffen Braun

Vorwort

Welche Qualitäten werden die öffentlichen Räume von morgen aufweisen? Wie werden Innenstädte nach der COVID-19-Pandemie, angesichts des Klimawandels und zunehmend digitaler Lebenswelten zukünftig aussehen? Die Ansprüche an die Innenstadt und die öffentlichen Räume als zentrale Orte unserer Gesellschaft haben sich mit der Zeit gewandelt. Innenstädte befinden sich bereits seit längerer Zeit in einer umfassenden Transformation, welche derzeit noch beschleunigt wird.

Die Schließung des innerstädtischen Einzelhandels, der Gastronomie- und Kulturbetriebe im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie seit März 2020 verstärkt insbesondere die prekäre Lage der Innenstädte kleiner und mittlerer Kommunen, die schon vor der Corona-Pandemie multiplen Stressoren wie dem zunehmenden Online-Handel und wirtschaftlichen Veränderungen ausgesetzt waren. Die Maßnahmen haben eine Zunahme innerstädtischer Leerstände, die Abnahme der Besucherfrequenz und neue Herausforderungen für Gastronomie- und Kulturbetriebe zur Folge. Das Zentrum einer Stadt bedient durch seine grundsätzliche Funktionsvielfalt (Handel und Verwaltung, Gastronomie und Gewerbe, Kunst und Kultur, Freizeit und Wohnen…) eine Vielzahl der Bedürfnisse unserer modernen Gesellschaft und hat folglich eine hohe Bedeutung für unsere Städte und Regionen von morgen.

Die Frage der Revitalisierung und des Bedeutungsgewinns der Innenstadt und des öffentlichen Raums kann folglich nur gelöst werden, wenn eine Alternative zum Status quo entwickelt wird, die der Innenstadt zu neuen Charakteristika der Vitalität und Multifunktionalität bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit verhelfen kann. Sowohl in Smart Cities als auch in klimaneutralen Städten spielen die Zentren eine entscheidende Rolle für die Zukunft – sei es als Schaufenster für Innovationen, als soziale Orte oder Kreativquartiere, als Labor für die Verkehrswende oder als wirtschaftliche Marktplätze. Diese Zukünfte müssen vorausgedacht und aktiv gestaltet werden, damit sie Realität werden können.

Die Innovationspartnerschaft Innenstadt 2030+ I Future Public Space kann durch die Kombination von angewandter Forschung und Praxis einen wesentlichen Beitrag leisten und durch Wissenstransfer sowie konkrete Realexperimente neue Konzepte entwickeln und validieren.

Mit freundlichen Grüßen

Inhalt

Zusammenfassung **4**
Die Thesen im Überblick #futurepublicspace 6

1. Einleitung **8**
Einführung in aktuelle Herausforderungen 14
Kommunal- und Bürger:innenbefragung 16
Kommunalbefragung zu Flächenbedarfen und Hemmnissen 16
Bevölkerungsumfrage zur Nutzung der Innenstadt 18

2. Aktuelle Handlungsfelder der Innenstadt **20**
Relevanzfelder der Innenstadt 23
Wirtschaftliche Relevanz 23
Zivilgesellschaftliche Relevanz der Innenstadt 24
Verkehrstechnische Relevanz der Innenstadt 25
Bauliche Relevanz der Innenstadt 27
Der Einfluss der COVID-19-Pandemie 29
Resilienz und Innenstadt 30
Die Stadtgestaltenden 31

3. Innovationspartnerschaft Innenstadt 2030+ | Future Public Space **36**
Ziele und Projektteilnehmende 39
Methodik – Herangehensweise des Projekts 41

4. Leitszenario #elasticity **42**
Auf dem Weg zum Leitszenario 47
Stakeholder- Analyse und Identifikation der Schlüsselfaktoren 47
Bewertung der Schlüsselfaktoren 49
Ausarbeitung der relevanten Schlüsselfaktoren zu Rohszenarien 50
Entwicklung des Leitszenarios 51
Vom Handlungs- zum Zukunftsfeld 52

5. Zukunftsfelder und Handlungsempfehlungen **56**
Zukunftsfelder der Innenstadt in #elasticity 58
Handlungsempfehlungen 76

6. Transfer in die Praxis **80**
Demokratische, spielerische und experimentelle Innenstadtentwicklung 82
Reallabor und #elasticity 83

7. Quellenverzeichnis **84**

Zusammenfassung

Nachdem sich im vergangenen Jahr die ersten wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie abzeichneten, gerieten auch die städtischen Zentren, der Einzelhandel und die Gastronomie zunehmend in den öffentlichen Diskurs. Die Innovationspartnerschaft »Innenstadt 2030+ | Future Public Space« greift diese Thematik auf, nimmt jedoch eine Perspektive ein, die über die breite öffentliche Berichterstattung hinausgeht. Denn Innenstädte und öffentliche Räume waren schon immer einem kontinuierlichen Wandel unterworfen. Dementsprechend sind viele der in den letzten Monaten verstärkt wahrgenommenen Herausforderungen in erster Linie Merkmale längerfristiger Veränderungsprozesse.

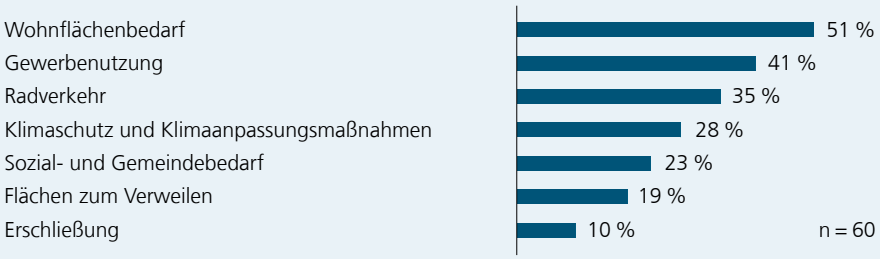
Es wird aufgezeigt, dass eine weitreichende Digitalisierung sowie Aufwertung der öffentlichen Räume und Innenstädte zur Unterstützung der lokalen Wertschöpfung und der innerstädtischen Funktionen unabdingbar sind. Stadtintegrierte Produktion und Lebensmittelerzeugung werden zukünftig eine größere Rolle spielen, wenn es um die Versorgung und Resilienz einer Stadt geht. Auch für das städtische Transportwesen werden innovative und zukunftsfähige Logistik- und Mobilitätskonzepte benötigt. Um den Aufenthaltscharakter der Innenstadt zu steigern, bedarf es einer spielerischen Betrachtung der Innenstadt. Öffentliche Räume und Innenstädte können als Spielplätze für Bürger:innen verstanden werden. Dort kann man sich mit anderen treffen, austauschen und Neues erleben.

Die Studie zeigt die Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten einer zukunftsorientierten Innenstadtentwicklung auf. Damit die Aufenthalts- und Lebensqualität in öffentlichen Räumen erhalten und gestärkt werden kann, werden Thesen für die Zukunft öffentlicher Räume und der Innenstadt abgeleitet. Die kontinuierlichen Veränderungsprozesse in Innenstädten können als herausfordernd wahrgenommen werden. Sie sind jedoch nicht vorbestimmt, sondern können im Zusammenspiel aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft individuell und konstruktiv gestaltet werden. In Innenstädten und öffentlichen Räumen entsteht zukünftig neuer Platz zum Aneignen, Gestalten oder Spielen.

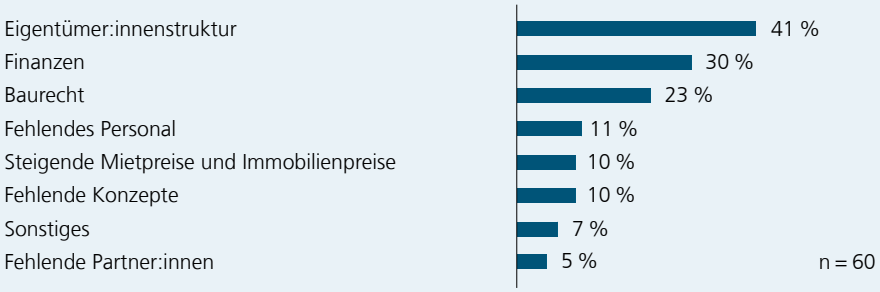
In dieser Studie wird neben der analytischen Untersuchung von Innenstädten und öffentlichen Räumen als erstes Zwischenergebnis des zweijährigen interdisziplinären Verbundprojekts ein Einblick vermittelt, wohin die Transformationsprozesse der Innenstädte und öffentlichen Räume in den nächsten fünf bis zehn Jahren führen können. Hierfür werden im Rahmen eines Leitszenarios Zukunftsfelder und strategische Handlungsempfehlungen vorgestellt. Die Zukunftsfelder münden in 12 Thesen, welche Ausdruck einer experimentellen und spielerischen Zukunft für Innenstädte und öffentliche Räume sein können. Die Leitvision für die Innenstädte und öffentlichen Räume 2030+ dieser Studie vereint dabei einen demokratischen, spielerischen und experimentellen Blick auf die Innenstadtentwicklung der Zukunft. Innenstädte und öffentliche Räume werden zukünftig Räume der Vielfalt, der Gestaltung, der Erlebnisse und des Spielens sein, in denen es gilt, Neues auszuprobieren.

Abb. 1:
Empirische Kernaussagen.
[1, 2]

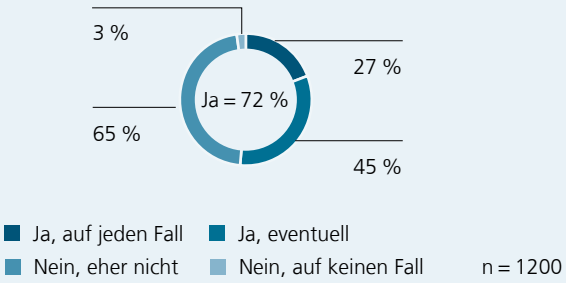
Kommunalbefragung: Welche Flächenbedarfe kommen in den nächsten 5–10 Jahren dazu?



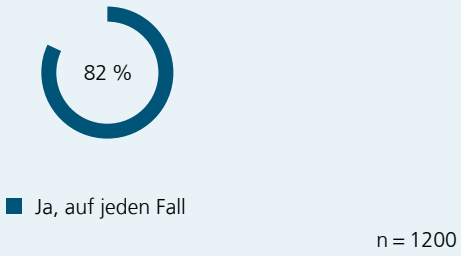
Kommunalbefragung: Hemmnisse bei der Aktivierung Kommunaler Flächenbedarfe



Bürgerbefragung: Wunsch nach Veränderung in der Innenstadt

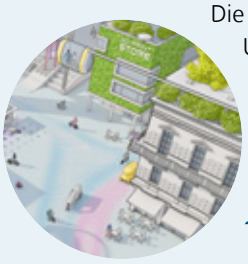


Bürgerbefragung: Wunsch nach zeitlicher Begrenzung / Flexibilität von Angeboten in Innenstädten



Schlüsselfaktoren, die auf die Innenstadt einwirken (Zwischenergebnis aus Szenarioentwicklung)

Die Thesen im Überblick #futurepublicspace



These 1 #urbandesignmatters

Die Baukultur dient als markantes Unterscheidungsmerkmal der Innenstädte, was zu einer zunehmenden Identitätsstiftung zwischen stadtkulturellem Selbstverständnis und gebauter Umwelt führt.

These 2 #mobilitysharingiscaring

Personen- und Logistikverkehre agieren in Symbiose und bilden ein intermodales, digital gesteuertes und barrierefrei zugängliches Gesamtsystem, das Flächeneinsparungen für andere Nutzungen ermöglicht.

These 3 #elasticisfantastic

Urbane Räume werden zu nutzungsneutralen Elastic Spaces, die sich temporär an die aktuellen Flächenbedarfe anpassen lassen.

These 4 #popupcity

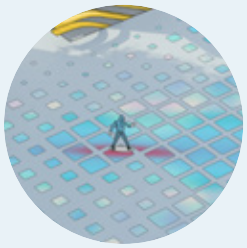
Angebote des Einzelhandels, der Gastronomie und der Kulturwirtschaft werden zeitlich und räumlich flexibel, was eine stetige Weiterentwicklung der städtischen Erlebniswelt ermöglicht.

These 5 #designyourspace

Infrastruktur gewinnt in der Innenstadt 2030+ zusätzliche Funktionen und wird zu einem adaptiven Rahmen, dessen kommunikative Elemente für neue Formen der zwischenmenschlichen Interaktion genutzt werden.

These 6 #mixandmatch

Öffentliche Räume sind nicht nur öffentlich zugänglich, sondern im Diskurs mit anderen Stadtbewohner:innen gestalt- und veränderbar.



These 7 #plugandplay

Die Innenstadt wandelt sich von einem reinen Konsumraum zu einer aktiv gestaltbaren Spielwelt, in der alle Generationen miteinander interagieren und neue Möglichkeiten zur Gestaltung einer abwechslungsreichen Freizeit wahrnehmen.

These 8 #neighborhoodisgood

Die Kombination von Arbeits-, Konsum- und Lebenswelten schafft Räume, deren Nutzungsvielfalt Wege verkürzt und die urbane Lebensqualität auf Ebene der Nachbarschaft steigert.

These 9 #climateproactivecity

Die klimaaktive Innenstadt nutzt naturbasierte Lösungen zur Anpassung der vorhandenen Flächen und Räume an äußere Umwelteinflüsse. Sie ist zugleich Schwamm, Temperaturregler und Schutzraum.

These 10 #urbanproductionison

Umgeben von Quartiersbüros, Co-Working Spaces und Homeoffices kehrt auch die Produktion in die Innenstadt zurück und nutzt anfallende Stoff- und Energiekreisläufe für eine ressourceneffiziente Renaissance des urbanen Kleingewerbes.

These 11 #savetheground

Ein flächensparender und nachhaltiger Umgang mit städtischem Boden und kommunaler Infrastruktur erhöht maßgeblich die Ressourceneffizienz urbaner Lebensstile.

These 12 #digitalisthewaytogo

Die Digitalisierung wirkt als Betriebssystem und Schnittstelle zwischen den Zukunftsfeldern der Innenstadt und ermöglicht ein ganzheitliches digitales Abbild der analogen Welt, das als evidenzbasierte Grundlage in der Planung genutzt wird.

1. Einleitung

Im Fokus der Studie stehen die kontinuierlichen Veränderungsprozesse der Innenstädte und öffentlichen Räume. Zur Einführung in die Thematik werden zunächst die charakteristischen Eigenschaften des Forschungsgegenstandes erläutert. Die Begriffserläuterungen spiegeln das zugrundeliegende Verständnis der räumlichen Teilgebiete wider und bilden somit die Grundlage für die folgenden Kapitel. Darauf aufbauend werden die aktuellen Problematiken und Herausforderungen der urbanen Räume aufgezeigt. Verstärkt wird in diesem Kontext auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, auf den Strukturwandel durch Digitalisierungsprozesse und auf die wandelnden gesellschaftlichen Ansprüche an die Innenstädte eingegangen.

Um weitere Kenntnisse über den aktuellen Status in deutschen Innenstädten zu erhalten und multiperspektivisches Wissen zu den Bedarfen der Kommunen und Bürger:innen zu gewinnen, wurden im Rahmen der Innovationspartnerschaft »Innenstadt 2030+ I Future Public Space« Befragungen durchgeführt. Die Ergebnisse der Befragungen bilden die Grundlage für die konzipierten Handlungsfelder, mit denen Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten für zukunftsorientierte Innenstadtentwicklung aufgezeigt werden. Die im urbanen Kontext auftretenden Herausforderungen erfordern neue, spielerische und innovative Ansätze für innerstädtische Nutzungs- und Handlungsmöglichkeiten, die zum Bedeutungserhalt der öffentlichen Räume beitragen. Ziel der Studie ist es Zukunftsfelder und Thesen aufzuzeigen, die richtungsweisend für zukunftsorientierte Innenstadtentwicklung sein können (vgl. Abb. 2).

Aufbau und Ziel der Studie

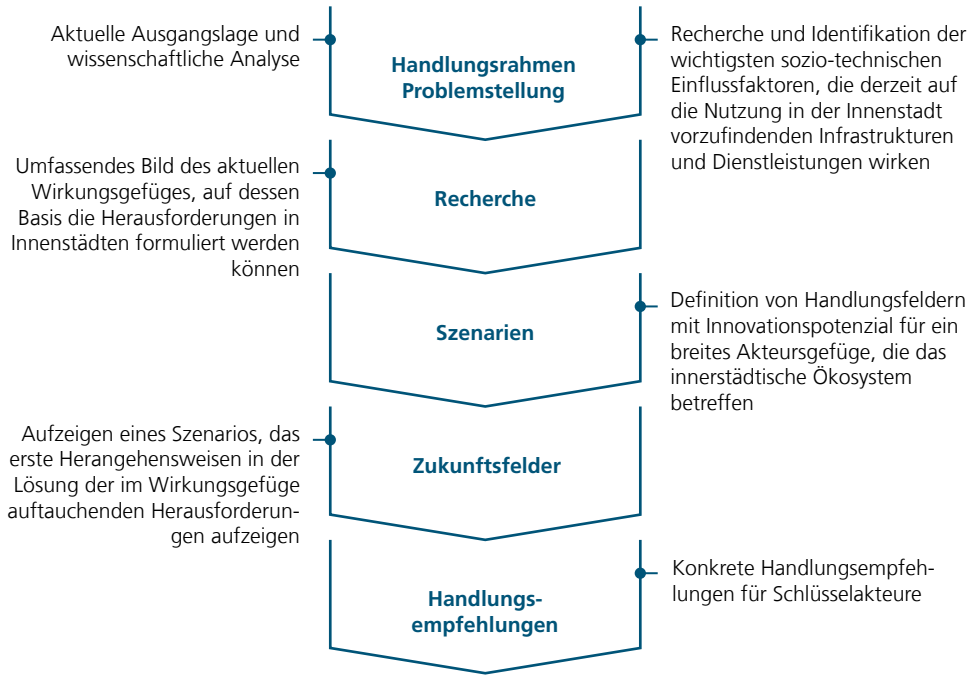


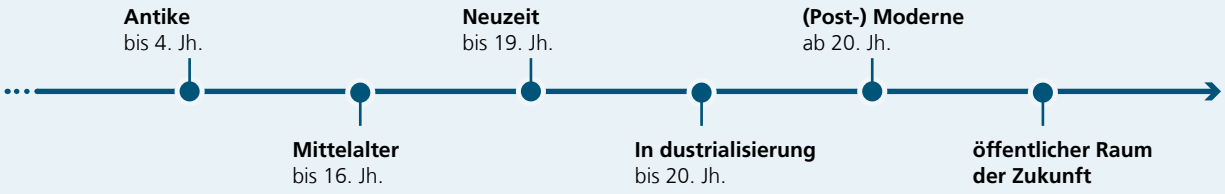
Abb. 2: Methodisches Vorgehen. [1]

Die Betrachtung verschiedenster europäischer Klein-, Mittel- und Großstädte deckt neben den sich stark unterscheidenden Größen, Formen und topographischen Gegebenheiten einen sich stets ähnelnden Zusammenhang auf. Alle Städte verfügen über ein mehr oder weniger vitales Zentrum, das durch eine hohe Funktions- und Akteursdichte, Fußgängerzonen und einen hohen Filialisierungsgrad gekennzeichnet ist. Die Bedeutung dieser räumlichen Konzentration für die Gesamtstadt ist somit schon aus der Vogelperspektive zu erahnen. Wichtige historische und architektonische Bauwerke sowie die zentralen Wahrzeichen und Denkmäler liegen in deutschen Städten mehrheitlich im Zentrum, denn diese stellen häufig die ersten und ältesten Siedlungsgebiete einer Stadt dar. Dort befinden sich die geschichtlichen Wesenszüge der Stadt gepaart mit Einkaufsstraßen, Wirtschaftsunternehmen und hochfrequentierten Verkehrsknotenpunkten. Daher ist das städtische Zentrum bis dato ein wichtiger Ort im urbanen Raum, an dem Akteur:innen aus Finanz-, Kultur-, Handels-, Verkehrs- und Logistiksektoren um die knappen Flächen konkurrieren. Des Weiteren sind städtische Zentren Innovationsmotoren. Die kreative Klasse und Forschungsinstitute befinden sich häufig in zentralen Lagen, weshalb soziotechnische Innovationen, kreative Ideen und politische sowie gesellschaftliche Umbrüche bereits in der Vergangenheit oftmals ihren Ausgangspunkt in urbanen Räumen hatten.

Aktuell befinden sich die Innenstädte jedoch vor allem bezogen auf die zentrale Handelsfunktion und die damit einhergehende dichte Frequenz in einem Transformationsprozess. So zeichnet sich ab, dass die zentrale innerstädtische Handelsfunktion in Form des stationären Einzelhandels nicht mehr ausreicht, um die Belebung und Förderung einer agilen und optimal genutzten Innenstadt voranzutreiben. Neue und alternative Perspektiven innerstädtischer Nutzungs- und Handelskonzepte sind daher nötig, damit öffentliche Räume und Innenstädte weiterhin ihre Funktion als Ort des sozialen Miteinanders und Austauschs sowie als Ort des Handels ausüben können. Besonders die Pandemiesituation hat aufgezeigt, wie wichtig Räume und Orte für den sozialen Austausch und damit für die mentale Gesundheit und die Lebensqualität von Bürger:innen sind.

Im Rahmen dieser Studie sollen die aktuellen Herausforderungen der Innenstadt analysiert werden und als Basis für die Definition möglicher Potenziale der zukünftigen Innenstadt dienen.

Zeitstrahl – Öffentliche Räume und Stadtzentren im historischen Kontext



Antike
- Die griechische Agora als wirtschaftliches und politisches Zentrum
- Gesellschaftlicher Versammlungsort und Treffpunkt
- Agora = frei von Bebauung

Mittelalter
- Marktrecht Handelsort als öffentlicher Raum
- Öffentlicher Raum als eigenständige Kategorie
- Aufkommen des »stationären Handels« Gebäudeteilung und Differenzierung in Wohn- und Handelsfunktion

Neuzeit
- Ästhetische Gestaltung öffentlicher Räume und Parkanlagen
- Zunehmende Verlagerung des Handels in die Innenräume stationärer Handel

Industrialisierung
- Städte als Handelszentren
- Funktionstrennung/Zonierung als Planungsdogma
- Dezentralisierung und Suburbanisierung des Wohnens
- Öffentliche Räume verstärkt privatisiert

(Post-) Moderne
- Entwicklung von Planungsinstrumenten und erste Steuerung der baulichen Ordnung
- Öffentliche Räume oft als räumliche Gelenke
- Handelsorientierte Ausstattungselemente der Fassaden und Plätze
- Integration von Grünanlagen, Differenzierung, Wege, Fußgänger, Fahrzeuge etc.

öffentlicher Raum der Zukunft
- (Agilität)
- Mehrfachnutzung und Nutzungsmischung
- nachhaltig und klimafreundlich

Abb. 3:
Historische Übersicht. [1]

Begriffsverständnis – Was ist Innenstadt und was ist der Öffentliche Raum?

Das Untersuchungsfeld dieser Studie bilden das europäische städtische Zentrum, die Innenstadt und die öffentlichen Räume. Eine allgemeingültige Definition für öffentliche Räume und Innenstadt ist nicht abschließend geklärt. Dafür sind Landschaft und Bandbreite an innerstädtischen öffentlichen Räumen zu vielfältig. Daher wird in diesem Abschnitt eine kompakte Übersicht der Begrifflichkeiten aufbereitet, um ein Verständnis für die Begriffe und die ihnen zugesprochene Bedeutung zu erhalten.

DIE INNENSTADT

Die Innenstadt ist ein vielschichtiger Raum mit unterschiedlichen Funktionen, Nutzungen und Ebenen, welche nicht immer klar voneinander zu trennen sind. Zur Erfassung der Begrifflichkeiten, die das städtische Zentrum beschreiben, dienen modellhafte Überblicke der Stadtstrukturen als Orientierungs- und Restriktionshilfe.

Das Innenstadtmodell nach Wietzel beschreibt die bereits definierten einzelnen Teilbereiche der Innenstadt sehr anschaulich [4]. Zu Innenstadt gehören demnach die Fußgängerzone, die Bahnhofsumgebung und eine Altstadt oder historische bzw. identitätsstiftende Strukturen. Diese innerstädtischen Teilbereiche sind eingebettet in ein Einzugsgebiet, die Reststadt, in der das Wohnen als Nutzfunktion zunimmt und sich die Dichte des tertiären Sektors der City verringert [5]. Dabei ist wichtig, dass einzelne Zonen nicht klar voneinander zu trennen sind und Teilfunktionen fließend ineinander übergehen (vgl. Abb. 4). Zu beachten ist dabei jedoch, dass sich Städte und ihre Zentren maßgeblich in ihrer gewachsenen Größe und Struktur unterscheiden und eine Erfassung lediglich als Tendenz innerstädtischer Strukturen dient.

Insgesamt nehmen die Innenstadt und ihr öffentlicher Raum also eine Rolle ein, die über den Bedarf der Versorgungs- und Handelsfunktion hinausgeht. Diese Bedeutung diente über viele Jahre hinweg als Anziehungspunkt und Alleinstellungsmerkmal der Innenstadt gegenüber anderen Bezirken. Die Innenstadt ist ein Ort mit hochkonzentriertem und vielfältigem Angebot.

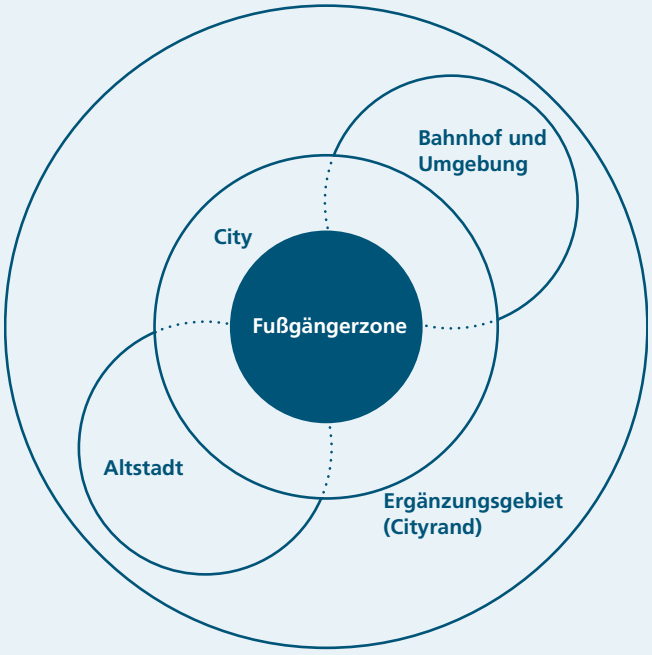


Abb. 4:
Innenstadtmodell nach Wietzel, Schematische Darstellung der innenstädtischen Teilbereiche. [4]

DIE STADT

Der Begriff der Innenstadt ist ohne den Begriff der Stadt nicht denkbar. Die Perspektive auf den Stadtbegriff spielt für das Verständnis von Stadt eine wesentliche Rolle. Es können administrative, historisch-juristische, bauliche, soziologische und andere Blickwinkel auf die Stadt unterschieden werden.

Der administrative Stadtbegriff nimmt Einwohnerschwellenwerte in den Blick, während der historisch-juristische Begriff die Stadt in Bezug auf die sich entwickelnden Stadttypen und ihre Kategorisierung in kreisfreie und kreisangehörige Städte betrachtet.

Zudem spielt neben dem soziologischen Stadtbegriff, der sich vor allem auf die Stadtbevölkerung, ihre Clusterungen und Segregationen bezieht, auch der geographische Stadtbegriff eine wesentliche Rolle. Dieser bezieht sich auf raumbezogene Kriterien zur Abgrenzung zwischen Zentrum und Peripherie, Großstadt und Megastadt sowie räumlichen Clusterungen innerhalb der Stadt [6].

Die Stadt zeichnet sich durch ihre Größe und Zentralität, Bevölkerungs- und Bebauungsdichte sowie durch ihre funktions- und sozialräumliche Differenzierung aus und unterscheidet so den urbanen Raum maßgeblich vom peripheren Umland [7].

Fazit

Die Innenstadt ist eines der Teilgebiete der städtischen Region, die sich durch vielfältige Funktionen auszeichnen. Sie gilt als Ausgangspunkt für gesellschaftliche Entwicklungen, als identitätsstiftend und repräsentiert zivilgesellschaftliche Identitäten. Die öffentlichen Räume der Innenstädte werden von verschiedenen Akteur:innen gestaltet und stellen somit komplexe Gefüge dar. Die Nutzbarkeit und Zugänglichkeit der öffentlichen Räume ist eine Voraussetzung für inklusive Stadtgestaltungsprozesse und das aktive Gemeinschaftsleben. Einhergehend mit gesellschaftlichen Veränderungen unterliegen Innenstädte und öffentliche Räume einem stetigen Wandel. Um den urbanen Herausforderungen entgegenzuwirken und nachhaltige Handlungsstrategien entwickeln zu können, ist ein aktives Umdenken erforderlich.

DER ÖFFENTLICHE RAUM

Für den öffentlichen Raum gibt es keine allgemeingültige oder abschließende Definition. Es lassen sich aber Begriffsbestimmungen unter Berücksichtigung rechtlicher, räumlicher, sozialer, planerischer und weiterer Gesichtspunkte vornehmen. Der öffentliche Raum der Innenstadt, seine Nutzbarkeit und Zugänglichkeit ist Voraussetzung für eine inklusive Stadtgestaltung und ein aktives Gemeinschaftsleben. In diesen Gestaltungsprozess sind zahlreiche Akteur:innen involviert, sodass der öffentliche Raum zu einem komplexen Gefüge unterschiedlicher Interessengruppen wird. Öffentlicher Raum ist nicht isoliert zu betrachten. Es gibt nicht den öffentlichen Raum, vielmehr stehen öffentlichen Räume in einem Netzwerk zueinander und übernehmen unterschiedliche Funktionen. Öffentliche Räume sind Begegnungsräume, Orte für Beteiligungsprojekte, für Demonstration und Konfrontation. Es werden also Verhältnisse zwischen Menschen im öffentlichen städtischen Raum definiert sowie das Verhältnis zwischen Individuum und Gesellschaft gespiegelt.

Der öffentliche Raum bietet einerseits eine Bühne für genannte Aushandlungsprozesse, andererseits wird diese Bühne jedoch erst durch die prozessual stattfindenden Praktiken und das Aufeinandertreffen von Menschen produziert. Auch die Fähigkeit, im urbanen Raum zu experimentieren und somit öffentliches Leben mitzugestalten, ist durch die Aneignung des öffentlichen Raums gegeben. Dabei ist die Zugänglichkeit desselben ein wichtiges Kriterium. Die Grenze des öffentlichen Raums verschwimmt in der Praxis trotz juristischer Urteile und Definitionen.

Die Bedeutung der städtischen öffentlichen Räume wird definiert durch Öffentlichkeit und Politisierung, die sich im Laufe der Zeit gewandelt hat (vgl. Abb. 3). Durch Privatisierungsprozesse und die Verlagerung des Marktes in Kaufhäuser, Galerien und Passagen wird die Öffentlichkeit verstärkt absorbiert und modifiziert. So werden auch Flächen, die privatwirtschaftlich betrieben werden, wie die Außengastronomie oder Parkflächen, als öffentliche Räume wahrgenommen [8], obwohl diese rechtlich privatwirtschaftlich betrieben sind und durch Hausordnungen nicht immer der Öffentlichkeit zu Verfügung stehen.

Die Bedeutung des städtischen öffentlichen Raums ist somit wesentlich von einem Gefühl der möglichen Aneignung durch ihre Nutzer:innen abhängig. Durch den stetigen Wandel öffentlicher Räume, der mit den strukturellen und wirtschaftlichen Entwicklungen der Innenstadt einhergeht, hängt die Bedeutung des öffentlichen Raums jedoch stark von ihrer städtebaulichen und wirtschaftlichen Gestaltung ab.

Einführung in aktuelle Herausforderungen

Historisch betrachtet haben öffentliche Räume und Innenstädte eine immense Bedeutung für alle Bürger:innen, da sie auf verschiedenen Ebenen nutzbar und erlebbar sind. In der Theorie gelten Innenstädte und öffentliche Räume als Multifunktionsorte, in denen sozialer Austausch, Handel, Kommunikation, politische Partizipation und Diskurse sowie Verkehr und Freizeit stattfinden. In der Praxis sieht es seit einigen Jahren eintöniger aus. Lediglich der Einzelhandel dominiert das Innenstadtbild. In den letzten Jahren ist nicht viel »Neues« entstanden [9]. Durch die COVID-19-Pandemie verschärfte sich die Situation in den Innenstädten und öffentlichen Räumen, die aufgrund des Lockdowns als Ort des Miteinanders und Austauschs fast komplett wegfielen. So wurde deutlich, welch immense Bedeutung sie für das soziale Zusammenleben und den wirtschaftlichen Austausch haben [9].

Dabei hat die Pandemie lediglich sichtbar gemacht, dass sich Innenstädte und öffentliche Räume bereits seit einigen Jahren in einem umfassenden Transformationsprozess befinden. Innenstädte waren bisher Orte des Handels. Durch den fortlaufenden Strukturwandel, in dessen Zentrum die digitale Transformation steht, verändern sich der Handel und das Finanzwesen sowie der Dienstleistungssektor und damit die primären Funktionen der Innenstädte.

Der Digitalisierungsprozess wirkt sich seit mehreren Jahren immer stärker auf den Einzelhandel, die Banken und auch auf die Gastronomie aus, was sich an dem gestiegenen Anteil des Online-Handels am Einzelhandelsumsatz in Deutschland erkennen lässt [10].

Somit stellt der Strukturwandel die Bedeutungsprinzipien der Innenstadt grundlegend in Frage. Zu den Bedeutungsprinzipen und somit auch zu den Relevanzfeldern der Innenstadt zählen mindestens vier übergeordnete Kategorien:

Zivilgesellschaftliche Relevanz
Ort für Kommunikation, sozialen Austausch, Partizipation und weitere zivile Bedürfnisse der Bevölkerung

Wirtschaftliche Relevanz
Standort für Handel, Dienstleistung und Finanzen

Verkehrstechnische Relevanz
Zentrale Lage und Verkehrsknotenpunkt mit vielfältigen Mobilitätsangeboten

Bauliche Relevanz
Ort für Veranstaltungen, Baukultur und Erlebnis sowie Identifikation

Wenn Lebensmittel, Textilien, elektronische Geräte, Bank- und Finanzwesen und alle weiteren Bedarfe, die die Innenstadt abdeckt, bequem online erhältlich sind, welche Attraktoren zeichnen dann die Innenstadt als Ort des Handels noch aus? Nehmen Distributions- und Logistikzentren den Platz heutiger Einkaufszentren ein? Dies sind Fragen, die deutlich machen, dass der Strukturwandel eine grundsätzliche Herausforderung für die Innenstädte darstellt. Messbar werden diese Herausforderungen beispielsweise an der sinkenden Besucher:innenfrequenz im innerstädtischen Raum und einer damit einhergehenden Abnahme der Flächenproduktivität im Einzelhandel, im Dienstleistungssektor und im Finanzwesen [10].

Der Anspruch an die Innenstadt wandelt sich von einem reinen Konsum- hin zu einem Erlebnisort, der konsumunabhängige Aufenthaltsqualitäten im urbanen Raum voraussetzt. So kann die Funktion des stationären Einzelhandels nicht mehr die primäre Rolle des Frequenztreibers übernehmen. Der Strukturwandel trägt im Status quo nicht dazu bei, diesen Ansprüchen gerecht zu werden.

Stattdessen wirkt er sich zusätzlich negativ auf die Aufenthaltsqualität der Innenstädte aus. Betrifft er zunächst nur die wirtschaftliche Bedeutung der Innenstadt, überträgt sich die Abnahme der Kund:innen- und Besucher:innenfrequenz auch schnell auf die zivilgesellschaftliche Bedeutung der Innenstadt. Bei Vitalitäts- und Vielfaltsverlust besteht nicht nur ein sinkender Anreiz des Innenstadtbesuchs, sondern damit einhergehend eine Bedrohung der urbanen Lebenskultur und der gesellschaftlichen Identität [1]. So kann das Aufeinandertreffen und Kommunizieren im öffentlichen Raum nicht stattfinden, wenn keine Anreize geschaffen werden, mobil zu werden. Austausch, Kommunikation, Handel und das Entdecken von »Neuem« sind dabei Schlüsseleigenschaften von öffentlichen Räumen und Innenstädten.

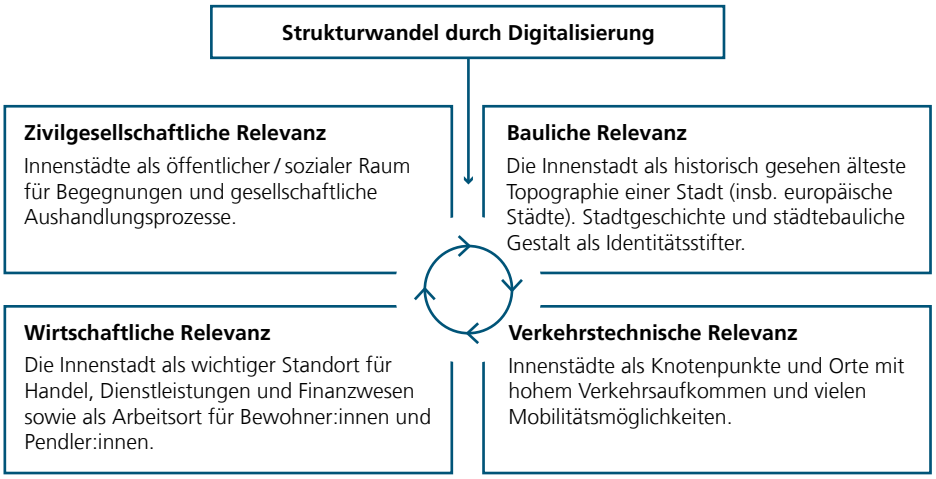


Abb. 5: Relevanzfelder. [1]

Fazit

Der Bedeutungsverlust der Innenstädte lässt sich schon seit Jahren beobachten. Die durch ihn entstehenden Transformationsprozesse in Innenstädten sind also kein neues Phänomen und die daraus resultierenden Herausforderungen werden langfristig bestehen bleiben. Die Pandemie verursacht eine Beschleunigung der Transformationsprozesse. Dies macht die Entwicklung neuer, innovativer und flexibler Konzepte zur Anpassung an die sich wandelnden Ansprüche an Innenstädte und öffentliche Räume umso relevanter.

Kommunal- und Bürger:innenbefragung

Im Rahmen der Innovationspartnerschaft »Innenstadt 2030+ | Future Public Space« wurden zwei Befragungen durchgeführt. Kommunen und Bevölkerung wurden zu ihren Bedarfen und Wünschen an den innerstädtischen Raum befragt. Das Ziel der beiden Umfragen war es, einen multiperspektivischen Überblick über den Status quo und die Bedarfe in den Innenstädten zu erlangen. Darauf aufbauend konnten dann die Ziele und Aktivitäten der Innovationspartnerschaft konkretisiert werden.

Prägend für die Zukunft der Kommunen sowie deren Innenstädte sind eine umfassende Verschiebung von Flächenbedarfen, die Herausforderung, diese zu aktivieren und der Wunsch der Bevölkerung nach Veränderungen in der Innenstadt. Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der Befragungen erläutert.

Kommunalbefragung zu Flächenbedarfen und Hemmnissen

Aktuelle kommunale Bedarfe mit Fokus auf Flächenbedarfe und Herausforderungen der Stadtentwicklung wurden im Kontext einer Befragung vom Fraunhofer IAO und den Stadtrettern von ca. 60 Kommunen in der Bundesrepublik analysiert. Die Themen Leerstand, aktuelle Flächenbedarfe, zukünftige Flächenbedarfe, Digitalisierung und relevante Megatrends standen dabei im Vordergrund. Die Ergebnisse der Kommunalbefragung bilden eine sinnvolle Grundlage, um zu identifizieren, welche Schwerpunkte gesetzt werden und welche Herausforderungen im Rahmen der weiteren Forschung beachtet werden sollten.

Die aktuellen gebäudebezogenen Flächenbedarfe sind besonders im Bereich Gewerbe und Wohnen zu finden. Die Abbildungen 6 und 7 zeigen, dass aktuell und auch zukünftig ein erhöhter Bedarf an Wohnflächen besteht. Auch der Flächenbedarf für Gewerbe- und Radverkehr in den Kommunen bleibt weiterhin hoch. Dieses wird mit Perspektive auf den zukünftigen Bedarf ergänzt durch Flächen für Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen, Flächen für den Sozial- und Gemeindebedarf und Verweilflächen (vgl. Abb. 6). Als weniger relevant hingegen werden Flächen für den Automobilverkehr und den stationären Einzelhandel beurteilt. Im Kontext der COVID-19-Pandemie werden außerdem kurzfristige Flächenbedarfe besonders in den Bereichen der Außengastronomie, des Gewerbes sowie des Radverkehrs genannt.

Die Aktivierung benötigter Flächen stellt in den Kommunen häufig eine Herausforderung dar. Die größten Hemmnisse sind vor allem die vorherrschende Eigentümer:innenstruktur, begrenzte finanzielle Mittel sowie das vorliegende Baurecht. Des Weiteren erschweren steigende Grundstücks- und Immobilienpreise die kommunale Flächenaktivierung für eine zukunftsweisende Stadtentwicklung (vgl. Abb. 7). In einer besseren finanziellen Ausstattung der Kommunen sehen einige Städte eine Möglichkeit, um dieser Aufgabe gerecht zu werden.

Die Digitalisierung in den Kommunen schreitet im Vergleich eher inhomogen voran. Nur wenige Kommunen verfolgen eine Digitalisierungsstrategie oder haben bereits eigene Modellprojekte umgesetzt. Die Bedarfe werden allerdings eindeutig in den Bereichen Verwaltung und Bildungseinrichtungen platziert. Seitens der Kommunen spielen demnach die Digitalisierungsbedarfe des Einzelhandels, des öffentlichen Raums sowie der Gastronomie eine untergeordnete Rolle – Allerdings ist das Bewusstsein vorhanden, dass Handlungsfelder wie Mobilität und Verkehr, Tourismus und Stadtmarketing, Einzelhandel sowie Stadtzentrum und Innenstadt über ein enormes Potenzial durch die Digitalisierung verfügen.

Die Einflüsse aktueller Megatrends auf das urbane Gefüge und somit auch auf die Innenstadt sind zukünftig von zentraler Bedeutung. Die Kommunen sind sich dessen bewusst und setzen sich mit den Herausforderungen und Chancen dieser Trends für die Stadt auseinander.

Dieses Bewusstsein ist auch daran erkennbar, dass mehr als die Hälfte der befragten Kommunen derzeit Projekte umsetzen oder initiieren, welche maßgebende Auswirkungen auf die Innenstadt haben werden. Eine besondere Relevanz kommt den Themen demographischer Wandel, veränderte Arbeitswelten, Urbanisierung, Umwelt- und Klimabelastung sowie digitale Transformation zu.

Zusammenfassend ist erkennbar, dass Flächenbedarfe und Flächenverfügbarkeiten (in Form von Leerständen) zu großen Teilen koexistieren. Eine sinnvolle Umnutzung von Leerständen zu Gunsten der kommunalen Flächenbedarfe scheitert jedoch noch häufig an den Eigentumsverhältnissen sowie den finanziellen Möglichkeiten. Es gilt, diese Konfliktfelder im Kontext dieser Studie mitzudenken und zukünftige Flächenbedarfe für Wohn-, Gewerbe- und Radverkehr in den Prozess der Szenariobildung und Realexperimente miteinzubeziehen.

Wo besteht derzeit Flächenbedarf?

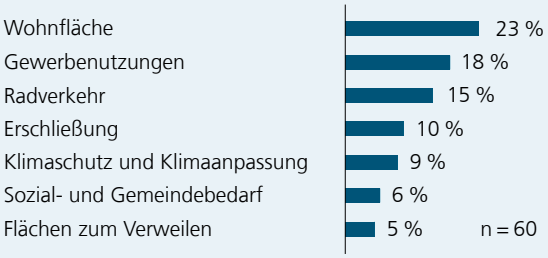


Abb. 6:
Aktuelle Flächenbedarfe der Kommunen, n= 60, Mehrfachnutzungen zulässig, hier die sieben häufigsten Nennungen. [1]

Welche Flächenbedarfe kommen in den nächsten 5–10 Jahren dazu?

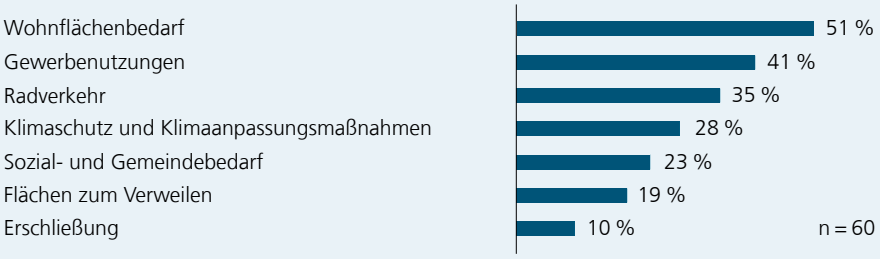


Abb. 7:
Zukünftige Flächenbedarfe der Kommunen, n=60, Mehrfachnennungen zulässig, hier die sieben häufigsten Nennungen. [1]

Hemmnisse bei der Aktivierung kommunaler Flächenbedarfe

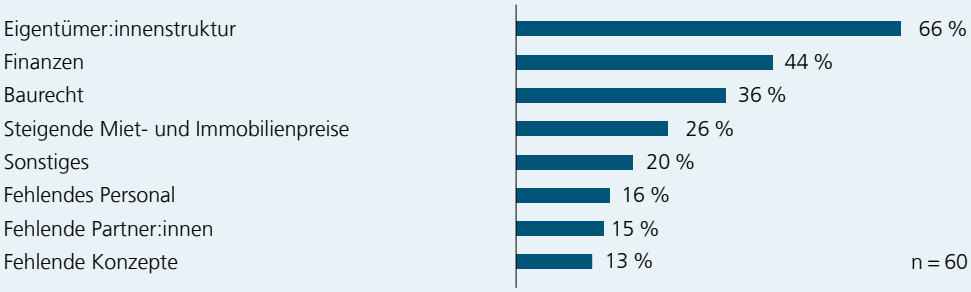


Abb. 8:
Hemmnisse bei der Aktivierung kommunaler Flächenbedarfe, n=60, Mehrfachnennungen zulässig, hier die acht häufigsten Nennungen. [1]

Bevölkerungsumfrage zur Nutzung der Innenstadt

Um einen nahezu ganzheitlichen und aussagekräftigen Überblick über die Bedarfe und Ansprüche an Innenstädte zu erhalten, wurde neben den Kommunen auch die Bevölkerung in einer repräsentativen Umfrage (N = 1200) der GfK zu ihren Wünschen an die Innenstadt befragt.

Die Stichprobe der befragten Bürger:innen spiegelt in ihrer Verteilung bezüglich der Merkmale Geschlecht, Alter, Region die gesamtdeutsche Grundgesamtheit wider. Zudem wurden weitere soziodemografische Merkmale der Haushalte erfragt.

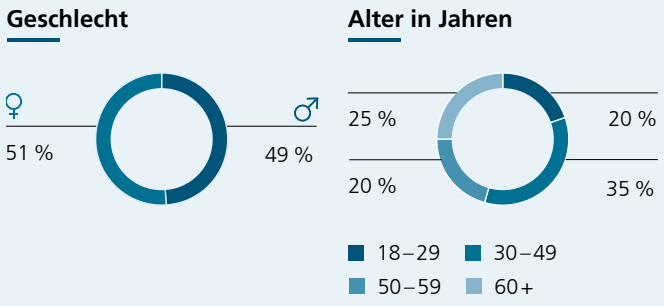


Abb. 9:
Soziodemographie der Stichprobe. [2]

Drei Viertel der Befragten (72 Prozent) äußern den Wunsch nach umfassenden Veränderungen in den Innenstädten. Dieses Ergebnis unterstreicht den Transformationsdruck, dem die Innenstädte bereits seit geraumer Zeit ausgesetzt sind.

Wunsch nach Veränderung in der Innenstadt

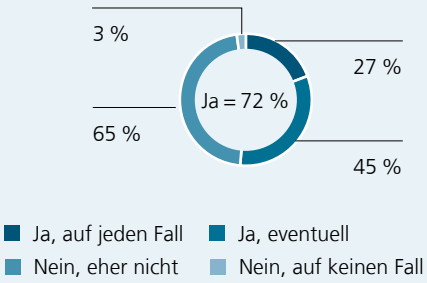


Abb. 10:
Wunsch nach Veränderung in der Innenstadt. Frage: Soll die nächstgelegene Innenstadt im Hinblick auf Einkauf und Freizeitangebote in Zukunft anders aussehen? Ja auf jeden Fall und ja, eventuell (Gesamt 72 Prozent). [2]

Außerdem haben 82 Prozent der Befragten den Wunsch, dass sich innerstädtische Angebote auch zeitlich begrenzt und flexibel für andere Nutzungen verändern lassen (z. B. Umwandlung von Straßen oder Parkplätzen für andere Zwecke, neue Zwischennutzung leerstehender Gewerbeimmobilien, usw.). Die Bevölkerung bevorzugt demnach Abwechslung in der Gestaltung und Nutzung der Innenstadt. Flexible Nutzungsformen fordern neue, innovative und durchdachte Innenstadtkonzepte. Dies stellt eine Herausforderung für Kommunen und innerstädtische Akteur:innen dar.

Die bekannten innerstädtischen Angebote, wie Einzelhandel, Gastronomie, Mobilität sowie temporäre und längerfristige Aktionen, sollten weiterhin fester Bestandteil von Innenstädten und dem öffentlichen Raum bleiben.

Der Einzelhandel ist für die Befragten nach wie vor ein wichtiger Bestandteil der Innenstadt. Aus der Umfrage ist aber auch ersichtlich, dass die Mehrheit der Befragten sich vor allem kleine, auf bestimmte Themen spezialisierte Läden wünscht. Außerdem wächst die Nachfrage nach flexiblen Einkaufskonzepten, die »rund um die Uhr« verfügbar sind und nach Abholstationen für vorbestellte Waren aus dem Innenstadthandel.

Für fast die Hälfte der Befragten sind mehr Gastronomieangebote in der Innenstadt weiterhin von Bedeutung. Coronabedingt nehmen Take-Away-Angebote neben Restaurants und Cafés eine immer wichtigere Rolle ein.

Auch umfangreiche Mobilitätsangebote und damit einhergehend eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt sind von zentraler Bedeutung. Der Wunsch nach besseren und mehr Radverkehrswegen (39 Prozent) sowie Park & Ride-Angeboten (33 Prozent) als Alternativen zum MIV ist zwar ansatzweise vorhanden, dennoch bevorzugt die Hälfte der Befragten mehr nahegelegene Parkplätze in der Innenstadt. Viele Deutsche wollen auch in Zukunft für den Besuch der Innenstadt ungern auf das eigene Auto verzichten.

Neben umfangreichen Mobilitätsangeboten sind den Befragten auch mehr (verkehrs-) beruhigte Zonen (56 Prozent), beispielsweise für die Gastronomie, wichtig. Gleichzeitig darf ein breitgefächertes Unterhaltungsangebot, insbesondere temporäre Aktionen und Veranstaltungen zu unterschiedlichen Themen (47 Prozent), nicht fehlen.

Deutschen Zentren fehlt es offensichtlich an Verweilmöglichkeiten im Freien, denn besonders wichtig ist den Befragten die Aufenthaltsqualität (91 Prozent) in der Innenstadt. Der Wunsch nach mehr Sitzbänken (56 Prozent), attraktiven Bereichen, um sich in der Stadt aufzuhalten (56 Prozent) sowie mehr Grünflächen und Parkanlagen (54 Prozent) zeigt deutlich, dass es vielerorts an frequenzberuhigten Aufenthaltsbereichen fehlt. (vgl. Abb. 11)

61 Prozent der Befragten kennen die Pläne Ihrer Gemeinde nicht, die bei der Innenstadtentwicklung verfolgt werden. Dennoch möchten immerhin zwei Drittel der befragten Bürger:innen neben dem starken Wunsch nach Veränderung und Flexibilisierung innerstädtischer Angebote künftig stärker in die Planung und Gestaltung der Innenstadt eingebunden werden.

Bezogen auf die COVID-19-Pandemie bevorzugt ein Teil der Befragten trotz pandemiebedingter Einschränkungen den Einkauf in der Innenstadt (35 Prozent). Knapp die Hälfte macht den Einkauf (online oder stationär) während der Pandemie abhängig vom Produkt.

Insgesamt sind die Bedürfnisse der Bürger:innen in einem hohen Maße breit gestreut. Eine Berücksichtigung dieser Bedürfnisse erfordert demnach das Agieren auf mehreren unterschiedlichen Relevanzfeldern der Innenstadt. Zudem sind Konfliktpunkte, wie eine möglichst uneingeschränkte Mobilität und ein gleichzeitiger verkehrsberuhigter Aufenthalt in der Innenstadt mitzudenken und zu diskutieren. Fest steht jedoch, dass der Wunsch nach Veränderung bei der großen Mehrheit der Befragten präsent ist, was die Notwendigkeit einer tiefgreifenden Aufarbeitung und eines Neudenkens des innerstädtischen Status quo unterstreicht.

Welche der folgenden Angebote möchten Sie zukünftig in der Innenstadt und im sogenannten öffentlichen Raum mehr vorfinden?

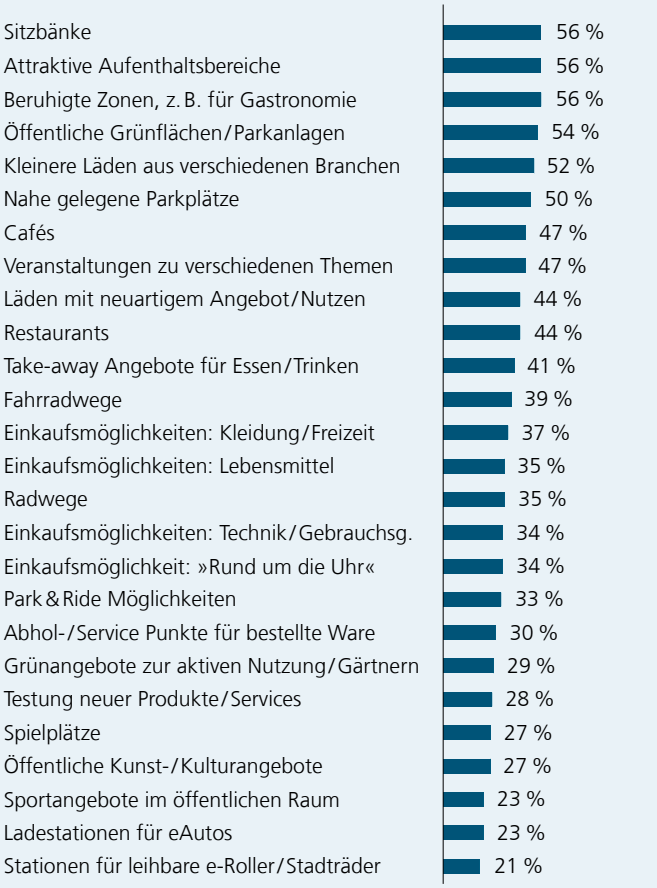


Abb. 11:
Übersicht über mehr gewünschte Angebote in Innenstädten. [2]

Fazit

Um einen multiperspektivischen Überblick zu erlangen, wurden die Bevölkerung und Kommunen zu Bedarfen und Wünschen für die Gestaltung innerstädtischer Räume befragt. Kommunen sind sich der Einflüsse aktueller Megatrends auf urbane Gefüge bewusst und setzen sich bereits mit den damit einhergehenden Herausforderungen und Chancen auseinander. Besonders bezüglich der Flächennutzung gilt es Lösungsansätze für bestehende Konfliktfelder zu entwickeln. Der Transformationsdruck wird zusätzlich durch die von der Bevölkerung gewünschten Veränderungen in Innenstädten verstärkt. Erforderlich sind innovative und strategische Innenstadtkonzepte, die sich durch Flexibilität und Abwechslungsreichtum auszeichnen und zur gesteigerten Aufenthaltsqualität in Innenstädten beitragen.

2. Aktuelle Handlungsfelder der Innenstadt

Um die zukünftige Entwicklung der Innenstädte differenzierter betrachten zu können, findet im Folgenden eine Clusterung der Teilfunktionen der Innenstädte statt. Unterschieden wird zwischen der wirtschaftlichen, zivilgesellschaftlichen, verkehrstechnischen und baulichen Relevanz der Innenstadt. Nur durch die holistische Betrachtungsweise aller Teilfunktionen und ihrer Verflechtungen können Ansätze entwickelt werden, die den Bedürfnissen der diversen Akteur:innen und Bevölkerungsgruppen im urbanen Raum gerecht werden. Angesprochen werden in diesem Kontext auch die Herausforderungen, die in den Relevanzfeldern sichtbar werden. Problematiken, die im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie in innerstädtischen Räumen auftreten, werden gesondert thematisiert.

Daran anknüpfend wird auf die Resilienz von Stadtsystemen eingegangen. Dabei wird hervorgehoben, dass die Anpassungsfähigkeit und Weiterentwicklung lernfähiger urbaner Systeme für die zukünftigen Herausforderungen im städtischen Kontext von Bedeutung sind.

Zur Formulierung eines innovativen Leitszenarios für die Innenstadt der Zukunft ist neben der Ausarbeitung kommunaler Bedarfe ein Überblick über die unterschiedlichen Relevanzfelder und der dazugehörige Stand aus der Wissenschaft nötig.

Die Darstellung der unterschiedlichen Relevanzfelder der Innenstadt soll nicht nur die Vielfalt der innerstädtischen Funktionen und der damit einhergehenden Potenziale aufdecken, sondern auch verdeutlichen, dass die Bedeutung der Innenstadt nicht allein an ein Handlungsfeld gekoppelt ist.

Neben der wirtschaftlichen Relevanz lassen sich weitere Bedeutungsfelder der Innenstadt definieren. Diese lassen sich in zivilgesellschaftliche-, bauliche- und verkehrstechnische Relevanz einteilen (vgl. Abb. 12).

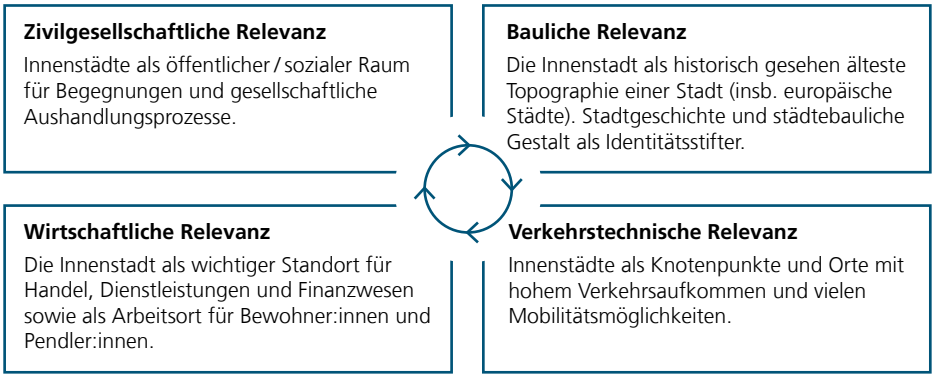


Abb. 12: Relevanzfelder der Innenstadt. [1]

Damit die Vitalität und das Potenzial der Innenstadt, Menschenmengen anzuziehen, nicht mehr ausschließlich an den stationären Handel gebunden ist, sind auf lange Sicht Bedeutungsalternativen gefragt, die im digitalen Zeitalter auf die Bedürfnisse der Menschen abgestimmt sind und ausgeglichen auf alle Dimensionen der innerstädtischen Relevanzfelder eingehen. Eine zukunftsgewandte Stadtentwicklung, die nicht in Konkurrenz zur digitalen Welt steht, sondern sich neuer Technologien bedient, ist ein grundlegender Ansatz.

Städtische Zentren haben durch einen andauernden, umfassenden Strukturwandel erhebliche Bedeutungsverluste erlitten, die sich in allen funktionellen Dimensionen der Innenstadt widerspiegeln. Darüber hinaus sind akut fast alle stationären Einzelhandelsunternehmen von starken Umsatzeinbußen durch die pandemiebedingte Schließung betroffen. Zudem fordern die Digitalisierung, ein hoher Motorisierungsgrad und eine Verschiebung von Konsumenteninteressen innerstädtische Akteur:innen dazu auf, sich innovativ und flexibel zu platzieren [11][4]. [11][4].

Insgesamt wirken sich die genannten Herausforderungen also auf mehrere der erfassten Relevanzfelder der Innenstadt aus. Häufig wird die Monotonie der Stadtzentren beklagt. Hinzu kommt der wachsende Druck auf den konventionellen, stationären Einzelhandel insbesondere in kleinen und mittelgroßen Städten, die unter einem erhöhten Logistik- und Verkehrsaufkommen durch innerstädtische Verkehrsknotenpunkte, einem hohen Anteil an motorisiertem Individualverkehr (MIV) sowie einer teils unzureichenden Aufenthaltsqualität leiden. In den folgenden Unterkapiteln werden diese Herausforderungen und ihre Auswirkungen auf die unterschiedlichen Relevanzfelder der Innenstadt detaillierter beleuchtet.

Relevanzfelder der Innenstadt

Zur Erfassung des städtischen Gesamtsystems ist zunächst eine Einordnung und Definition der einzelnen innerstädtischen Funktionen zur Übersicht sinnvoll. Hierfür wurden vier innerstädtische Relevanzfelder definiert:

- Wirtschaftliche Relevanz
- Zivilgesellschaftliche Relevanz
- Verkehrstechnische Relevanz
- Bauliche Relevanz

Alle Relevanzfelder zeigen, welche zentrale Bedeutung die Innenstadt für die jeweiligen funktionalen Teilbereiche hat und wie diese als Gesamtsystem ineinanderwirken. Im Folgenden werden die Relevanzfelder definiert sowie im Kontext des Strukturwandels und der damit einhergehenden innerstädtischen Herausforderungen beleuchtet.

Wirtschaftliche Relevanz

Das Zentrum spielt als Arbeitsort für Bewohner:innen und Einpendler:innen, als Ort wohnbegleitender Dienstleistungen und als Wirtschaftsstandort im Allgemeinen in der europäischen Stadt eine zentrale Rolle [11]. Gerade die Top-A-Lagen der innerstädtischen Zentren sind für städtische Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote lukrativ [7]. Denn diese bedienen nicht nur die Nachfrage aus der Region, sondern vor allem die Nachfrage von Besucher:innen und Tourist:innen, was sie von dem Wettbewerbsdruck der Einkaufszentren in den Außenbezirken entlastet. Das heißt, ohne überregionale Nachfrage könnten sich die meisten Geschäfte, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe in den Top-A-Lagen nicht halten [7]. Die Beziehung des Einzelhandels zur Innenstadt besteht somit sowohl für Bewohner:innen als auch für Besucher:innen im Potenzial der Innenstadt, Menschenmengen anzuziehen [12]. Andersherum bedeutet dies jedoch auch, dass der Handel als dominanter Vitalitätssfaktor der Innenstädte angesehen wird [12] [11].

Neben der ökonomischen Relevanz hinsichtlich Gewerbesteuereinnahmen, als Arbeitsort und Wirtschaftsort nimmt der Handel durch die stetige Besucherfrequenz (Kund:innen, Bewohner:innen und Tourist:innen) auch eine strukturelle Bedeutung für die Innenstadt ein [13]. Gleichzeitig werden Gebäudestrukturen und vor allem Erdgeschosszonen durch den Einzelhandel geprägt, wodurch ihm derzeit eine größere räumlich-gestalterische Bedeutung zukommt als anderen Erdgeschossnutzungen. Der Einzelhandel und die Gastronomie prägen, besonders wenn Geschäfte regional oder lokal verankert sind, das identifikationsstiftende und individuelle Profil der Innenstadt [13]. Daraus lässt sich schließen, dass der Handel nicht nur im Relevanzfeld der Wirtschaft, sondern auch in den zusätzlich definierten Relevanzfeldern der Innenstadt (Zivilgesellschaft, Verkehr, Bau) zu finden ist [7].

Herausforderungen
Die Innenstadt war im Jahr 2020 national und international weitestgehend bestimmt durch leere Einkaufspassagen, Plätze und geschlossene Geschäfte, Bars und Restaurants. Gleich ob in den urbanen Metropolen Berlin, Hamburg und München oder den Zentren kleiner peripherer Orte, das Bild der »verwaisten« Innenstadt zog und zieht sich noch immer durch die Bundesrepublik (Stand: April 2021). Doch auch schon vor der COVID-19-Pandemie hatte der Handel in der Innenstadt als wesentliche Innenstadtfunktion nicht mehr die frühere Dynamik und Stellenwert

[8]. Nachnutzungskonzepte, die sich rein auf den stationären Einzelhandel als wirtschaftliche Relevanz für die Innenstadt stützen, sind nicht mehr zukunftsfähig, da sich die verwendeten innerstädtischen Leitbilder verändert haben [7]. Diese Veränderungen resultieren zu großen Teilen aus dem zunehmenden Strukturwandel innerstädtischer Funktionen. E-Commerce-Angebote und Lieferdienste entkoppeln Handel und Raum voneinander, was die Standortbedeutung eines Geschäfts vielerorts relativiert [8]. Neben dem stationären Einzelhandel hat sich seit geraumer Zeit ein virtueller Standort des Einzelhandels entwickelt. Dieser verzeichnete laut Handelsverband Deutschland (HVD) im Jahr 2019 einen absoluten Umsatzzuwachs von 5,9 Mrd. €, was eine Steigerung von 11 Prozent seit 2018 (4,4 Mrd. €) ausmacht. Damit erwirtschaftete der Online-Handel bereits vor der Coronapandemie 10,9 Prozent des Umsatzvolumens im gesamtdeutschen Einzelhandel. Die Coronapandemie beschleunigt diesen Trend weiter [9]. Einerseits sind nachhaltige und regional verankerte Produkte im Trend, gleichzeitig besteht dennoch eine stabile Nachfrage nach einer globalen Produktpalette [10]. Einige große Einzelhandelsketten konnten mit digitalen Lösungen, neuen Technologien und innovativen Einkaufserlebnissen [11] auf den Strukturwandel reagieren. Um der Forderung nach einem regionalen Bezug gerecht zu werden, arbeiten einige globale Marken mit lokalen Designern zusammen, verwenden regionale Rohstoffe und vernetzen sich mit der Gastronomie- und Freizeitbranche in der Stadt, beispielsweise durch digitale Kundenkarten. Andere Anbieter setzen auf kleine, digitale Abhol- und Probiershops. Dem inhabergeführten Fachhandel fehlt es häufig an finanziellen Mitteln und Knowhow, um im Rahmen einer Multi-Channel-Strategie eigene Produkte und Dienstleistungen auf unterschiedlichen Kanälen anbieten zu können. Folglich sind Schließungen in Geschäftslagen insbesondere in kleinen und mittelgroßen Städten keine Seltenheit mehr [13, 14]. Doch auch die größeren Ketten ziehen sich vermehrt aus dem Innenstadtbild zurück, fokussieren sich stärker auf den Online-Handel und schließen ihre Filialen zu größeren vereinzelten Standorten zusammen.

Städte, die künftig attraktiv bleiben wollen, benötigen neben einer kreativen Angebotsstruktur, welche neben der Vermarktung einer abwechslungsreichen und internationalen Produktpalette einen regionalen Bezug und Verbundenheit verkörpert, auch Räume mit Aufenthaltsqualität, die nicht nur zum Verweilen und Flanieren einladen, sondern vor allem zum spielerischen Aneignen des urbanen Raums.

Zivilgesellschaftliche Relevanz der Innenstadt

Neben der wirtschaftlichen Relevanz ist die Innenstadt für die Zivilgesellschaft und die Bewohner:innen des urbanen Raums von großer Bedeutung. Dies hängt vor allem mit der Dualität öffentlicher Räume zusammen. So stellen Individuen, indem sie als soziale Akteur:innen handeln, Räume her. Dieses Handeln hängt wiederum von ökonomischen, rechtlichen, sozialen, kulturellen sowie räumlichen Strukturen ab. Das heißt, die entstehenden Räume sind das Resultat stadtgesellschaftlicher Aneignungen, die durch soziale Handlungen entstehen [8]. Gleichzeitig wird dieses Handeln jedoch durch vorhandene Räume strukturiert [15]. Das bedeutet: Der städtische öffentliche Raum bietet einerseits die infrastrukturellen Voraussetzungen zum Aufenthalt in ihm und wird gleichzeitig erst durch das Interagieren und Handeln städtischer Akteur:innen in ihm kontextualisiert. Das »Zu-Eigen-Machen« des öffentlichen Raums erfordert jedoch Entfaltungs- und Gestaltungsmöglichkeiten sowie ein Maß an Experimentiermöglichkeiten und –freiheiten. Somit hängt die Zugänglichkeit stark von den städtischen politischen Akteur:innen ab [13, 15]. Neben den öffentlichen Räumen gewinnt auch das innerstädtische Wohnen an Bedeutung. Wohnflächen wurden lange aufgrund der klassischen stadtplanerischen Teilung von Wohnen und Arbeiten sowie der Stärkung des Central Business Districts aus der Innenstadt verdrängt. Davon abgesehen war das Wohnen wenig konkurrenzfähig gegenüber Nutzungen mit einer höheren Rendite sowie den Interessen des innerstädtischen Unternehmertums [14, 16]. Insbesondere an den Konzentrationspunkten des Einzelhandels sowie bestimmter Dienstleistungsangebote konnten aus dieser Entwicklung heraus in zahlreichen Innenstädten

Fußgängerzonen und Quartiere mit einer hohen Dichte an büroräumlicher Nutzung entstehen. Mittlerweile ist das Bewusstsein dafür gewachsen, dass die innerstädtische Wohnbevölkerung einen wichtigen Bestandteil der modernen und gut besuchten Innenstadt darstellt. Daher ist seit einigen Jahren ein politisches Umdenken dahingehend zu beobachten, dass wieder vermehrt Wohnraum in Innenstädten geschaffen wird, was gleichzeitig auf eine sehr hohe Nachfrage trifft. Auch baurechtlich wurde jüngst das "Urbane Gebiet (MU)" in die Baunutzungsverordnung eingeführt, welches die Mischung von Wohnen und gewerblichen Nutzungen in einem höheren Maße fördert als dies bisher der Fall war. Zentrales Wohnen erlebt somit eine Renaissance, welche sich in umfassenden Modernisierungen und hohen Mietpreisen niederschlägt. Innerstädtisches Wohnen ist heute politisch gewollt und aufgrund hoher Nachfrage und Renditeaussichten deutlich wettbewerbsfähiger geworden. Die Innenstadt besitzt eine hohe zivilgesellschaftliche Relevanz. Sie stellt neben zahlreichen Angeboten und neugeschaffener Wohnqualität einen Ort der Begegnung und des Verweilens sowie einen Ort für gesellschaftliche Aushandlungsprozesse und politische sowie demokratische Diskurse dar – eben einen Ort für die Öffentlichkeit. Innenstädte werden nicht nur mit einer bloßen Shopping-Absicht aufgesucht – bekannte Museen, kreative Angebote [14] und ausgefallene Gastronomie sind heute bei einem Besuch des Stadtzentrums mindestens genauso wichtig. Ein leichter und spielerischer Zugang zur Innenstadt und zu den öffentlichen Räumen wird für die Besucher:innen zunehmend wichtiger. Lebendige Innenstädte mit Aufenthaltsqualität sowie einer baulichen Relevanz – in architektonischer und historischer Ausprägung – ziehen Besucher:innen aus den umliegenden Regionen sowie Tourist:innen an [14, 16, 17].

Herausforderungen
Funktionen zur Begegnung und Verhandlung sind das zentrale Fundament einer demokratischen Gesellschaft und sollten daher auch im öffentlichen Raum Berücksichtigung finden. In der Vergangenheit sind diese Funktionen zunehmend in den Hintergrund stadtplanerischer Praktiken geraten [18], während die Nutzungskonflikte um den öffentlichen Raum stetig gestiegen sind. Der Wunsch nach Möglichkeiten zur Mitgestaltung und Aneignung öffentlicher Räume ist seitens der Zivilgesellschaft sehr hoch und bleibt bis dato in weiten Teilen unerfüllt (vgl. Kapitel 1.2.2). Innerstädtische Belebung und Aufwertung sollen sich daher nicht vorrangig auf den Handel allein fokussieren, sondern als ganzheitliches Konzept gedacht werden, welches die Erhöhung und Aufwertung des Wohnflächenanteils, ein kluges Stadtmarketing sowie Raum für soziale Interaktion und Aneignung mitdenkt. Nutzungskonflikte sind grundsätzlich nicht auszuschließen, bieten jedoch das Potenzial für Innovation und Weiterentwicklung und sollten daher nicht per se vermieden werden.

Insgesamt sind mehrschichtige Lösungskonzepte gefragt, die ineinandergreifen und so Wohnen, Handel und individuelle Entfaltungs- und Gestaltungsmöglichkeiten im urbanen Raum gemeinsam denken und stärken [7, 11, 14]. Die Ausweisung von Experimentierflächen für beispielsweise Reallabore ermöglicht es der Zivilgesellschaft, sich aktiv an der Gestaltung öffentlicher Räume zu beteiligen und eigene Bedarfe sowie Vorstellungen einzubringen. Durch partizipative Ansätze werden nicht nur bereits engagierte und interessierte Bürger:innen aktiviert, sondern auch jene, die sich bisher weniger stark mit der Gestaltung des öffentlichen Raums auseinandergesetzt haben.

Verkehrstechnische Relevanz der Innenstadt

Innenstädte sind zentrale Verkehrsknotenpunkte. Sie beherbergen eine Vielzahl von Arbeitsplätzen und werden überproportional von Lieferanten und Logistikunternehmen angesteuert. Diese verkehrstechnische Relevanz sorgt in vielen Zentren für ein hohes Verkehrsaufkommen, das mit Staus, Lärm, Parkraumverknappung und erhöhten Schadstoffemissionen einhergeht. An dieser

Stelle stellt sich die Frage nach der Erreichbarkeit der Innenstadt, insbesondere für Menschen, die aus den Randbezirken oder dem Umland pendeln. Denn nach wie vor ist das eigene Auto das meistgenutzte Verkehrsmittel für die Fahrt in die Innenstadt [14].

Auch die urbane Logistik ist für die Versorgung der durch ihre funktionale Dichte geprägte Innenstadt von großer Bedeutung. Sie nimmt die Interessen unterschiedlicher Akteur:innengruppen (z. B. Handel, Stadt, Bürger:innen) wahr. Die Renaissance des urbanen Wohnens sowie der Siegeszug des E-Commerce beflügeln innerstädtische Warenströme. Auch der Einzelhandel verzeichnet aufgrund sinkender Lagerkapazitäten und flexibler, kleinteiliger Bestellungen eine steigende Anzahl an Lieferungen [19]. Somit steuern täglich Speditionsunternehmen für den Lebensmittel- und Einzelhandel und zahlreiche Paketdienste von den großen Logistikzentren am Stadtrand aus die Innenstadt an [19]. Somit steuern täglich Speditionsunternehmen für den Lebensmittel- und Einzelhandel und zahlreiche Paketdienste von den großen Logistikzentren die Innenstadt an.

Herausforderungen

Nach wie vor ist das eigene Auto das am häufigsten genutzten Verkehrsmittel für den Weg in die Innenstadt. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie der Rad- und Fußverkehr spielen derzeit eine eher untergeordnete Rolle. Viele europäische Metropolen wirken dem entgegen und bauen innerstädtische Radverkehrsrouten (z. B. Hamburg) aus, fördern Sharing-Konzepte (z. B. Helsinki) und investieren in intelligente Verkehrsleitsysteme (z. B. Darmstadt).

Außerdem stehen Mobilitätssysteme weltweit vor einer weitreichenden Umbruchphase. Trends wie die Elektrifizierung des Verkehrs, die zunehmende Angebotsvielfalt von Sharing-Konzepten sowie die Einführung autonomer Fahrzeuge stellen Kommunen bereits heute vor große stadtplanerische Herausforderungen [20], denn die Innovationen der Zukunft benötigen neben rechtlichen Regularien und Ladeinfrastrukturen ein effektives Parkraummanagement und smarte, adaptive Verkehrsflächen. Der Bund sowie Länder und Kommunen treten demnach als Begleiter auf, um die entsprechenden rechtlichen und verkehrstechnischen Infrastrukturen für die Mobilitätssysteme der Zukunft bereitzustellen.

Durch die COVID-19-Pandemie, mehrere Lockdowns und das Arbeiten im Homeoffice hat sich die Verkehrssituation vielerorts temporär entspannt, und aufgrund seiner geringen Infektionsgefahr ist der MIV nach wie vor das beliebtere Verkehrsmittel [21]. In Zukunft gilt es, alternative Mobilitätskonzepte zu fördern und umweltschonende Verkehrsmittel attraktiver zu machen, denn sie verbrauchen und versiegeln weniger Flächen, sind effizienter und nachhaltiger.

Weichere Faktoren, die zusätzliche Herausforderungen im Kontext der städtischen Mobilität produzieren, sind räumlich-strukturelle Komponenten. So reproduzieren sich städtische Segregationsprozesse nach der Ressource der Mobilität [22]: Dies führt vor allem in der aktuellen Pandemiesituation zur Schaffung dualer Räume.

Besonders Menschen mit geringen finanziellen Mitteln leben oft in Stadtteilen, die nicht oder nicht gut durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen sind. Die daraus entstehende mobile Einschränkung und der geringere Bewegungsradius können die Segregationsprozesse – und pandemiebedingt auch die Isolationsprozesse – auf lange Sicht verstärken. Qualität, Kosten, Funktionalität und Effizienz sind somit wesentliche Komponenten eines gerechten Verkehrssystems [23] und müssen im Zuge technischer Innovationsprozesse mitgedacht werden. Das bedeutet, es reicht nicht aus, Verkehre zu vermeiden oder zu verlagern und technische Innovationen anzustreben. Eine Mobilitätswende muss, auch und vor allem innerhalb des ÖPNVs, mit einer Gerechtigkeits- und Freiheitskonzeption verbunden sein [22, 24], die im Zuge technischer Innovationsprozesse mitgedacht werden muss [24].

Der zunehmende Lieferverkehr bringt eine zusätzliche Belastung innerstädtischer Verkehrs- sowie Be- und Entladeflächen mit sich. Häufig sehen sich Lieferanten zum Halten in zweiter Reihe gezwungen und müssen ineffiziente Lieferrouten einschlagen. Hier sind Alternativen gefragt.

Digitale Instrumente zur Optimierung von Lieferrouten, dezentrale Paket- und Logistikboxen sowie der Einsatz von Lastenrädern und E-Lieferfahrzeugen existieren bereits in einigen Städten oder werden versuchsweise erprobt. Diese Systeme beeinflussen den innerstädtischen Lieferverkehr positiv und ermöglichen durch ihre geringe Lärmemission auch nächtliche Lieferungen. Erfahren innovative Pilotprojekte in den kommenden Jahren eine größere Verbreitung, können ihre positiven Einflüsse zeitnah in der Innenstadtlogistik wirken.

Um lange Lebensmittel- und Warentransporte von vornherein zu reduzieren, können Systeme der innerstädtischen Nah- und Selbstversorgung zur Entlastung des städtischen Straßennetzes beitragen und die Unabhängigkeit und Resilienz einer Stadt gegenüber äußeren Einflüssen erhöhen. Konzepte zur Förderung urbaner Produktion, innerstädtischer Industrie und urbaner Landwirtschaft sind mitunter gut erforscht und bieten eine hohes Innovationspotenzial. Diese Ansätze sollten allerdings politisch gewollt und stadtplanerisch gesichert werden, beispielsweise durch eine günstige Bereitstellung von Liegenschaften für die urbane Produktion [25].

Bauliche Relevanz der Innenstadt

Obwohl die Identität einer Stadt und ihrer Gesellschaft vorwiegend sozial und nicht architektonisch konstruiert ist, spielt das bauliche Werden einer Stadt dennoch eine Rolle im Prozess der Identitätsfindung und dem Hervorbringen eines sozialen Konsenses. Ob eine Stadt als Universitätsstadt oder Industriestadt identifiziert wird, schlägt sich somit auf den Identitätsprozess innerhalb der Stadt nieder, auch weil der öffentliche und durch den ästhetisch-strukturellen Charakter geprägte Raum der Stadt ein wesentlicher Bestandteil der Identitätsbildung ist [16, 26]. Der Kern des architektonischen und städtebaulichen Werdens einer Stadt findet sich in der Altstadt oder der Innenstadt – also meist in Zentrumslage – wieder. Der architektonische Charakter und die städtebauliche Identität dürfen in der Planung öffentlicher innerstädtischer Räume somit nicht unterschätzt werden. Das Image einer Stadt ist häufig an das bauliche Werden einer Stadt geknüpft und neben der gesellschaftlichen Identitätsfindung auch für den städtischen Tourismus und das Image und der Stadt von Bedeutung [14, 23].

Herausforderungen
Durch den Bedeutungsverlust, den die Innenstadt im aktuellen Kontext erfährt, verändert sich auch der Wahrnehmungsraum der Innenstadt. Denn dieser ist von ihren Daseinsfunktionen abhängig [6]. Verändert sich also die Daseinsfunktion der Innenstadt, indem der stationäre Handel und damit die Ladenzeilen an Bedeutung verlieren und sich wesentliche Anzugspunkte außerhalb des innerstädtischen Bereichs befinden, verändert sich somit auch die städtische Wahrnehmung. Frequenzschwache Fußgängerzonen und vermehrtes Auftreten von Leerständen wirken sich negativ auf die Attraktivität und Relevanz des Kernbereichs aus. Die bauliche Substanz hängt hier stark von der Nutzung und dem Nutzen von Gebäuden ab. Dies hat im Folgeschluss auch Auswirkungen auf Besucher:innen, die die Stadt und ihren historischen und architektonischen Kern vor allem unter dem Aspekt der Attraktivität und Belebtheit wahrnehmen und stark von dem (Nicht-) Vorhandensein dieser Aspekte beeinflusst werden [1, 6].

Fazit

Um die Relevanz der Innenstädte und öffentlichen Räume zu stärken, müssen zukunftsorientierte Stadtentwicklungskonzepte verfolgt werden. Beispielsweise können digitale Technologien zur Optimierung urbaner Prozesse beitragen. Die Beeinträchtigung der innerstädtischen Monopolstellung des Einzelhandels hat nicht ausschließlich ökonomische Folgen, sondern wirkt sich auch auf die Lebendigkeit und Vitalität der Innenstädte aus. Die Herausforderungen bestehen unter anderem darin, den entstehenden Leerständen und Funktionsverlusten der urbanen Räume entgegenzuwirken. Da die Entfaltungs- und Gestaltungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum stark von politischen Akteur:innen abhängen, ist langfristig ein politisches Umdenken erforderlich.
Innenstädtische Belebung und Aufwertung müssen ganzheitlich betrieben werden. Erforderlich sind ineinandergreifende Konzepte, die die Bereiche Wohnen, Handel, Mobilität, Logistik und Gestaltung des urbanen Raums betrachten und stärken.

Der Einfluss der COVID-19-Pandemie

Die COVID-19-Pandemie hat die Innenstädte auf allen im vorausgegangenen Kapitel beschriebenen Bedeutungsebenen vor enorme Herausforderungen gestellt.

Nach dem Bekanntwerden erster Fälle in China trat das Virus innerhalb weniger Monate auch in Deutschland auf und führte zu drastischen Kontakt- und Ausgangsbeschränkungen, mit denen die Pandemie eingedämmt werden sollte. Die Maßnahmen betrafen Handel, Gewerbe, Kultureinrichtungen und Gastronomie in besonderem Maße. Nach einer ersten Lockerungsphase führte ein zweiter, längerer Lockdown zur erneuten Einschränkung des öffentlichen Lebens, was viele Betriebe an ihre Existenzgrenzen brachte.

Sollte die Pandemie noch länger andauern, droht die Vitalität der Innenstädte unwiederbringlich beeinträchtigt zu werden. Messen lässt sich diese Entwicklung am Rückgang der Kund:innenfrequenz im Jahr 2020. So haben sich nach Schätzung des Handelsverbands Deutschland (HDE) 2020 Umsatzverluste von 25 bis 40 Mrd. Euro summiert [27]. Umsatzgewinne hingegen machte der Online-Handel, wie beispielsweise Amazon [28]. Hinzu kommt, dass sich die Zahlen trotz zeitweiliger Lockerungen nicht stark veränderten. Durch die anhaltende Pandemiesituation und entsprechende Schutzmaßnahmen, wie das Tragen einer Maske und die Pflicht zur Terminvergabe im Non-Food-Handel, kaufen laut einer Umfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach 68% der Bevölkerung in Deutschland nur das Nötigste ein [27]. Der anhaltende Rückgang der Kund:innenfrequenz und die zunehmende Bedeutung des Online-Handels stellen den stationären Handel vor große Herausforderungen, so dass sich ein Teil des Einzelhandels in den Innenstädten nicht mehr halten kann und Leerstände in den Innenstädten zurücklässt. Warum besonders die städtischen Zentren unter der Pandemie leiden, ist auch auf die Abhängigkeit der Zentren von externen Besucher:innen und dem Tourismus zu erklären. Denn besonders die Zentren sind Magnetpunkte für Tourist:innen, die das Aufsuchen des vor Ort ansässigen Einzelhandels und des Gastronomieangebots verbinden [13].

Neben den Klassikern des Onlinehandels, Mode und Elektronik, werden derzeit auch günstige Konsumgüter des täglichen Bedarfs (Fast Moving Consumer Goods) wie Lebensmittel und Drogerieprodukte vermehrt online bestellt und Lieferdienste verzeichnen eine deutlich höhere Nachfrage. Die Folge ist ein weiterer Rückgang der Kund:innenfrequenz in Innenstädten [8].

Als Konsequenz entstehen gerade leere, innerstädtische Strukturen und Geschäftsräume. Diese Entwicklung zeigt, dass die Beziehung des Handels zu den städtischen Zentren eng an das innerstädtische Potenzial gebunden ist, mit ihrem Angebot Menschenmengen anzuziehen.

Fazit

Die pandemiebedingten Maßnahmen beeinflussen die Vitalität der Innenstädte. Während Innenstädte hohe Umsatzverluste verzeichnen, profitiert der Online-Handel von der Pandemiesituation. Besonders betroffen sind städtische Zentren, die große Abhängigkeiten von externen Besucher:innen und Tourist:innen aufweisen

Resilienz und Innenstadt

Mit der COVID-19-Krise rückt die Frage nach der Resilienz von Innenstädten immer mehr ins Zentrum. Durch die Pandemie wurde deutlich, welche Bereiche sich besonders schnell anpassen können und welche Bereiche erst einmal oder teilweise noch immer stillstehen. Der Ruf nach mehr Resilienz wird immer lauter und gewinnt an Bedeutung. Städte und Kommunen, die bereits flexible und adaptive Strukturen etabliert hatten, konnten sich im Rahmen der Pandemie schneller und effektiver an die veränderten Rahmenbedingungen anpassen und sind damit auch zukünftig für unvorhergesehene Entwicklungen besser gewappnet. Insbesondere Innenstädte als Räume der sozialen Begegnung erfordern ein gewisses Maß an Resilienz, um langfristig beständig und zukunftssicher zu bleiben.

Die Krisen, mit denen Städte weltweit bereits konfrontiert sind und in Zukunft zunehmend konfrontiert sein werden, nehmen an Komplexität zu und überlagern sich teilweise. Eine Auseinandersetzung mit dem Thema Resilienz ist für Städte daher nicht optional, sondern notwendig für das Bestehen und Überleben des Systems Stadt.

Das Konzept der Resilienz hat seinen Ursprung in der Ökologie. In der Ökologie beschreibt Resilienz die Fähigkeit eines Systems, sich nach einer Störung eigenständig in seinen Ursprungszustand zurückzuentwickeln [29]. Dieses Konzept wurde von verschiedenen Disziplinen aufgegriffen und weiterentwickelt, so zum Beispiel von der Psychologie und seit einigen Jahren auch von der Stadtentwicklung und Raumplanung [29, 30].

Betrachtet man Resilienz aus einer ganzheitlichen Perspektive, kann es als Konzept zur Anpassung und Transformation von sozioökonomischen Systemen verstanden werden, mittels derer Katastrophen und Krisen ohne Verlust überwunden werden können [31]. Dabei richtet sich das heutige Verständnis von Resilienz weniger auf das »Zurückentwickeln« in den Ursprungszustand, sondern auf die Weiterentwicklung zu einem anpassungsfähigen und lernfähigen System, das durch eine Krise Schwachstellen identifiziert und diese eigenständig stabilisiert. Resilienz zielt demzufolge auf die Selbsterneuerung eines Systems ab und agiert dabei in einem Spannungsfeld zwischen Stabilisierung und Erhalt des Systems auf der einen Seite und der Weiterentwicklung und Transformation auf der anderen. Übertragen auf das System Stadt bedeutet dies, Strukturen der Robustheit mit Kompetenzen der Anpassungsfähigkeit zur verknüpfen. Ersteres beinhaltet bauliche, institutionelle und sozioökonomische Strukturen, die negative Auswirkungen einer Katastrophe verhindern, letzteres verlangt, dass sich Fähigkeiten und Strategien an neue Rahmenbedingungen anpassen [31]. Flexible, adaptive, aber auch belastbare Lösungen, wie sie in diesem Projekt erarbeitet werden, sind daher unabdingbar für eine resiliente und damit zukunftssichere Entwicklung von Innenstädten.

Fazit

Im heutigen urbanen Kontext ist es angesichts der vielfältigen Herausforderungen eine Notwendigkeit, sich mit der Resilienz städtischer Systeme auseinanderzusetzen. Das heutige Resilienzverständnis bezieht sich auf die Anpassung, Weiterentwicklung und Transformation von sozioökonomischen Systemen. Im urbanen Kontext bedeutet dies, dass flexible, adaptive und tragfähige Strategien und Fähigkeiten entwickelt werden, um städtische Prozesse an neue Rahmenbedingungen anpassen zu können.

Die Stadtgestaltenden

Der städtische Raum wird erst durch die Aneignung unterschiedlicher städtischer Akteur:innen konkret und dynamisch. So wäre ein Stadtraum ohne Akteur:innen letztlich eine Ansammlung von Gebäuden, Plätzen und Straßen. Erst die Nutzung, Gestaltung und Bespielung durch die städtischen Akteur:innen füllt den urbanen Raum mit Bedeutung, Dynamik und Leben.

Diese Akteur:innen sind in ihren unterschiedlichsten Formen der Beteiligung alle Stadtgestalter:innen. Im Rahmen dieser Studie wurden fünf Kerngruppen definiert: Die Kommune, die Bürger:innen, wobei diese in Nutzer:innen und Zivilgesellschaft unterteilt werden, die Industrie sowie die Wissenschaft. Diese Einteilungen sind keine allgemeingültigen Kategorien, sie dienen lediglich der Übersicht und verdeutlichen die unterschiedlichen Aufgaben, Bedeutungen und Bedürfnisse der Akteur:innengruppen.

Die Kommune gestaltet die Stadt, indem sie die Rolle der Planung einnimmt, Planungsprozesse leitet und Bürgerbeteiligungen organisiert. Besonders wenn es um die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume geht, spielen die Beschlüsse und Planungskonzepte der Kommune eine wesentliche Rolle.

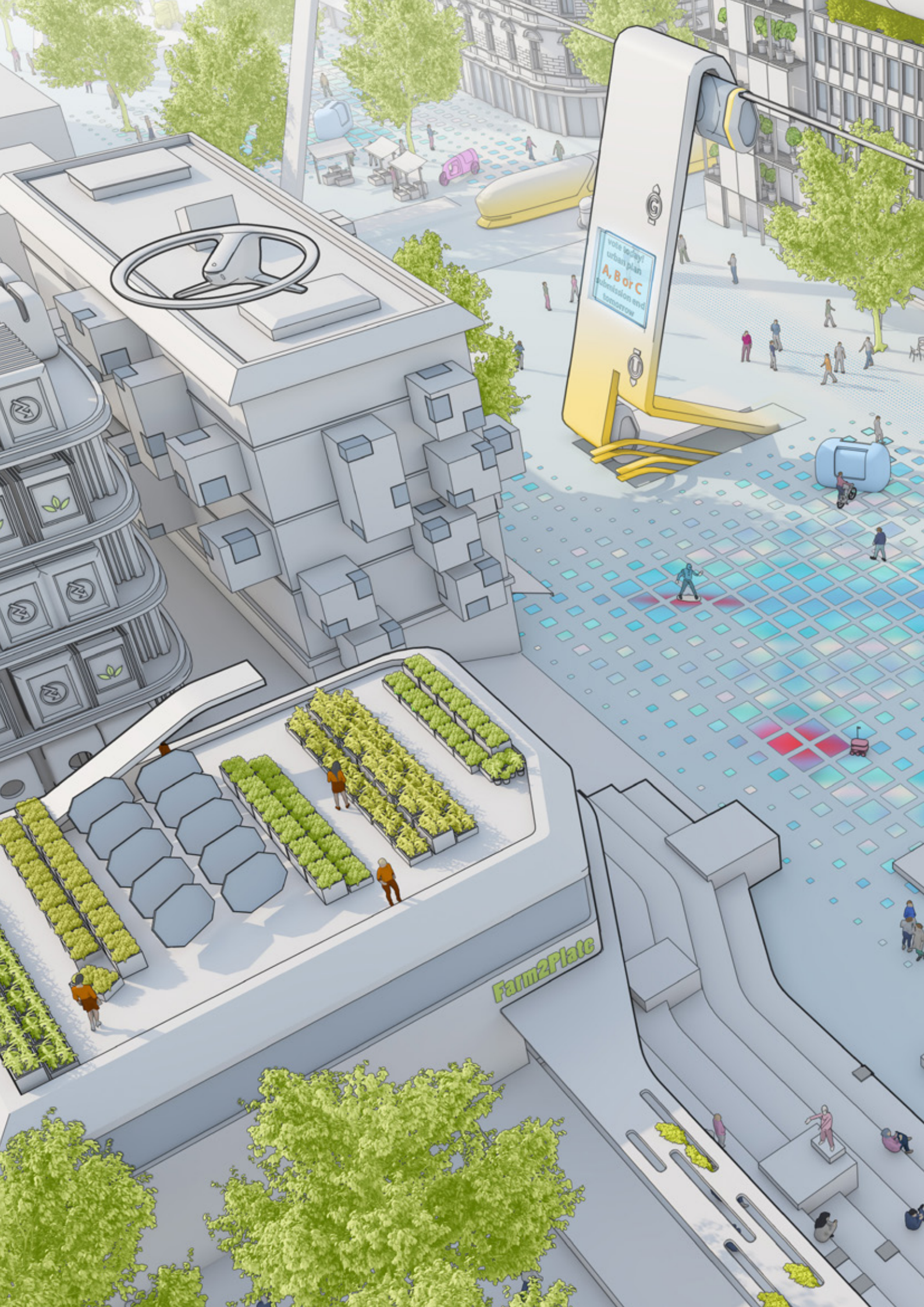
Die Bürger:innen treten im städtischen Gestaltungsprozess entweder als Nutzer:innen oder in Form von Bürgerinitiativen oder NGOs als Zivilgesellschaft auf. Als Nutzer:innen eignen sie sich urbane Räume an, gestalten sie unbürokratisch und kreativ mit und beleben die Innenstadt. Als Konsument:innen fördern sie darüber hinaus die innerstädtische Wirtschaft.

Zivilgesellschaftliche Organisationen bringen oftmals kreative Lösungs- und Gestaltungskonzepte in die städtischen Prozesse ein und fördern durch Eigeninitiative, Kritik und das direkte Ansprechen von Problemfeldern und Defiziten in der Planung oder im städtischen Raum die Dynamik und das kritische Hinterfragen der Gestaltungsprozesse.

Die Industrie nimmt eine doppelte Rolle in der städtischen Gestaltung ein, indem sie gleichzeitig für wirtschaftliche Stabilität und Innovation sorgt. So ist sie, besonders in Kooperation mit der Wissenschaft, Innovationstreiber städtischer Gestaltungsprozesse. Zudem sind der städtische Einzelhandel sowie die Gastronomie Frequenzbringer des innerstädtischen Raums. Neue wirtschaftliche Nutzungskonzepte und die Einbindung digitaler, innovativer Formate machen die Wirtschaft zur relevanten Akteurin im städtischen Gestaltungsprozess.

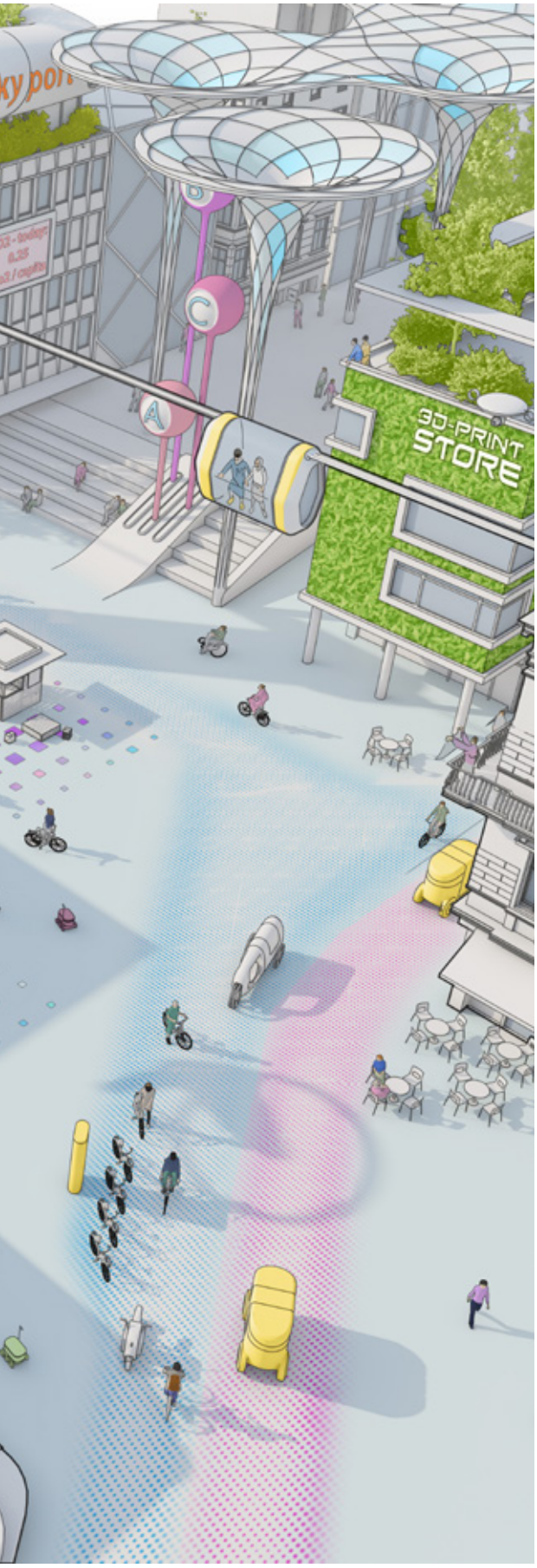
Die Wissenschaft spielt insbesondere im Hinblick auf die Innovationsforschung eine wesentliche Rolle für den urbanen Raum. So kann die Forschung an jedes städtische Handlungsfeld anknüpfen und durch die stetige Entwicklung neuer Lösungen zu einer dynamischen und zukunftsgewandten Stadtentwicklung beitragen. Vor allem die Transformation im Mobilitätssektor sowie die Integration emissionsarmer Gebäude und neuer Sicherheitstechnologien im öffentlichen Raum sind im Wesentlichen auf die wissenschaftliche Innovationskraft zurückzuführen.

Insgesamt wirken multiple Akteur:innen an der Dynamisierung, Gestaltung und Belebung städtischer Räume mit. Zu betonen ist, dass diese Gestalter:innen nicht nebeneinander existieren und wirken, sondern miteinander vernetzt sind. Die Interdisziplinarität ist somit Kernelement städtischer Entwicklungsprozesse. Die Bedürfnisse der Bürger:innen sind eng an die Entwicklungstendenzen wirtschaftlicher Akteur:innen geknüpft. Kommunale Planungskonzepte sind nicht allein durch das Knowhow der Stadtplaner:innen entstanden, sondern werden durch Einbindung der Stadtgesellschaft, wissenschaftlicher Erkenntnisse und wirtschaftlicher Entwicklungstendenzen geformt. Dieses Beispiel zeigt, dass eine effektive und nachhaltige Stadtgestaltung nur durch die Kooperation der unterschiedlichen Akteur:innen möglich ist und dass alle Beteiligten für das Bespielen von Innenstadt und öffentlichem Raum Verantwortung tragen.


vote today!
urban plan
A, B or C
submission end
tomorrow
Farm2Plate

Visual concept and realization: xoio GmbH

3. Innovationspartnerschaft Innenstadt 2030+ | Future Public Space



Die vorliegende Studie ist eingebettet in die Innovationspartnerschaft Innenstadt 2030+ | Future Public Space, die im Oktober 2020 gemeinsam vom Fraunhofer IAO und der Initiative Stadtretter ins Leben gerufen wurde. Im Folgenden werden die Inhalte, Ziele und das Vorgehen der Innovationsoffensive vorgestellt.

Wie bereits in der Einleitung erläutert, haben sich die Ansprüche an die Innenstadt und die öffentlichen Räume mit der Zeit gewandelt. Innenstädte befinden sich seit längerer Zeit in einer umfassenden Transformation, die derzeit durch die Coronapandemie beschleunigt wird. Städtische Akteur:innen müssen diesen Prozess mit innovativen Lösungen mitgestalten, um ihren Standort im Stadtzentrum auch zukünftig zu stärken.

Veränderte Bedarfe in der städtischen Raum- und Flächennutzung erfordern ein grundlegendes Umdenken in der Gestaltung des öffentlichen Raums. Die interdisziplinäre Innenstadt 2030+ | Future Public Space greift diese Herausforderungen auf und entwickelt gemeinsam mit Akteur:innen aus Forschung, Verwaltung und Wirtschaft belastbare und zukunftsfähige Innenstadtkonzepte.

Das vom Fraunhofer IAO und der Initiative Stadtretter ins Leben gerufene Projekt ist im Oktober 2020 gestartet, um bereits heute zukunftsfähige Lösungen für die Innenstadt von Morgen umzusetzen. Die teilnehmenden Partner:innen werden dazu befähigt, aktuell vorhandene Handlungsoptionen unter Einbezug wissenschaftlicher Erkenntnisse abzuwägen, zu bewerten und in konkrete Maßnahmen zur Gestaltung lebendiger öffentlicher Räume zu übersetzen. Hierfür werden intersektorale Kooperationen angestoßen, die unter wissenschaftlicher Begleitung in Realexperimenten im öffentlichen Raum konkrete Pilotprojekte und Konzepte testen und für die weitere Skalierung vorbereiten. Die Themenschwerpunkte dieser Realexperimente basieren auf den tatsächlichen Bedarfen der beteiligten Akteur:innen und sind auf den jeweiligen lokalen Kontext abgestimmt.

Das Verbundprojekt ist Teil des aktuellen Programms des Morgenstadt Innovationsnetzwerks und folgt den Prinzipien des Positionspapiers »Zukunftsfähige Städte und Regionen«. Durch die Einbettung in das deutsch-europäische Netzwerk finden regelmäßige Dialog- und Impulsformate, beispielsweise mit exklusiven Einblicken in internationale Best Practices, statt. Zudem wird ein innovationspolitischer Diskurs aufgebaut, um politische Rahmenbedingungen für neue Partnerschaften und sozio-ökonomische Wertschöpfung anzustoßen.

Ziele und Projektteilnehmende

Das übergeordnete Ziel der Innovationspartnerschaft ist die Steigerung der Lebensqualität und Resilienz von Innenstädten in einem nachhaltigen Kontext. Sowohl die Projektpartner:innen als auch weitere an der Innenstadtentwicklung beteiligte Akteur:innen werden für die Herausforderungen sensibilisiert und gleichzeitig befähigt, in einem wissenschaftlichen Kontext kooperativ Lösungen zu entwickeln. Diese Lösungen bündeln sich in der Umsetzung von Modellprojekten, die eine erstrebenswerte Zukunft der Innenstadt vorausdenken und verschiedene Möglichkeiten sichtbar machen. Diese Sensibilisierung für zukunftsfähige Innenstadtentwicklung wirkt dabei nicht nur nach innen (für die Projektbeteiligten), sondern auch nach außen und schafft weitreichende Synergieeffekte. Dadurch soll langfristig ein Umdenken in der Planung angeregt werden, sodass Innovationen zugelassen und Lösungen niederschwellig getestet und skaliert werden können.

Durch die Organisation in einem Netzwerk und den stetigen Wissens- und Erfahrungsaustausch werden verschiedene Perspektiven integriert und das System Innenstadt ganzheitlich betrachtet. Der rege Austausch in Workshops und Webtalks sowie die gemeinsame Erarbeitung eines Leitszenarios und das Testen erster Lösungen in Realexperimenten münden in einen wechselseitigen Wissensaustausch. Das daraus resultierende emergente Transferwissen wird in dieser Studie vorgestellt. Es fließt außerdem zurück in die Praxis und findet direkt vor Ort eine konkrete Anwendung. Anschließend sollten die erarbeiteten Lösungen auch auf andere Standorte übertragen werden.

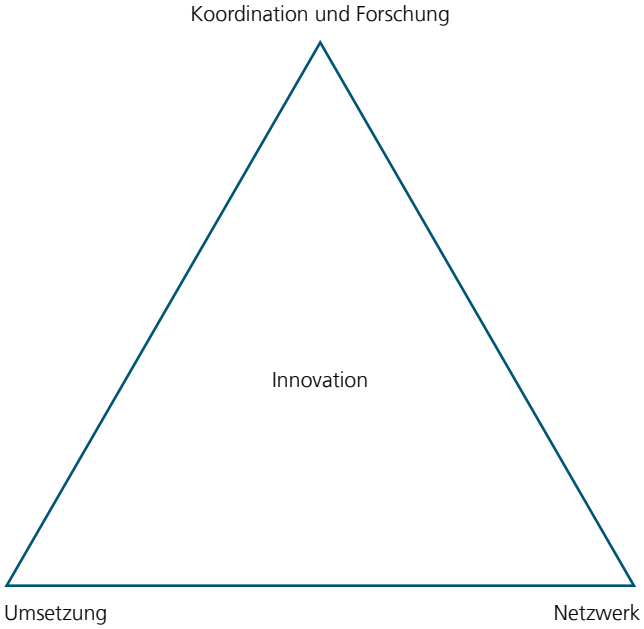


Abb. 13: Kernelemente der Innovationspartnerschaft. [1]

Das interdisziplinäre Netzwerk, bestehend aus Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft, ist geprägt durch vielfältige Erfahrungen und ein breites Knowhow. Folgende Partner sind Teil der Innovationspartnerschaft und gestalten die Zukunft der Innenstadt aktiv mit:

Umsetzungspartner

- Die Stadtretter
- Fichtner IT Consulting GmbH
- Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO

Innovationspartner

- APCOA PARKING Deutschland GmbH
- BPD Immobilienentwicklung GmbH
- Bundesverband Paket & Expresslogistik BIEK
- Bundesstiftung Baukultur
- City-Initiative Stuttgart e. V.
- Clever Expandieren
- Deutscher Städtetag
- Fraunhofer-Institutsteil für industrielle Automation INA des Fraunhofer IOSB
- Future Cleantech Architects
- GfK SE
- Immovativ GmbH
- Landeshauptstadt Stuttgart
- NAS Smart Platforms GmbH
- Polizeipräsidium Stuttgart
- Stadt Leverkusen
- Stadt Hanau
- VeloCARRIER
- 3Deluxe

Methodik – Herangehensweise des Projekts

Wir erheben die aktuelle Bedarfslage, entwickeln Leitvisionen für die Innenstadt der Zukunft und dokumentieren die Erkenntnisse über den Projektverlauf. Das auf zwei Jahre ausgelegte Projekt gliedert sich in vier miteinander verknüpfte Bausteine, die für die Gestaltung zukunftsfähiger Innenstädte unumgänglich sind:

- Studien
- Reallabore
- Toolbox
- Netzwerk

Diese Studie bildet den wissenschaftlichen Auftakt der Innovationspartnerschaft. Weitere wissenschaftliche Ausarbeitungen und Begleitforschungen sind im Rahmen des Projekts geplant. Die Durchführung und Auswertung der Realexperimente ist ein großer Baustein der Partnerschaft. Die Phase der Realexperimente ist bereits gestartet. In einem gemeinsamen Workshop wurden erste Projektideen zu den Themen Mobilität, Aufenthaltsqualität sowie Agile Nutzung und Digitalisierung entwickelt. Die weitere Ausarbeitung erfolgt in den Realexperiment-Teams in Kooperation mit den Städtepartnern. Parallel zu der Forschungstätigkeit erfolgt ein regelmäßiger Austausch im Netzwerk durch Impulsevents, Webinare und weitere Workshops.

Fazit

Die Innovationspartnerschaft Innenstadt 2030+ | Future Public Space wurde vom Fraunhofer IAO und der Initiative Stadtretter ins Leben gerufen. Das Ziel ist es, gemeinsam zukunftsfähige Lösungen für die Innenstadt von Morgen zu entwickeln und bereits heute umzusetzen. In diesem Rahmen finden intersektorale Kooperationen statt, die den wechselseitigen Wissensaustausch fördern. Ideen und Konzepte werden im öffentlichen Raum in Realexperimenten getestet und für weitere Skalierungen vorbereitet. Durch die Sensibilisierung für zukunftsfähige Innenstadtentwicklung und die Nutzung von Synergieeffekten soll langfristig ein Umdenken in der Planung angeregt werden.

4. Leitszenario #elasticity

Mit dem Titel »Innenstadt 2030+ | Future Public Space« liegt der Fokus der Innovationspartnerschaft auf der Gestaltung zukunftsfähiger öffentlicher Räume und Innenstädte. Hierzu bedarf es jedoch zunächst einer Einschätzung, wie mögliche Zukünfte aussehen könnten und welche Optionen für die Projektbeteiligten, also die Akteur:innen des öffentlichen Raums und der Innenstadt, als wünschenswert erachtet werden. In den ersten Monaten des Innovationsprojekts lag der inhaltliche Schwerpunkt daher auf der gemeinsamen Erarbeitung eines Leitszenarios für die Zukunft der Innenstädte.

Das methodische Vorgehen orientiert sich dabei stark an dem im Folgenden beschriebenen klassischen Prozess einer Szenarioanalyse und wurde in Teilen angepasst an die Rahmenbedingungen der Innovationspartnerschaft. Für die Erarbeitung des Leitszenarios wurden gemeinsam mit den Projektbeteiligten drei Workshops durchgeführt. Im Rahmen dieser Workshops wurden zunächst die wichtigsten Stakeholder sowie die elementaren Schlüsselfaktoren, die auf die Entwicklung der Innenstadt wirken, identifiziert und bewertet. Aufbauend auf diesen Workshops wurden drei Rohszenarien entwickelt, die die Basis für das gemeinsam erarbeitete Leitszenario bilden.

Die Basis eines zukunftsfähigen Innenstadtkonzepts setzt ein Grundverständnis über die Zukunft voraus. Denn nur wer die Zukunft versteht, kann ein grundlegendes Umdenken in der Gestaltung des öffentlichen Raums vorantreiben. Von großer Bedeutung ist dabei die Fähigkeit, mit Unsicherheit und Komplexität umzugehen, Entwicklungen und Trends vorausschauend zu verstehen und gemeinsam in Alternativen und Szenarien zu denken.

In diesem Zusammenhang zeigt ein Blick in die Zukunftsforschung, dass es heutzutage nicht mehr um einen prognostischen Umgang mit der Zukunft geht, sondern vielmehr darum, die erforschbare Zukunft als Teil der heutigen Gegenwart wahrzunehmen. Zusammengefasst: um die Zukunft zu verstehen, müssen gegenwärtige Gegebenheiten analysiert werden [32].

Für die Entwicklung zukunftsfähiger Innenstadtkonzepte spielt neben dem grundlegenden Verständnis auch der Planungsaspekt eine wichtige Rolle, welcher im Prozess der Vorausschau Anwendung findet. Die Theorie der Vorausschau geht davon aus, dass es keine einzelne Zukunft gibt. Abhängig von bestimmten Aspekten der Gegenwart sind viele Varianten der Zukunft möglich, aber nur eine von ihnen wird sich verwirklichen. Vorausschau fördert den Dialog zwischen Prozessbeteiligten und bietet einen Rahmen für die Kommunikation von Meinungen über mögliche Zukunftsszenarien. Darauf basierend können Probleme, die mit aktuellen Herausforderungen zusammenhängen, erkannt sowie präventive Maßnahmen ergriffen werden. Vorausschau schafft die Möglichkeit, eine langfristige Entwicklungsperspektive für zukünftige Innenstädte aufzubauen und dabei eine große Anzahl an Interessenvertretern in die Entwicklung miteinzubeziehen [33].

Im Zuge einer solchen Entwicklungsperspektive erscheint die Überwindung des linear-kausalen Denkens unabdingbar. Innenstädte sind komplexe Systeme und bündeln sämtliche Bereiche des urbanen Lebens. Der Entwurf alternativer Realitäten und deren Darstellung in verschiedenen Szenarien kann Trends und Entwicklungen aufzeigen sowie ein Verständnis für das gesamte Spektrum an verschiedenen Handlungsoptionen schaffen. Dabei wird im Rahmen der Szenarioanalyse zuerst die Gegenwart und danach das Gesamtsystem genauer betrachtet. Szenarien sind mögliche Zukünfte, die Bekanntes weiterdenken und auch den Einfluss noch unbekannter Entwicklungen zulassen. Somit machen sie das Unvorhersehbare zu einer Möglichkeit [34].
Ein Szenario ist allerdings nicht gleichbedeutend mit einer präzisen Zukunftsvorhersage oder Prognose. Stattdessen dient es als strategisches Werkzeug [35] zur Orientierung. Mit Szenarien zu arbeiten, bedeutet in Alternativen zu denken. Diese Alternativen sind formulierte Annahmen. Sie sind bewusst überspitzt und strukturell unterschiedlich sowie inhaltlich konsistent und plausibel.

Szenarien können zu unterschiedlichen Zwecken genutzt werden. Als Planungsinstrument zeigen sie Möglichkeiten und Entwicklungspfade auf, aus denen sich Handlungs- und Orientierungswissen ableiten lässt. Als Lernprozess und Arbeitsgrundlage schaffen sie ein gemeinsames Verständnis für ein Thema und dienen der Wissensgenerierung und dem Wissenstransfer. Daneben können Szenarien auch als Kommunikationsmittel genutzt werden, indem sie Ideen, Konzepte und Zukunftsvorstellungen nach innen und außen vermitteln. Zu guter Letzt fungieren sie als Visualisierung des Zielbilds. Sie bieten die Möglichkeit, eigene Anknüpfungspunkte zu identifizieren oder die eigene Rolle bei der Verwirklichung eines Ziels zu verorten [34].

Die Szenarioentwicklung kann in fünf unterschiedliche Schritte unterteilt werden, die in ähnlicher Form auch bei der Konzeptionierung der innerstädtischen Rohszenarien Anwendung gefunden haben. Zunächst geht es darum ein möglichst heterogenes Planungsteam aufzusetzen, denn der Prozess lebt von der Verknüpfung unterschiedlicher Perspektiven und Kompetenzen. In diesem Schritt sollten zudem auch der Betrachtungsgegenstand sowie der Betrachtungshorizont genauer definiert werden. Daran anknüpfend werden mit dem Ziel, den Betrachtungsgegenstand mit seinem Umfeld zu verknüpfen und ein Systemverständnis zu erlangen, Daten, Trends und Informationen gesammelt. Dabei spielt vor allem die Bildung von Clustern sowie das Herausarbeiten verschiedener Einflussfaktoren und wesentlicher Treiber in den einzelnen Clustern eine große Rolle. Ein wichtiger Schritt ist außerdem der Vergleich der Gegenwart mit den Einflussgrößen und Effekten in der Vergangenheit, um typische Muster auch für die Zukunft zu erkennen und zu beachten. Die identifizierten Ereignisse, Einflüsse und Muster geben nun Anhaltspunkte über den zugrundeliegenden Aufbau und die wesentlichen Treiber eines jeden Clusters (»driving forces«). Darauf basierend geht es im nächsten Schritt darum, Strukturen und kausale Zusammenhänge aus den gesammelten Informationen abzuleiten. Abschließend folgt eine Einordnung der »driving forces« im Hinblick auf deren Unsicherheiten sowie ihre Wirkung entlang aller Cluster. Die wichtigsten dieser Treiber bilden als »Critical Uncertainties«, (geringe Vorhersehbarkeit, große Auswirkung) die Leitplanken für den Szenario-Entwurf. (vgl. Abb. 14). Auf dieser Basis lassen sich Storylines bilden [36].

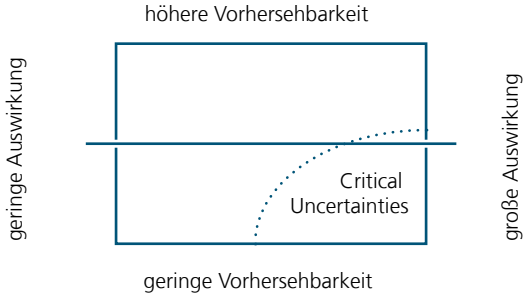


Abb. 14:
Szenario Matrix oder Szenario Logik. [1]

Nach der Erstellung der Szenarien können diese in explorative und antizipative Szenarien unterschieden werden. Die in diesem Projekt entwickelten explorativen Zukunftsszenarien stellen, basierend auf einem analysierten Ist-Zustand, mehrere zukunftsgerichtete Entwicklungsmöglichkeiten dar (vgl. Abb. 15). Dabei können nach Reibnitz [37] drei Grundtypen von Szenarien unterschieden werden (vgl. Abb. 15) [37]:

- Ein positives Extremszenario (best-case-scenario), welches die bestmögliche zukunftsfähige Entwicklung beschreibt. Dabei handelt es sich um eine Art Wunschszenario, welches einen grundlegend positiven Zustand darstellt, dessen Realisierung unwahrscheinlich ist, aber niemals unmöglich sein sollte.
- Ein negatives Extremszenario (worst-case-scenario), welches die denkbar schlechteste Zukunftssituation darstellt. In diesem Fall handelt es sich um einen sehr negativ bewerteten Extremzustand, für den ebenfalls gilt, dass er unwahrscheinlich, aber nicht unmöglich ist.
- Ein Trendszenario (Trend-Extrapolation), welches die heutige Situation in die Zukunft fortschreibt und mit dem eine Zukunft modelliert wird, die als verlängerte Gegenwart beschrieben werden kann.

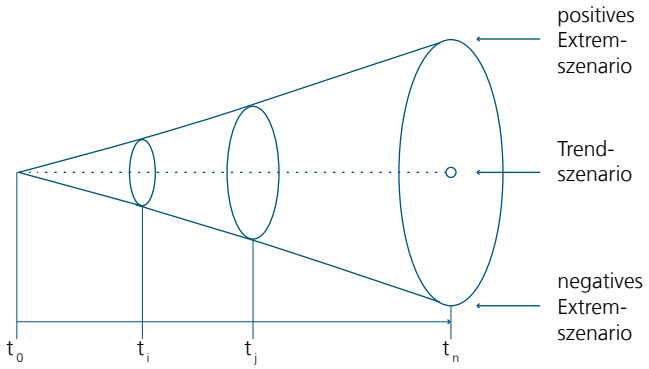


Abb. 15:
Der Szenario-Trichter und drei mögliche Grundtypen. [36]

Fazit

Um das komplexe System der Innenstädte zukunftsorientiert weiterdenken zu können, wird die Szenarioentwicklung als strategisches Werkzeug herangezogen. Die entwickelten Szenarien dienen der Orientierung und ermöglichen das Aufzeigen diverser Entwicklungspfade. Durch diese Art der Vorausschau können langfristige Entwicklungsperspektiven generiert werden, die die Interessen zahlreicher Akteur:innen berücksichtigen.

Im Fokus der heutigen Zukunftsforschung steht, dass die erforschbare Zukunft als Teil der heutigen Gegenwart wahrzunehmen ist. Grundlegend ist dabei, dass der Umgang mit Unsicherheiten, Entwicklungen, Trends und Komplexität vorausschauend geschieht und dass gemeinsam Alternativen und Szenarien entwickelt werden.

Auf dem Weg zum Leitszenario

Die Gestaltung zukunftsfähiger Innenstädte kann nur dann als erfolgreich betrachtet werden, wenn alle betroffenen Akteur:innen aktiv daran beteiligt sind. Die Entwicklung eines Leitszenarios für die Innenstadt 2030+ wird daher als Co-Creation-Prozess ausgerichtet, sodass verschiedene Perspektiven und Bedarfe (zielgerichtet) eingebunden werden.

Die Ausgangsbasis des Szenarioprozesses bilden eine Stakeholder-Analyse sowie die Identifikation zentraler Einflussfaktoren (Schlüsselfaktoren) im Zukunftsraum. Erstere zielt auf die Identifikation der betroffenen und einflussreichen Akteur:innen ab und beinhaltet auch eine Analyse der Rollenverteilung und der jeweiligen Kompetenzen. Zweitere untersucht, welche Einflussfaktoren auf den Untersuchungsgegenstand wirken und welche eine besonders treibende und richtungsweisende Wirkung erzielen. Die Inhalte zu beiden Punkten wurden in einem Workshop mit dem Projektpartnern erarbeitet und im Anschluss durch das Fraunhofer IAO wissenschaftlich aufbereitet und ergänzt. In einem weiteren Workshop wurden die Schlüsselfaktoren bewertet, priorisiert und zu Clustern kategorisiert. Dieser Schritt stellt die zentrale Grundlage für die Erarbeitung der Rohszenarien dar, die die möglichen Zukünfte der Innenstadt widerspiegeln.

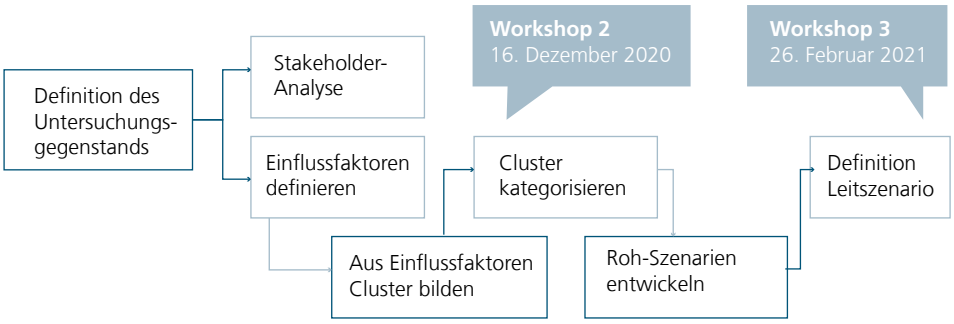


Abb. 16: Vorgehen zur Entwicklung des Leitszenarios. [1]

Um jedoch eine klare Botschaft zu vermitteln, die die angestrebten Ziele und Werte der Innovationspartnerschaft transportiert, müssen nicht nur mögliche Entwicklungen (in Form der Rohszenarien) kommuniziert werden, sondern auch ein wünschenswertes Leitszenario, dass die zukünftige Gestaltung öffentlicher Räume lenkt (vgl. Abb. 16). Dieses Leitszenario ist für alle Partner nach jeweiligen Schwerpunkten flexibel anwendbar und repräsentiert damit das breite Spektrum des Innovationsnetzwerks. Die Vielfalt und die Kontraste urbaner Räume sollen somit möglichst adäquat abgedeckt werden.

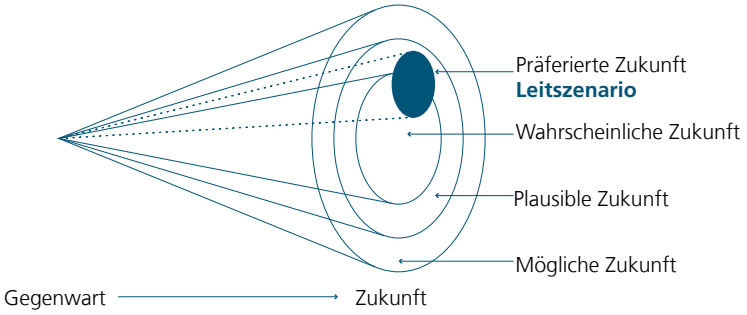


Abb. 17: Szenariotrichter. [36]

Stakeholder- Analyse und Identifikation der Schlüsselfaktoren

Im Rahmen des ersten inhaltlichen Workshops der Innovationspartnerschaft am 18. November 2020 wurde der Grundstein für die (fortlaufende) Szenarioentwicklung gelegt. Ziel des Workshops mit Expert:innen und Praxispartner:innen war es, Erwartungen und Bedarfe zu benennen sowie die wichtigsten Stakeholder zu identifizieren. Die gesammelten Inhalte, geordnet nach Dystopie und Utopie, zeigen den Wunsch nach Veränderung und die vielfältigen Ansprüche an den öffentlichen Raum. Deutlich wurde auch, dass Ansprüche an soziale, nachhaltige und gestalterische Werte und der öffentliche Raum als Ort für den Menschen im Vordergrund stehen.

Folgende wichtige Stakeholder, die Einfluss auf die Zukunft der Innenstadt haben, wurden identifiziert:

Gewerbliche Stakeholder
Unternehmen, Hochbau, Tiefbau Gewerbekunden, Innenstadtplayer, Städte, Handelskunden

Städtische Stakeholder
Kommunale Betriebe, Kommunen, Kommunale Versorger, Öffentliche Verwaltung, Politik

Zivile Stakeholder
Private Nutzer:innen, Start-Ups, Besucher:innen, Bürger:innen, Immobilienbesitzer:innen

Auf Basis der im Workshop generierten Inhalte wurden folgende Schlüsselfaktoren abgeleitet, die auf die Innenstadt wirken:

Abb. 18: Einwirkende Schlüsselfaktoren. [1]

Bewertung der Schlüsselfaktoren

Im zweiten Workshop am 16. Dezember 2020 wurden den Projektpartner:innen die erarbeiteten Schlüsselfaktoren vorgestellt, gemeinsam diskutiert und weiterentwickelt.

Um den (zukünftigen) Stellenwert der einzelnen Schlüsselfaktoren herauszufinden, wurde jeder Schlüsselfaktor nach Einfluss und Vorhersehbarkeit bewertet. Die Szenarien sollen alternative Entwicklungen aufzeigen, die Unsicherheiten bergen und zukünftig eine hohe Relevanz für den Zukunftsraum haben können. Einen besonders hohen Einfluss haben die Schlüsselfaktoren Ökologische Verantwortung, Politischer Gestaltungswille, Mobilität und Innerstädtische Identität.

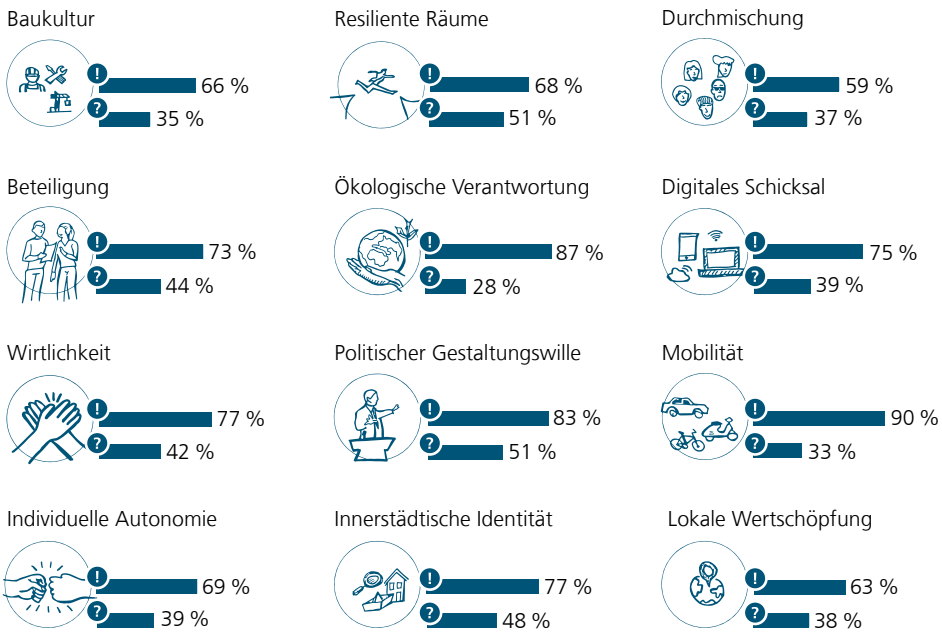


Abb. 19: Bewertung der Schlüsselfaktoren. [1]

Einfluss – Welchen Einfluss nimmt der Schlüsselfaktor auf die Innenstadt? (von 0% überhaupt keinen Einfluss bis zu 100% sehr bedeutender Einfluss)

Differenz – Wie schätzen Sie die Vorhersehbarkeit in der zukünftigen Entwicklung des Schlüsselfaktors? (Prozentwert beschreibt bewertete Unsicherheit)

Ausgehend von dieser Einschätzung wurden drei thematische Rohszenarien entwickelt, die alternative Entwicklungen der relevanten Schlüsselfaktoren darstellen und sich inhaltlich auf jeweils einen der besonders einflussreich eingeschätzten Schlüsselfaktoren fokussieren.

Ausarbeitung der relevanten Schlüsselfaktoren zu Rohszenarien

Die drei thematischen Rohszenarien orientieren sich an der Einschätzung der Projektteilnehmer und befassen sich daher mit der politischen Stadt (Politischer Gestaltungswille), der bunten Stadt (Innerstädtische Identität) und der grünen Stadt (Ökologische Vielfalt). Der Schlüsselfaktor Mobilität spiegelt sich aufgrund der hohen Bewertung als Querschnittsthema in allen drei Rohszenarien wider und wird als zentraler Bestandteil zukunftsfähiger Innenstadtentwicklung betrachtet. Folgende drei Rohszenarien wurden erarbeitet:

Rohszenario 1: Die Politische/Demokratische Stadt
Die Innenstadt wird maßgeblich geprägt von einer konstruktiven und mutigen Politik. Sowohl die kommunalen Entscheider als auch die Stadtgesellschaft gestalten und nutzen die öffentlichen Räume.

Innenstädte sind Orte der Begegnung und dienen dabei insbesondere dem sachlichen und intellektuellen Austausch zwischen verschiedenen Gruppen. Gleichzeitig sind sie Sinnbild für Bildung und Neues wie innovative Technologien, Einkaufskonzepte oder Experimente. Sie machen demokratische Prozesse erfahrbar und ermöglichen Teilhabe. Im Vordergrund stehen lösungsorientierte Ansätze, die mit Mitteln und Fähigkeiten des öffentlichen Sektors, der Unternehmen (Public Private Partnerships) oder der Bürger:innen (Crowdfunding, Genossenschaften) angegangen werden können.

Rohszenario 2: Die Bunte Stadt
Die Innenstadt vermittelt der Stadtgesellschaft ein Zugehörigkeitsgefühl und fördert den Zusammenhalt. Weiterentwicklung, Pflege und Nutzung der öffentlichen Räume stellt für Bürgerinnen und Bürger eine intrinsisch motivierte und identitätsstiftende Aufgabe dar.

Die Innenstadt ist ein wesentlicher Aufenthalts- und Wirtschaftsraum für die Stadtgesellschaft. Sie ist geprägt von vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, Veranstaltungen sowie lokalen Produkten und Lebensmitteln. Die Stadtgesellschaft bringt sich ehrenamtlich, kommunalpolitisch und unternehmerisch in das (innen)städtische Leben ein und trägt somit zur Identität bei.

Auch städtebaulich zeigt sich diese Identität in besonders charakteristischen und für sich stehenden Merkmalen, einer hohen Diversität in Architektur, Farben und Formen.

Rohszenario 3: Die Grüne Stadt
Die Innenstadt ist Ausdruck einer starken Verbundenheit und eines starken Verantwortungsbewusstseins gegenüber der Natur und dem Klima. Öffentliche Räume werden daher mit Umsicht gestaltet und erhalten. Die Ausrichtung an der Natur und an naturbasierten Lösungen zeigt sich auch in der Innenstadt-Architektur und in wesentlichen Gestaltungsprinzipien.

Die Mobilität wird bestimmt von umweltverträglichen und gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln. Generell ist die Innenstadt jedoch darauf ausgelegt, dass sich alles, was benötigt wird, in der unmittelbaren Lebensumgebung finden lässt. Der Mobilitätsbedarf ist reduziert.

Neue Technologien spielen im städtischen Raum eine untergeordnete und oftmals wenig sichtbare Rolle, werden aber genutzt, wenn sie der Klimafreundlichkeit dienen.

Entwicklung des Leitszenarios

Die drei Rohszenarien wurden in einem weiteren Workshop am 26. Februar 2021 von den Projektteilnehmer:innen bewertet und eingeschätzt. Deutlich wurde, dass das Rohszenario Politische Stadt am meisten Anklang fand, gefolgt vom Szenario Grüne Stadt und schließlich dem Szenario Bunte Stadt. Zusätzlich wurden die einzelnen Elemente der Rohszenarien kommentiert und zur Diskussion gestellt, um die wichtigsten Qualitäten der Rohszenarien zu identifizieren, welche im weiteren Verlauf die Basis für das wünschenswerte Leitszenario darstellen (vgl. Abb. 20).

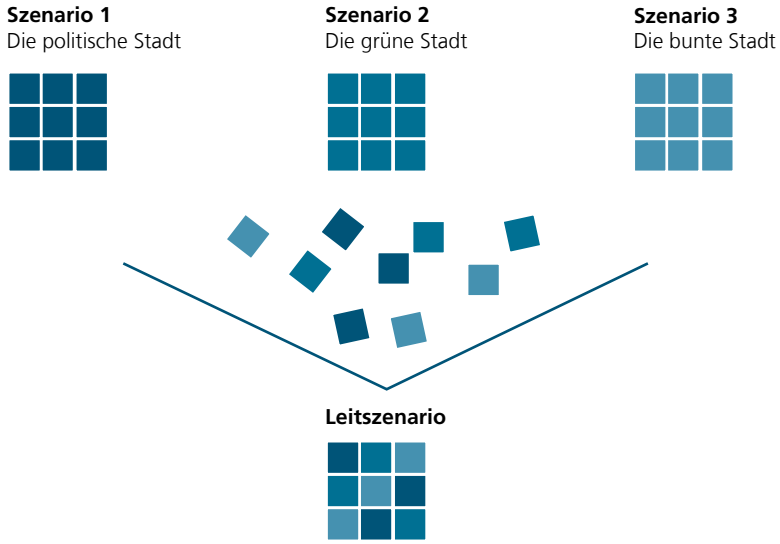


Abb. 20:
Identifikation der wesentlichen Elemente für das Leitszenario. [1]

Vom Handlungs- zum Zukunftsfeld

Nach der Analyse der einzelnen Handlungsfelder, die die wirtschaftliche, die zivilgesellschaftliche, die verkehrstechnische und die bauliche Relevanz abdecken, stellen die externen Einflüsse und das entwickelte Zielbild umfangreiche Anforderungen an eine neue Definition der Innenstadt. Stadtgestalter jeglicher Disziplin werden gefragt sein, ihre etablierten Praktiken zu hinterfragen und in der Entwicklung zukunftsfähiger Innenstadtkonzepte neue Akteur:innenkonstellationen zu bilden. Dabei ist der Erfolg maßgeblich von der Fähigkeit der Stadtgestaltenden abhängig, die Systemgrenzen der Handlungsfelder zu überwinden und Synergien zwischen aufkommenden Innovationen der Teilbereiche zu nutzen. In diesem Verständnis eines ganzheitlichen innerstädtischen Wirkungsgefüges verwirklicht beispielsweise die verkehrstechnische Funktion durch neue Mobilitäts- und Logistiksysteme Flächeneinsparungen. Ebenso adressieren innovative Wohn- und Nachverdichtungskonzepte den innerstädtischen Flächenkonflikt und ermöglichen Zwischen- und Nachnutzungen, die wiederum in den wirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Funktionen aktiviert werden.

Die einzelnen Handlungsfelder sind in der Innenstadt 2030+ nicht mehr voneinander trennbare Teile der kommunalen Daseinsvorsorge, sondern bedingen sich gegenseitig, treten in stärkeren Abhängigkeitsverhältnissen auf und eröffnen kombiniert neue Spielräume für zukunftsfähige und bedarfsgerechte Stadtgestaltung. So wird aus der verkehrstechnischen Relevanz ein symbiotisch und intermodal funktionierendes Mobilitäts- und Logistiksystem, aus der wirtschaftlichen Funktion werden anhand neuer Geschäftsmodelle und Produktionsverfahren urbane Wertschöpfungskonzepte, die bauliche Relevanz wird durch eine hochqualitative Baukultur Identitäts- und Differenzierungsmerkmal, während all diese sich wandelnden Funktionen in einer neuen Aufenthalts- und Spielwelt der Innenstadt erlebbar werden.

Die folgenden Zukunftsfelder arbeiten dieses neue Verständnis eines ganzheitlichen innerstädtischen Wirkungsgefüges auf und geben Einblicke in deren beispielhafte Anwendung im städtischen Raum, worauf anwendungsorientierte Innovationsempfehlungen für Stadtgestaltende formuliert werden.

Fazit

Die erfolgreiche Gestaltung zukunftsfähiger Innenstädte kann nur durch die Inklusion aller betroffenen Akteur:innen und Teilsysteme der Stadt erreicht werden. Angepasst an den Bedarf der verschiedenen Akteur:innen werden sowohl innerhalb als auch zwischen den Teilsystemen Handlungsfelder identifiziert, die die Konzipierung und Umsetzung eines ganzheitlichen Leitszenarios unterstützen. Das folgende Leitszenario vermittelt einen ersten Einblick, wie zukunftsgewandte Innenstadtentwicklung entlang gesamtsystemischer Bedarfe aussehen kann.

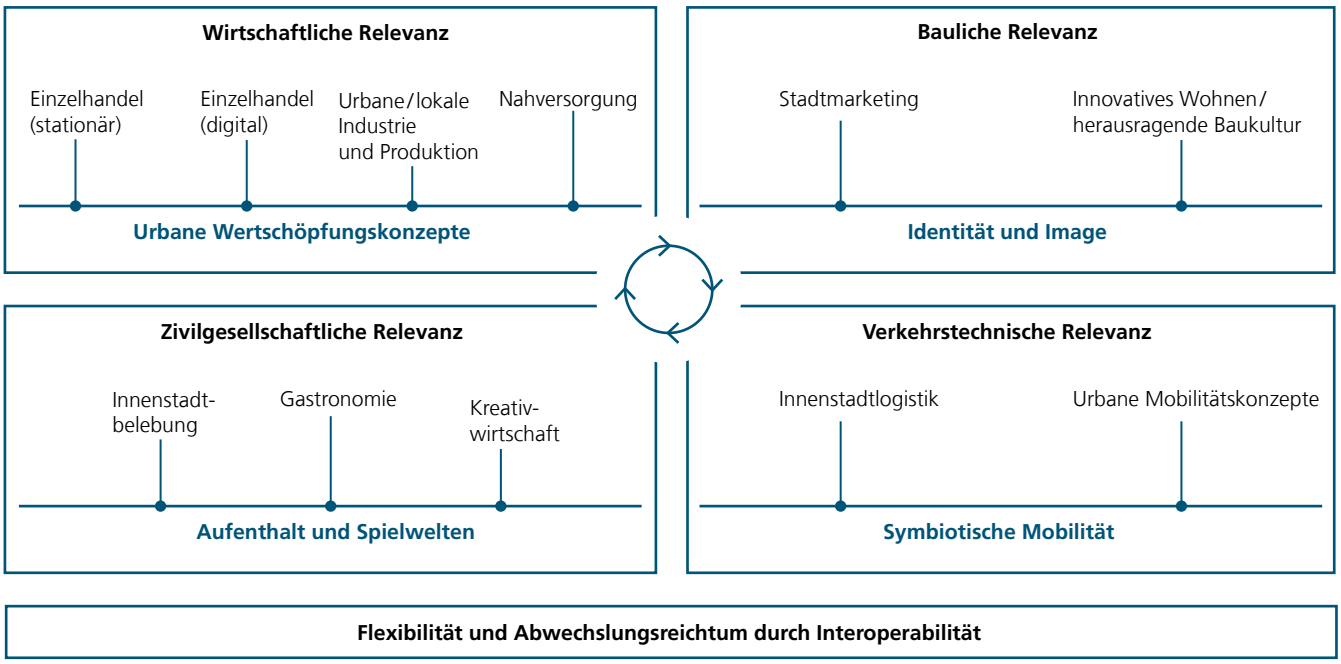
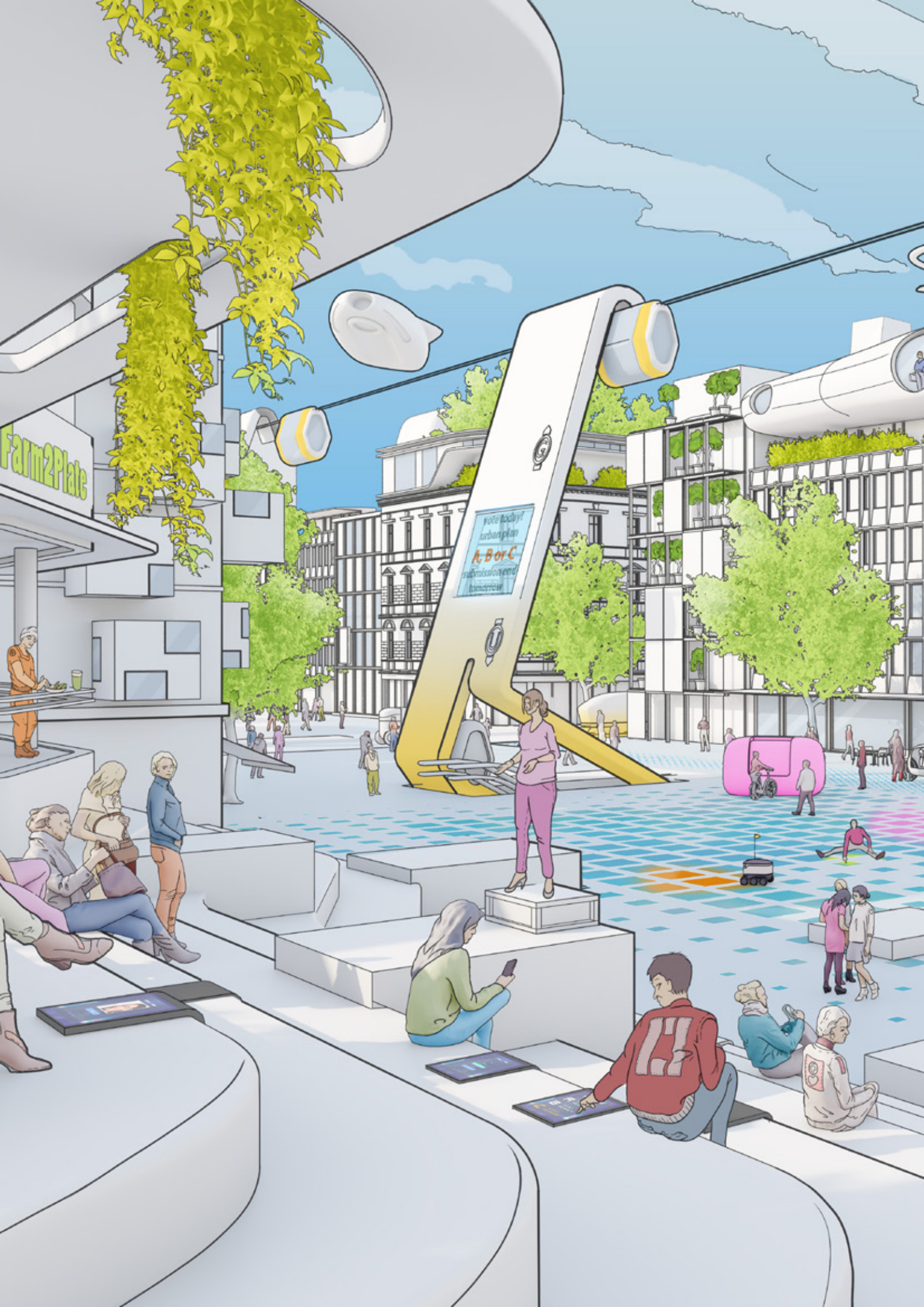
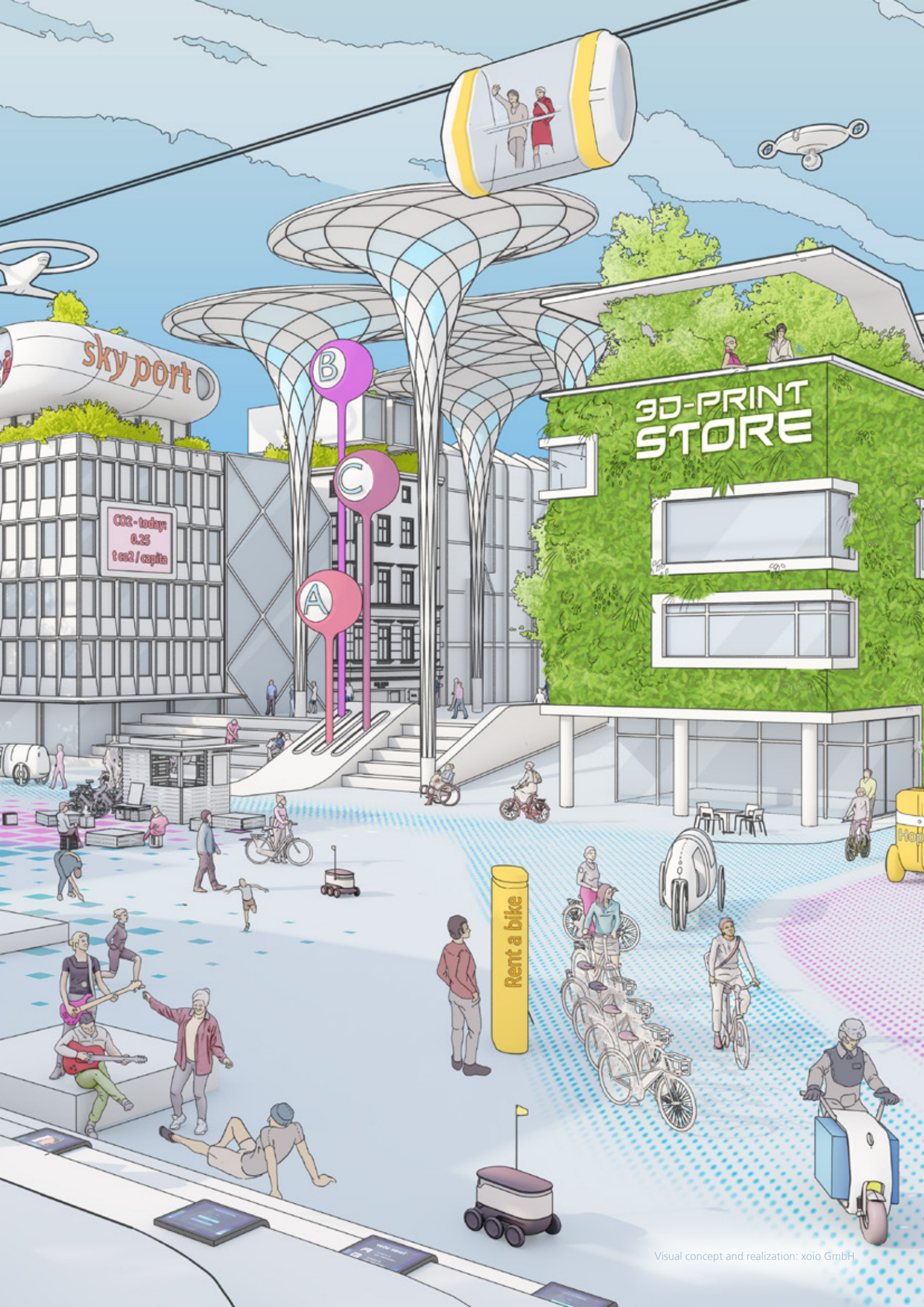


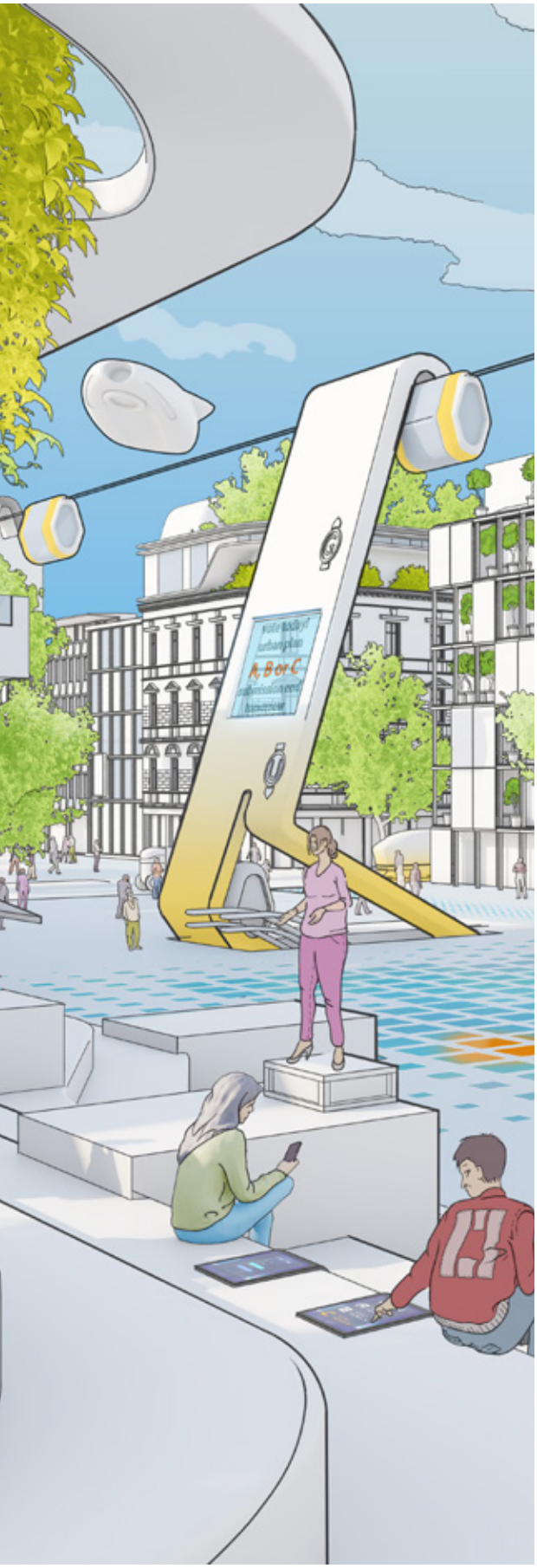
Abb. 21:
Zukunftsfelder auf Basis innerstädtischer Relevanzen. [1]


Farm2Plate
vote today on urban plan
A, B or C
submissions end tomorrow



Visual concept and realization: xoio GmbH

5. Zukunftsfelder und Handlungsempfehlungen



Das Leitszenario für die Zukunft der öffentlichen Räume und Innenstädte ist vielseitig und bündelt verschiedene Teilbereiche, die von den Projektbeteiligten als wichtig und besonders zukunftsfähig erachtet werden. Diese Teilbereiche werden im Folgenden als allgemeine Zukunftsfelder vorgestellt und beinhalten unter anderem Themen wie agile Nutzungsformen, Mobilität, Pop-Up-Angebote, Partizipation, Arbeitswelten, Baukultur und Klimaresilienz. Aufbauend auf den allgemeinen Zukunftsfeldern folgen Innovationsempfehlungen, die zeigen, wie der Weg zum Leitszenario beschritten werden muss, um die Vielfältigkeit der wünschenswerten Zukunft der Innenstadt zu realisieren.

Zukunftsfelder der Innenstadt in #elasticity

Die Innenstadt der Zukunft knüpft an alle definierten innerstädtischen Relevanzfelder an und formuliert diese anhand innovativer und intelligenter technologischer und organisatorischer Lösungen aus. So wird ein ganzheitlicher Ansatz geschaffen, die Innenstadt sowohl gesellschaftlich als auch ökonomisch und ökologisch nachhaltig zu gestalten und die Bedürfnisse der Akteur:innen abzudecken.

Insgesamt gibt es 12 Zukunftsfelder aus denen sich 12 Thesen für die Stadt der Zukunft ableiten lassen. Im Zentrum steht hierbei die räumliche und strukturelle Vernetzung der verschiedenen Lösungsansätze sowie das spielerische Entdecken des Raumes. So wird der zur Verfügung stehende Platz optimal ausgenutzt, indem der ÖPNV als Seilbahn im Luftraum verortet ist, der Privatverkehr reduziert wird und vielfältige Sharing-Angebote die Mobilität effizienter gestalten. Dadurch wird Platz zum Spielen, zum Experimentieren und für alternative Nutzungen geschaffen. Ehemalige Parkflächen können als Urban-Farming-Gebiete zur Förderung einer regionalen Kreislaufwirtschaft genutzt werden. Dem öffentlichen Raum werden durch reduzierte Verkehrsflächen und eine zugeschnittene Planung mehr Entfaltungsraum und Aufenthaltsqualität zugesprochen und Möglichkeiten für politische und gesellschaftliche Aushandlungsprozesse und Beteiligung in kreativen Formen geboten. Begegnungs- und Experimentierräume können so spielerisch ermöglicht werden.

Die optimale Vernetzung verschiedener Lösungsansätze wird zusätzlich durch die Integration innovativer Technologien unterstützt. So spannt sich eine multifunktionale Membran wie ein Sonnenschirm über einzelne Stadtbereiche, spendet Schatten und dient zur selben Zeit als CO_2 Speicher.

Das Zukunftsszenario der Innenstadt 2030+ bietet insgesamt vielfältige und vor allem spielerische Lösungsansätze für Herausforderungen der Innenstadt von heute, indem die Funktionen der Innenstadt und Flächen optimal miteinander vernetzt werden und die Bürger:innen in den Vordergrund rücken. Die Innenstadt der Zukunft macht Freude und bietet Platz für Erlebnisse außerhalb des Konsums.

Zukunftsfeld 1

Resiliente Baukultur und neue Architektur

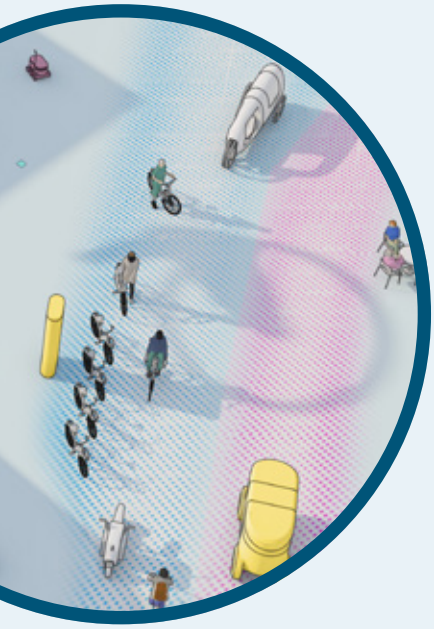
Baukultur beschreibt im Allgemeinen den Prozess der gebauten und gelebten Umwelt, die unmittelbar an die Gestaltung von Räumen gebunden ist [58]. Dies ist die Grundbasis für die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität im urbanen Raum und somit von wesentlicher Bedeutung im städtischen Gestaltungsprozess. Die bauliche Substanz der Innenstadt, ihre räumliche Verortung und architektonische Gestaltung trägt letztlich maßgeblich zur Nachhaltigkeit städtischer Räume bei. So muss der Anspruch an den Städtebau steigen, um sowohl die langfristige Haltbarkeit der Bausubstanz als auch deren Wiedererkennungswert zu steigern. Die Nutzung nachhaltiger Materialien sowie eine energieeffiziente und ressourcenschonende Architektur, die innovative Konzepte einschließt, ist somit die städtebauliche Grundbasis der Innenstadt 2030+. Es werden von Anfang an Grundelemente integriert, die modulare Nutzungen zulassen und Gebäude so gestalten, dass sie langfristig erhalten bleiben und Nutzungsänderungen zulassen. Klimaadaptive Architektur wird mitgedacht und in die Konzepte integriert. Dies stellt einen höheren Anspruch an städtebauliche und architektonische Konzepte und Entwürfe. Zudem spielen die Erhaltung und Restauration schützenswerter historischer Gebäude eine zusätzliche Rolle. Das historische Stadtbild zu pflegen, ermöglicht den Erhalt des Kerncharakters einer Stadt und fördert so das allgemeine Attraktivitäts- und Identitätsbild [53].

These 1 #urbandesignmatters

Die Baukultur dient als markantes Unterscheidungsmerkmal der Innenstädte, was zu einer zunehmenden Identitätsstiftung zwischen stadtkulturellem Selbstverständnis und gebauter Umwelt führt.

Zukunftsfeld 2

Personenverkehr und Warenströme in Symbiose



Ein entscheidender Ansatz, um urbanen Herausforderungen entgegenzuwirken und eine Attraktivitätssteigerung der Innenstädte und öffentlichen Räume zu erreichen, sind intermodale Mobilitäts- und energieeffiziente Logistikkonzepte auf der letzten Meile. Negativen Faktoren wie verkehrsbedingten Emissionen (Treibhausgase, Schadstoffe und Lärm) und dem steigenden Ressourcenverbrauch (Rohstoffeinsatz, Flächeninanspruchnahme, Umweltschäden) kann durch die Kombination von Leichtbaufahrzeugen und intermodalen Transportketten entgegengewirkt werden [38, 39].

Durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, einen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und das Anbieten alternativer Fortbewegungsmittel wie E-Bikes, Lastenräder und E-Scooter kann die Stadtlandschaft nachhaltig Fläche gewinnen. Grünflächen und Sitzgelegenheiten können auf ehemaligen Parkflächen entstehen und mehrspurige Fahrbahnen können zu sicheren Fahrradwegen umfunktioniert werden. Anhand digitaler Nutzerschnittstellen zur Buchung, Abrechnung und Routenführung entsteht gleichzeitig ein neues Verständnis der individuellen Mobilität im intermodalen System, das weitaus mehr Optionen und höhere Flexibilität ermöglicht, als es in einer monomodalen Verkehrsinfrastruktur möglich wäre. In Symbiose mit einem digital aufgestellten, auf der letzten Meile durch datenbasierte Routenführung und dezentrale Umschlagplätze optimierten Lieferverkehrs entstehen nicht nur weniger Lärm und Schadstoffe, sondern auch eine größere Flächenverfügbarkeit für die urbane Bevölkerung.

Ein neuer, futuristischer Ansatz, um der Flächenknappheit und Umweltproblematik wachsender Städte entgegenzuwirken, ist die Verlagerung der Mobilität in den Luftraum. Durch die Erschließung der dritten Dimension wird der urbane Raum auch in der Vertikalen optimal ausgenutzt. Flächenkonkurrenzen zwischen unterschiedlichen Nutzungen werden aufgehoben. So kann der zunehmende Lieferverkehr ebenfalls mit Hilfe von Drohnen im Luftraum abgewickelt werden, während der Personennahverkehr um die Option der schnellen mittel- bis Langstreckenverbindung in die suburbanen und ländlichen Gebiete ergänzt wird. Am Beispiel der Visualisierung finden die Umstiege zwischen den Transportmodi flächeneffizient in der Vertikalen statt: von der U-Bahn, den Mikromobilitätslösungen an der Oberfläche bis hin zur Seilbahn und den Drohnen-Landeplätzen auf den Dächern.

Mobilitätshubs nehmen in der Innenstadt 2030+ eine wichtige Rolle im Stadtbild ein, denn sie verbinden unterschiedlichste Transportmodi und dienen als Umschlagplätze der Logistik. Durch das breite Angebot an Mikromobilität und ihre Verfügbarkeit an räumlich optimal verteilten Mobilitätshubs wird das Konzept »Mobility as a Service« vollkommen ins Stadtbild integriert. Indem die Mobilität vielseitiger und zugänglicher gestaltet wird, werden Sharing Systeme zu einem wesentlichen und vielfach genutzten Bestandteil des urbanen Raums. Zugänglichkeit, Effizienz und Nachhaltigkeit werden durch die Integration digitaler Plattformen gefördert. So kann das Sharingnetz bedarfsorientiert und schnell agieren [40]. Zudem kann die Integration weiterer Datenerhebungen neue Geschäftsmodelle wie das des Curbside-Managements (Straßenkanten-Managements) ermöglichen. Flächeneinnahmen des ruhenden Verkehrs werden so erfasst und tragen zu einer optimalen städtischen Flächennutzung bei, die klar zwischen irrelevanten und relevanten Verkehrsflächen differenzieren und dementsprechend agieren können [40]. Zudem kann die Integration weiterer Datenerhebungen neue Geschäftsmodelle wie das des Curbside-Managements (Straßenkanten-Managements) ermöglichen. Flächeneinnahmen des ruhenden Verkehrs werden so erfasst und tragen zu einer optimalen städtischen Flächennutzung bei, die klar zwischen irrelevanten und relevanten Verkehrsflächen differenzieren und dementsprechend agieren können (vgl. Zukunftsfeld - adaptive Oberflächen und multifunktionale öffentliche Räume).

Zusammenfassend bilden leistungsstarke und zuverlässige öffentliche Verkehrsmittel zusammen mit der Integration des Verkehrsmanagements in das allgemeine Flächenmanagement das Rückgrat in der Realisierung der dargestellten Flächenpotenziale [41].

These 2 #mobilitysharingiscaring

Personen- und Logistikverkehre agieren in Symbiose und bilden ein intermodales, digital gesteuertes und barrierefrei zugängliches Gesamtsystem, das Flächeneinsparungen für andere Nutzungen ermöglicht.

Zukunftsfeld 3

Elastic Spaces für multifunktionale öffentliche Räume

Als Umnutzung versteht man in der Stadtplanung die alternative Nutzung von Flächen oder Gebäuden, die vorher durch eine andere Nutzung belegt waren. Dies kann sich in Form einer temporären Zwischennutzung, einer direkten Nachnutzung oder einer Mehrfachnutzung von zeitlich parallel oder frequentiert stattfindenden Nutzungen äußern. Die Bedürfnisse der Gesellschaft sind nicht nur in einem stetigen Wandel, dieser Wandel nimmt immer mehr an Beschleunigung zu. Bedarfe verändern sich durch die Digitalisierung und die damit einhergehenden Möglichkeiten viel schneller und zeitlich komprimierter als noch vor der Digitalisierung. Dies verändert den allgemeinen Anspruch an Flächennutzungen. Auch die Erfahrung der COVID-19-Pandemie hat gezeigt, wie schnell sich gesellschaftliche Bedürfnisse ändern und städtische Nutzungen angepasst werden müssen. Temporäre, effiziente und durchmischte Nutzungsformen stehen daher im Fokus der Innenstadt 2030+. Dies gilt insbesondere für die Nachtwirtschaft und kulturelle Nutzungen. Die Relevanz dieser Bereiche wurde vor allem durch die COVID-19-Pandemie deutlich. Bürger:innen benötigen Orte der Kultur und zum Ausgehen. Sie sind wichtiger Bestandteil einer gesunden Stadt.

Indem Funktionen wie der öffentliche Personen- und Lieferverkehr flächeneffizienter und ergänzend in den Luftraum verlagert werden, die räumliche Nutzung somit die dritte Dimension mit einbezieht, werden Flächen zur Umnutzung und bedürfnisorientierten Gestaltung frei. Zudem basiert die Innenstadt 2030+ auf dem Prinzip der Flexibilität. Dieses versteht sich unter der bestmöglichen, ökologisch und wirtschaftlich nachhaltigsten Nutzung der städtischen Räume. Mit dem Grundprinzip der Flexibilität von Räumen können Kreisläufe geschaffen werden: Ehemalige Parkplätze werden in urbane Gärten umgewandelt, deren Erzeugnisse der regionale Handel nutzt, um damit weiter zu wirtschaften. So werden regionale Wirtschaftskreisläufe geschaffen. Die Flächenverteilung erfolgt in Echtzeit und teilautomatisiert auf Basis von Daten, was z. B. eine kontinuierliche Anpassung des digitalen Straßenquerschnitts, der Spielflächengröße oder der Anzahl der Abstellflächen für Fahrräder ermöglicht.

Bei einem Rundgang durch die Innenstadt 2030+ wird man diesen Prinzipien in jeglicher Form begegnen. Durch eine flexible Nutzung städtischer Räume können Bedürfnisse der unterschiedlichen Akteur:innen effektiv berücksichtigt werden, ohne dass Flächenkonkurrenzen entstehen und Nutzungen nach ihrer wirtschaftlichen Tragfähigkeit ausgehandelt werden müssen. So finden gesellschaftliche und ökologische Anliegen sowie wirtschaftliche Innovationskraft gleichermaßen Platz in der Innenstadt von Morgen.

These 3 #elasticisfantastic

Urbane Räume werden zu nutzungsneutralen Elastic Spaces, die sich temporär an die aktuellen Flächenbedarfe anpassen lassen.

Zukunftsfeld 4

Flexible Räume mit bedarfsorientierten Angeboten bespielen

Pop-up-Angebote in Innenstädten können maßgeblich zum Charakter und Image einer Stadt beitragen. Durch diese kreativen und experimentierfreudigen Ansätze können öffentliche Räume wiederbelebt werden und neue gesellschaftliche Funktionen erlangen. Die vielfältigen Pop-up-Angebote können an die Bedürfnisse der Bürger:innen angepasst werden und Abwechslungsreichtum in Innenstädten schaffen [42]. Die Flexibilität der temporären Angebote ermöglicht eine saisonale Anpassung, sodass den Jahreszeiten entsprechende Nutzungen stattfinden können. Pop-up-Angebote können zum Testen neuer Ideen verwendet werden, um die Akzeptanz der Bevölkerung abschätzen zu können. Oftmals ist die zeitliche Begrenzung des Angebots als effektives Marketingkonzept nutzbar. Pop-up-Restaurants, -Bars und -Cafés verbinden dieses Marketingkonzept mit ungewöhnlichen Standorten und besonderen kulinarischen Angeboten, um den Konsum von Speisen und Getränken zu einem besonderen Erlebnis zu machen. Auch Pop-up-Kinos und andere Pop-up-Events zielen darauf ab, unvergessliche Erfahrungen zu kreieren, die von der alltäglichen und gewohnten Praxis abweichen [42]. Im urbanen Kontext werden diese Angebote an Bedeutung gewinnen, da sie an schnell wechselnde Kundenbedürfnisse angepasst werden können. In der Innenstadt 2030+ agieren Pop-up-Angebote nicht nur als Belebungstool öffentlicher Räume, sondern ganz konkret auch als Experimentierflächen, bei denen neue Konzepte temporär und kreativ erprobt werden. So sind Zwischennutzungskonzepte von Gebäuden oder Flächen in diesem Zuge ein wesentlicher Bestandteil der Innenstadt [42].

Pop-up-Angebote in Innenstädten können maßgeblich zum Charakter und Image einer Stadt beitragen. Durch diese kreativen und experimentierfreudigen Ansätze können öffentliche Räume wiederbelebt werden und neue gesellschaftliche Funktionen erlangen. Die vielfältigen Pop-up-Angebote können an die Bedürfnisse der Bürger:innen angepasst werden und Abwechslungsreichtum in Innenstädten schaffen [42]. Die Flexibilität der temporären Angebote ermöglicht eine saisonale Anpassung, sodass den Jahreszeiten entsprechende Nutzungen stattfinden können. Pop-up-Angebote können zum Testen neuer Ideen verwendet werden, um die Akzeptanz der Bevölkerung abschätzen zu können. Oftmals ist die zeitliche Begrenzung des Angebots als effektives Marketingkonzept nutzbar. Pop-up-Restaurants, -Bars und -Cafés verbinden dieses Marketingkonzept mit ungewöhnlichen Standorten und besonderen kulinarischen Angeboten, um den Konsum von Speisen und Getränken zu einem besonderen Erlebnis zu machen. Auch Pop-up-Kinos und andere Pop-up-Events zielen darauf ab, unvergessliche Erfahrungen zu kreieren, die von der alltäglichen und gewohnten Praxis abweichen [42]. Im urbanen Kontext werden diese Angebote an Bedeutung gewinnen, da sie an schnell wechselnde Kundenbedürfnisse angepasst werden können. In der Innenstadt 2030+ agieren Pop-up-Angebote nicht nur als Belebungstool öffentlicher Räume, sondern ganz konkret auch als Experimentierflächen, bei denen neue Konzepte temporär und kreativ erprobt werden. So sind Zwischennutzungskonzepte von Gebäuden oder Flächen in diesem Zuge ein wesentlicher Bestandteil der Innenstadt [42].

These 4 #popupcity

Angebote des Einzelhandels, der Gastronomie und der Kulturwirtschaft werden zeitlich und räumlich flexibel, was eine stetige Weiterentwicklung der städtischen Erlebniswelt ermöglicht.

Zukunftsfeld 5

Infrastruktur kommuniziert

Eine zentrale und in der Innenstadt weitverbreitete Form urbaner Oberflächen sind Fassaden, die als Interaktionsfläche zwischen Bauwerk und öffentlichem Raum fungieren [43]. Oberflächen sind zukünftig nicht mehr rein statische Bestandteile von Bauwerken oder Infrastrukturen, sondern Teil des öffentlichen Raums und damit Teil des urbanen Systems [43]. Der Umgang mit urbanen Oberflächen hat in der breiten Bevölkerung bisher in Teilen eine eher untergeordnete Bedeutung. Urbane Oberflächen beinhalten jedoch ein wertvolles Potenzial, das in der Innenstadt 2030+ auf vielfältige Weise ausgeschöpft wird. Innovative Materiallösungen besitzen vielfältige Qualitäten und lassen sich für verschiedene Einsatzbereiche auf urbanen Oberflächen nutzen [44]. Diese Materialgruppe wird als »Smart Materials« bezeichnet, ihre Oberflächen als «Smart Surfaces« [44]. Smart Surfaces besitzen oftmals lichtlenkende Eigenschaften und können somit einen starken Einfluss auf die vorherrschende Oberfläche im urbanen Raum nehmen. Neben der ästhetischen Wirkung von Beleuchtung und Bodenbeschaffenheit können diese Elemente Barrierefreiheit fördern sowie das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum für alle Bürger:innen steigern. Über integrierte Sensorik können Oberflächen außerdem mit den Bürger:innen in Interaktion treten und umgekehrt. Zunächst statisch wirkende Strukturen werden dadurch erlebbar und stellen Informationen bereit, die von den Bürger:innen durch Interaktion aktiviert werden. Smart Surfaces ändern beispielsweise ihre Farbe oder Transparenz, wodurch ein neues Raumgefühl sowie eine Anpassbarkeit an neue Flächenansprüche entsteht. In Kombination mit Smart Lighting und aktivem Lichtmanagement entsteht ein Netz an Sensoren und Aktuatoren, die die Energieeffizienz steigern und neue Dimensionen der Routenführung, zwischenmenschlichen Interaktion, Gamification, Bereitstellung von Informationen, der klaren Kommunikation in Extremsituationen (z. B. Fluchtwege) und Anpassung an die aktuelle Bedarfslage (z. B. Markierung des sich verändernden Querschnitts einer Straße) ermöglichen. Durch diese Interaktionsmomente wird die Aufenthaltsqualität erhöht und eine Auseinandersetzung mit der bebauten Umgebung enorm gefördert. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, über Sensorik Informationen (Daten) sowohl zu sammeln als auch mittels intelligenter Oberflächengestaltung zu vermitteln.

Die Zukunftsfelder Elastic Spaces, bedarfsorientierte Angebote und kommunizierende Infrastruktur verschmelzen zu einem Responsive Future Public Space, der menschliche Kommunikation und Interaktion widerspiegelt und in Form adaptiver Strukturen neue Entfaltungsräume schafft. [43]. Oberflächen sind zukünftig nicht mehr rein statische Bestandteile von Bauwerken oder Infrastrukturen, sondern Teil des öffentlichen Raums und damit Teil des urbanen Systems [43]. Der Umgang mit urbanen Oberflächen hat in der breiten Bevölkerung bisher in Teilen eine eher untergeordnete Bedeutung. Urbane Oberflächen beinhalten jedoch ein wertvolles Potenzial, das in der Innenstadt 2030+ auf vielfältige Weise ausgeschöpft wird. Innovative Materiallösungen besitzen vielfältige Qualitäten und lassen sich für verschiedene Einsatzbereiche auf urbanen Oberflächen nutzen [44]. Diese Materialgruppe wird als »Smart Materials« bezeichnet, ihre Oberflächen als »Smart Surfaces« [44]. Smart Surfaces besitzen oftmals lichtlenkende Eigenschaften und können somit einen starken Einfluss auf die vorherrschende Oberfläche im urbanen Raum nehmen. Neben der ästhetischen Wirkung von Beleuchtung und Bodenbeschaffenheit können diese Elemente Barrierefreiheit fördern sowie das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum für alle Bürger:innen steigern.

These 5 #designyourspace

Infrastruktur gewinnt in der Innenstadt 2030+ zusätzliche Funktionen und wird zu einem adaptiven Rahmen, dessen kommunikativen Elemente für neue Formen der zwischenmenschlichen Interaktion genutzt werden.

Zukunftsfeld 6

Von der Teilhabe zur Mitgestaltung

Um der urbanen Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, den öffentlichen Raum mitzugestalten und ihren alltäglichen Bedürfnissen anzupassen, bieten sich unterschiedliche Bürgerbeteiligungsformate an [45]. Der freie Zugang zu Informationsmaterialien und die Integration von Abstimmungstools im öffentlichen Raum können im Sinne der demokratischen Werte eine fundierte Meinungsbildung der Bürger:innen fördern. Planungsprozesse werden nicht mehr hinter verschlossener Tür oder in formellen Bürgerbeteiligungsevents organisiert, sondern rücken in leicht zugänglicher und informeller Weise in den öffentlichen Raum. Durch die zentrale Platzierung und die zeitlich flexiblen Nutzungsmöglichkeiten der Abstimmungstools können gleiche Zugangschancen und Barrierefreiheit für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden. Mithilfe solcher Abstimmungstools können die individuellen Bedürfnisse und Wahrnehmungen der Bevölkerung erfasst und wichtige Impulse für die Raumgestaltung dargestellt werden. Speakers Corners, digitale Abstimmungstools und adaptive Oberflächen etablieren die innerstädtischen Infrastrukturen als etwas Gestalt- und sich sichtlich Veränderbares. Mithilfe solcher Installationen kann der politischen Entfremdung und dem wachsenden Unverständnis der Bevölkerung politischen Entscheidungen gegenüber entgegengewirkt werden [38] und die Bedeutung des öffentlichen Raums als Aneignungsort für gesellschaftliche Debatten erweitert werden. [45].
Der freie Zugang zu Informationsmaterialien und die Integration von Abstimmungstools im öffentlichen Raum können im Sinne der demokratischen Werte eine fundierte Meinungsbildung der Bürger:innen fördern. Planungsprozesse werden nicht mehr hinter verschlossener Tür oder in formellen Bürgerbeteiligungsevents organisiert, sondern rücken in leicht zugänglicher und informeller Weise in den öffentlichen Raum. Durch die zentrale Platzierung und die zeitlich flexiblen Nutzungsmöglichkeiten der Abstimmungstools können gleiche Zugangschancen und Barrierefreiheit für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden. Mithilfe solcher Abstimmungstools können die individuellen Bedürfnisse und Wahrnehmungen der Bevölkerung erfasst und wichtige Impulse für die Raumgestaltung dargestellt werden. Speakers Corners, digitale Abstimmungstools und adaptive Oberflächen etablieren die innerstädtischen Infrastrukturen als etwas Gestalt- und sich sichtlich Veränderbares. Mithilfe solcher Installationen kann der politischen Entfremdung und dem wachsenden Unverständnis der Bevölkerung politischen Entscheidungen gegenüber entgegengewirkt werden [38] und die Bedeutung des öffentlichen Raums als Aneignungsort für gesellschaftliche Debatten erweitert werden.

These 6 #mixandmatch

Öffentliche Räume sind nicht nur öffentlich zugänglich, sondern im Diskurs mit Anderen Stadtbewohner:innen gestalt- und veränderbar.

Zukunftsfeld 7

Mehr Platz für Spiel

Eine lebendige Stadt ist geprägt durch Spiel, Spaß und Austausch – nicht nur für die junge Generation [46]. Bisher wird Spielen im urbanen Kontext vor allem mit Spielplätzen für Kleinkinder verknüpft, auf denen verschiedene Spielgeräte installiert sind, die unter anderem die Kinder dazu motivieren, aktiv zu werden. In der Innenstadt der Zukunft gibt es vielfältige Angebote und Möglichkeiten, die sich vom herkömmlichen Spielplatz für Kinder abheben und generationenübergreifend Menschen zusammen- und in Bewegung bringen. In der klassischen Stadtplanung der Moderne werden hierfür konkrete Flächen als »Spielplätze« ausgewiesen [46]. In der Innenstadt der Zukunft wird hingegen die Stadt als Ganzes wie ein großer gestaltbarer Spielplatz wahrgenommen.

Dieser Spielplatz bietet ein vielfältiges Angebot für unterschiedliche Bedürfnisse und motiviert die Bevölkerung, sowohl miteinander als auch mit der Stadt zu interagieren. Letzteres wird beispielsweise durch digitale Gamification-Elemente gefördert, die durch Augmented Reality, multifunktionale Oberflächen und stationäre Interaktionsmöglichkeiten bereitgestellt werden. Der Diskurs des Urban Gaming beschreibt spielerische Ansätze, die im städtischen Raum verankert und mit diesem auch inhaltlich stark verknüpft sind. Neben dem spielerischen Aspekt beinhalten Urban Games oftmals auch einen stadtplanerischen Aspekt – durch die Interaktion mit und im urbanen Raum soll eine andere Perspektive auf die innerstädtische Umgebung eingenommen werden. In diesem Zuge erhält der urbane Raum eine neue Funktion und ist nicht mehr Mittel zum Zweck – er wird zum Katalysator für Austausch, Bewegung und Interaktion. In der Innenstadt der Zukunft sind Urban Games ein fester Bestandteil und prägen das Stadtbild. Einzelne Elemente, wie zum Beispiel die Färbung des Bodenbelags oder zu Interaktion motivierendes Stadtmobiliar, werden modular eingesetzt. Unterschiedliche Bodenbeläge und Ebenen im Stadtraum regen spielerisch zur Aneignung an – je nach Bedürfnis können diese Flächen von den Nutzer:innen selbst bespielt werden.

These 7 #plugandplay

Die Innenstadt wandelt sich von einem reinen Konsumraum zu einer aktiv gestaltbaren Spielwelt, in der alle Generationen miteinander interagieren und neue Möglichkeiten zur Gestaltung einer abwechslungsreichen Freizeit wahrnehmen.

Zukunftsfeld 8

Die Nachbarschaft als Arbeits-, Konsum- und Lebensraum

Die wachsende Bandbreite an Kaufangeboten über Internetplattformen ermöglicht Konsument:innen den Zugang zu riesigen Warenangeboten, ohne das Haus für den Einkauf verlassen zu müssen. Als Reaktion auf das neu etablierte Einkaufsverhalten sind Veränderungen in urbanen Einzelhandelslandschaften erforderlich. Gleichzeitig rücken Arbeits- und Lebenswelt immer näher zusammen. Die Zusammenhänge zwischen Arbeits-, Konsum- und Lebenswelten müssen daher neu gedacht werden, da diese nicht mehr als reine Einkaufsräume dienen, sondern im Zeichen der anhaltenden Urbanisierung in hochverdichtete, lebenswerte Aufenthalts- und Erlebnisräume umgewandelt werden können.

Um den neuen Bedürfnissen gerecht zu werden, haben sich neue Einzelhandelskonzepte entwickelt. Beispielsweise sollen »Concept-« und »Pop-up-Stores« Shoppingerlebnisse erzeugen, die den Konsument:innen im Gedächtnis bleiben und eine räumliche Mobilität aufweisen. In »Concept Stores« werden außergewöhnliche und meist hochwertige Waren angeboten. Erreicht werden damit Bevölkerungsgruppen, die Selbstverwirklichung und Individualität im Kauferlebnis anstreben [47]. »Pop-up-Stores« sind dagegen temporäre Ladenformate, die sich primär an junge, urbane und trendbewusste Zielgruppen richten [48]. Durch die häufig improvisierten modernen Ladendesigns und die zeitliche Begrenzung des Warenangebots vermitteln diese Läden ein Gefühl von Exklusivität [48]. Solche temporären Geschäftsmodelle können die Attraktivität der Innenstädte steigern, da es sich häufiger lohnt die möglicherweise wechselnden Angebote zu nutzen und sich vom Design inspirieren zu lassen [47]. Für Unternehmen sind solche Ladenkonzepte aufgrund geringerer Miet- und Betriebsausgaben und der anschließend anhaltenden Popularität attraktiv [39].[47]. »Pop-up-Stores« sind dagegen temporäre Ladenformate, die sich primär an junge, urbane und trendbewusste Zielgruppen richten [48]. Durch die häufig improvisierten modernen Ladendesigns und die zeitliche Begrenzung des Warenangebots vermitteln diese Läden ein Gefühl von Exklusivität [48]. Solche temporären Geschäftsmodelle können die Attraktivität der Innenstädte steigern, da es sich häufiger lohnt die möglicherweise wechselnden Angebote zu nutzen und sich vom Design inspirieren zu lassen [47]. Für Unternehmen sind solche Ladenkonzepte aufgrund geringerer Miet- und Betriebsausgaben und der anschließend anhaltenden Popularität attraktiv [39].

Veränderungen im Arbeitsmarkt wirken sich auch auf Innenstädte als Arbeitsräume aus. Neu entstehende Arbeitsverhältnisse, besonders im Dienstleistungssektor, zeichnen sich zunehmend durch mehr Flexibilität, Freiheit und Eigenverantwortung aus [49]. Neben diesen zunächst positiv erscheinenden Aspekten treten allerdings auch Probleme auf, wie beispielsweise räumliche und soziale Isolation, mangelnder Informationsaustausch, unregelmäßige Arbeitszeiten und der Verlust der Abgrenzung von Arbeit und Privatleben [49]. Um den Anforderungen der neuen Arbeitsformen gerecht zu werden, werden Lösungsansätze wie beispielsweise »Coworking Spaces« genutzt. Dabei finden ehemalige Großbüroflächen neue Verwendung, indem sie als attraktive, heterogene Arbeitsumfelder genutzt werden [49]. Die Vermietung einzelner Arbeitsplätze in innerstädtischen Lagen eröffnet insbesondere jungen und kleinen Unternehmen neue Möglichkeiten [49]. Der Fokus soll auf einer kleinteiligen Nutzung von Flächen liegen. Dort, wo Co-Working Spaces integriert werden, wird eine räumliche Dichte an nutzungsdurchmischten Angeboten der Gastronomie, des Einzelhandel, aber auch der öffentlichen Aufenthaltsbereiche die Arbeitswelt stärker und nachhaltiger in den innerstädtischen Raum einbetten. Nachbarschafts- und Quartiersbüros, die zum einen durch die Integration von Mobilitätshubs gut zu erreichen sind und zum anderen eine gemeinschaftliche Arbeitsatmosphäre bieten, transferieren das Homeoffice vom privaten in den öffentlichen Raum. So kann eine Wohlfühlatmosphäre und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität geschaffen werden [41]. Insgesamt finden sich Einzelhandel und Arbeitsplätze der Innenstadt 2030+ kleinteilig, nutzungsdurchmischt und vor allem in einem räumlich und thematisch vernetzten Verhältnis zueinander wieder. Digitale Plattformen verhelfen zudem dazu, Arbeitsplätze effizient zu koordinieren und Kundenbedarfen im Einzelhandel gerecht zu werden.

These 8 #neighborhoodisgood

Die Kombination von Arbeits-, Konsum- und Lebenswelten schafft Räume, deren Nutzungsvielfalt Wege verkürzt und die urbane Lebensqualität auf Ebene der Nachbarschaft steigert.

Zukunftsfeld 9

Klimaaktivität als infrastrukturelle Grundfunktion

Räumliche Planung muss sich zukünftig insbesondere in Städten mit Themenbereichen wie dem Regenwassermanagement, der Flächenvorsorge und der Lufthygiene auseinandersetzen. Die Berücksichtigung von Entlastungsflächen im Siedlungsraum zur Sicherung der Frischluftzufuhr und zur Abkühlung des Stadtraums muss zunehmend in Planungsvorhaben integriert werden [53]. Die Entsiegelung von Flächen und das Wiederherstellen von Grünflächen geht über rein ästhetische Funktionen hinaus [54].

In der klimaresilienten Innenstadt 2030+ stehen mit den von den Vereinten Nationen entwickelten Sustainable Development Goals (SDGs) 13.1 und 13.3 die Klimaadaption und –mitigation als zentrale Handlungsfelder im Fokus. Lösungselemente sind in Form grün-blauer Infrastrukturen zu integrieren. Kombiniert mit einem multifunktionalen Flächenmanagement ist eine optimale Integration dieser Strategien im urbanen Raum möglich. So schaffen im Falle der Klimaadaption Rückhaltebecken Schutz vor Überschwemmungen und dienen gleichzeitig als Spiel- und Aufenthaltsort, sowie, im Falle der grünen Infrastruktur, als Teil der innerstädtischen »grünen Lunge«.

Oberflächenbegrünungen sowohl in der Horizontalen (z. B. Dachbegrünung) als auch Vertikalen (z. B. Fassadenbegründung) sind ein zentrales Element der Mitigationsstrategien, um den Auswirkungen des Klimawandels im urbanen Raum entgegenwirken zu können. Sie agieren multifunktional und bieten neben der Verbesserung thermischer Bedingungen und der Reduktion des gebäudespezifischen Energieverbrauchs durch natürliche Isolationseffekte [44] auch Möglichkeiten, Urban Farming zu integrieren und so neue Flächenpotenziale zu schaffen [54, 55]. Auch die ökologische Wirkung der Begrünungsmaßnahmen stellt einen entscheidenden Vorteil dar. Durch die Schaffung neuer Lebensräume ist die Förderung der urbanen Biodiversität möglich. [45]. Die Entwicklung innovativer Technologien, wie die der multifunktionalen Membran sowie adaptiver und sensorgestützter Bewässerungssysteme optimieren den Niederschlagsrückhalt und die Verdunstungskühlung und spenden gleichzeitig Schatten, um städtischen Hitzeinseln entgegenzuwirken. Unabhängig von der Jahreszeit steigt dadurch die potenzielle

Aufenthaltsdauer der Stadtbewohner:innen im öffentlichen Raum. [54, 55]. Auch die ökologische Wirkung der Begrünungsmaßnahmen stellt einen entscheidenden Vorteil dar. Durch die Schaffung neuer Lebensräume ist die Förderung der urbanen Biodiversität möglich [45]. Die Entwicklung innovativer Technologien, wie die der multifunktionalen Membran sowie adaptiver und sensorgestützter Bewässerungssysteme optimieren den Niederschlagsrückhalt und die Verdunstungskühlung und spenden gleichzeitig Schatten, um städtischen Hitzeinseln entgegenzuwirken. Unabhängig von der Jahreszeit steigt dadurch die potenzielle Aufenthaltsdauer der Stadtbewohner:innen im öffentlichen Raum.

So basiert die Innenstadt 2030+ auf klimaaktiven Planungselementen, die sich an den zwei wesentlichen, durch die SDGs global definierten und abgestimmten Pfade der Klimaadaption und Klimamitigation orientieren. Durch die Kombination aus grün-blauer Infrastruktur und Installation innovativer Klimatechnologien wird dieser Weg gesichert.

These 9 #climateproactivecity

Die klimaaktive Innenstadt nutzt naturbasierte Lösungen zur Anpassung der vorhandenen Flächen und Räume an äußere Umwelteinflüsse. Sie ist zugleich Schwamm, Temperaturregler und Schutzraum.

Zukunftsfeld 10

Produktion und Konsum rücken zusammen

Lokale Produktionsstandorte und regionale Wertschöpfungsketten gewinnen im Kontext der Nutzungsmischung aus ökologischen und sozialen Gründen sowie aufgrund verkürzter Lieferwege und der wiederkehrenden gesellschaftlichen Wertschätzung für regionale Produkte zunehmend an Bedeutung. Unter urbaner Produktion versteht man die »Herstellung und Produktion von materiellen Gütern in dicht besiedelten Gebieten, die häufig lokale Ressourcen und lokal eingebettete Wertschöpfungsketten nutzen« [50]. Durch die Nähe zu Wohnräumen sind ressourceneffiziente und emissionsarme Produktions- und Transportweisen erforderlich. Eine Schlüsselrolle nimmt das Konzept der lokalen Kreislaufwirtschaft ein. Durch das Reparieren, Aufwerten und Wiederverwerten von Ressourcen können diese in den Stoffkreislauf zurückgeführt werden und für eine deutliche Reduzierung der Abfall- und Emissionsmengen sorgen. Ultraeffizienzfabriken nutzen diese Kreislaufsysteme, um symbiotisch-verlustfreie Produktion im urbanen Umfeld zu erreichen [51]. Durch die Nutzung lokaler Stoff- und Energiekreisläufe können nachhaltigere Warenströme und effizientere Produktionsvorgänge erzielt werden, die sich flexibler auf die Bedürfnisse der Kunden anpassen lassen. Oftmals entstehen bei urbanen Produktionen lokale Synergieeffekte mit Dienstleistungsanbietern und kreativen Milieus [50]. Besonders Kleinunternehmen und Start-ups können von beispielsweise offenen Werkstätten profitieren (MarkerSpace/FabLabs), in denen nicht nur die Räumlichkeiten, sondern auch die Produktionsmittel geteilt werden.

Durch die Rückverlagerung der Produktionsstandorte werden also nicht nur ein geringerer Flächenverbrach, verkürzte Lieferwege und umweltfreundlichere Produktionsweisen erreicht, sondern auch kollektives Handeln gestärkt und soziale Wechselwirkungen gefördert. Im Vordergrund der lokalen Ökonomie steht, die Potenziale vor Ort zu nutzen, um die Sozial- und Wirtschaftsstruktur zu stabilisieren [50] und neben dem Dienstleistungssektor (vgl. Zukunftsfeld Arbeits-, Konsum- und Lebensraum) auch produzierendes Gewerbe in die Nachbarschaften und Quartiere zu integrieren.

Im Kontext der zunehmenden Leerstände in Innenstädten bietet sich die Umnutzung dieser Flächen somit als Produktionsstandorte an. Auf diese Art und Weise kann die Grundversorgung der Bevölkerung in Bezug auf ihre Umwelt- und Sozialverträglichkeit optimiert werden.

These 10 #urbanproductionison

Umgeben von Quartiersbüros, Co-Working Spaces und Homeoffice kehrt auch die Produktion in die Innenstadt zurück und nutzt anfallende Stoff- und Energiekreisläufe für eine ressourceneffiziente Renaissance des urbanen Kleingewerbes.

Zukunftsfeld 11

Bestand und Neuentwicklung ergänzen sich

Um der zunehmenden Versiegelung von Flächen entgegenzuwirken, wird immer häufiger eine Innenentwicklung und Nachverdichtung der innenstädtischen Räume angestrebt. Im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, die sich am 11. Nachhaltigkeitsziel der UN (SDG 11) orientiert, wurde das Ziel formuliert, die tägliche Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen auf 30 Hektar zu begrenzen [56]. Die Herausforderung besteht darin, den wachsenden Wohnungsbedarf mit einem deutlich geringeren Flächenverbrauch in Einklang zu bringen. Erforderlich ist eine effizientere Nutzung der Bestände [56]. Besonders in Städten mit Wohnraummangel gilt es auf kreative Art und Weise durch Umnutzungen, Aufstockungen und Bestandersatz neuen Wohnraum zu schaffen. [47].

Umnutzungen können in ehemaligen Parkhäusern oder Büro- und Verwaltungsgebäuden realisiert werden [56]. Die Ergänzungsmöglichkeiten sind vielfältig. So kann die verfügbare Wohnfläche flexibel erhöht oder eine vormalige Parkgarage für Urban Farming oder Energiespeicherung genutzt werden.

Bei Aufstockungsprojekten werden neue Nutz- und Wohnflächen auf existierenden Gebäuden in Form eines oder mehrerer Vollgeschosse auf Dachflächen erschlossen [56]. Aufstockungen sind komplexe, interdisziplinäre Bauaufgaben [57]. Weisen bestehende Bausubstanzen ausreichende Tragstrukturen auf, können darauf aufbauend Baukörper mit geringem Eigengewicht ergänzt werden [57]. Deutliche Vorteile stellen Aufstockungen und Umnutzungen vor allem deshalb dar, weil die existierende städtebauliche Infrastruktur genutzt werden kann. Dies bezieht sich nicht ausschließlich auf die technische Infrastruktur, die Straßennetze, Strom-, Wasser- und Telefonleitungen umfasst, sondern auch auf soziale Strukturen. Durch den Anbau in bereits vorhandenen Quartieren müssen die Grundversorgungseinrichtungen, die in Neubaugebieten benötigt werden, nicht neu geschaffen werden und soziale und kulturelle Angebote sind ebenfalls bereits vorhanden. Neben der Einsparung an Baumaterialien kann also durch die Aufstockung von Gebäuden eine deutlich effizientere Nutzung bestehender Infrastrukturen und Flächen erreicht werden.

These 11 #savetheground

Ein flächensparender und nachhaltiger Umgang mit städtischem Boden und Infrastruktur erhöht maßgeblich die Ressourceneffizienz urbaner Lebensstile.

Zukunftsfeld 12

Das digitale Abbild der Stadt

Die digitale Verknüpfung verschiedener urbaner Bereiche kann zukünftig nicht nur zur Effizienzsteigerung urbaner Prozesse führen, sondern auch das individuelle Agieren im innerstädtischen Raum beeinflussen. Für individuelle Verbraucher angelegte, benutzerfreundliche digitale Plattformen können zur Bereitstellung wichtiger Informationen und für das Anbieten von Dienstleistungen genutzt werden. Digitale Angebote können durch effektive Einbettung und Vernetzung der physischen und sozialen Systeme in den Dienst von Bürger:innen, Unternehmen und Behörden gestellt werden [52]. Besonders die Etablierung digitaler Plattformen in den verschiedenen Handlungsbereichen (Mobilität, Einzelhandel, Arbeits- und Lebenswelt) sowie deren Vernetzung bildet ein ganzheitliches digitales Netzwerk, über das die Bürger:innen ihr tägliches Leben organisieren können. Digitale Vernetzungen sind außerdem wesentlicher Bestandteil des Mobilitätssystems der Innenstadt 2030+. So dienen digitale Angebote wie das Curbside-Management dazu, die Flächenauslastung abzurufen und effizient zu managen. Außerdem wird der Verkehr vorausschauend geregelt, sodass Verkehrsflüsse optimal stattfinden und logistische Transporte intelligent in das Verkehrssystem integriert werden können. Neben effizienteren Fortbewegungsmöglichkeiten durch den Erwerb digitaler Tickets und die Buchung von Sharing-Angeboten kann die digitale Vernetzung auch zur schnelleren administrativen Abwicklung und zu angenehmeren Einkaufserlebnissen, Buchungen und Bestellungen beitragen. Beispielsweise können städtische Dienstleistungen ohne lange Wartezeiten bequem mit mobilen Geräten in Anspruch genommen werden. Wöchentliche Einkäufe lassen sich durch »Click-und-Collect«-Angebote beschleunigen und die Verfügbarkeit spezifischer Waren kann im Voraus geprüft werden. [52].

Im Vordergrund der digitalen Vernetzung kann auch die Bereitstellung von Informationen stehen. Durch die Distribution von Informationsmaterialien zu aktuellen Planungs- und Weiterentwicklungsprozessen der urbanen Räume kann die Teilhabe der Bürger:innen an Beteiligungsprozessen ermöglicht werden. Die Informationsbereitstellung kann allerdings auch im alltäglichen Kontext nützlich sein, wenn auf Kulturangebote, Veranstaltungen und Freizeitaktivitäten hingewiesen wird. Auch im touristischen Kontext können digitale Informationsbereitstellungsformate Anwendung finden.

Die Innenstadt 2030+ wird ihre vielfältigen Angebote unterschiedlichster Lebensbereiche vernetzen und so für ganzheitliche, transparente und zugängliche Prozesse sorgen. So kann langfristig eine Systemoptimierung der gesamten urbanen Prozesse verfolgt werden, die zur Steigerung der Lebensqualität beitragen.

These 12 #digitalisthewaytogo

Die Digitalisierung wirkt als Betriebssystem und Schnittstelle zwischen den Zukunftsfeldern der Innenstadt und ermöglicht ein ganzheitliches digitales Abbild der analogen Welt, das als evidenzbasierte Grundlage in der Planung genutzt wird

Fazit

Ziel ist es, die Innenstadt der Zukunft basierend auf einem ganzheitlichen Ansatz sowohl gesellschaftlich als auch ökonomisch und ökologisch nachhaltig zu gestalten. Besonders relevant ist dabei die räumliche und strukturelle Vernetzung der diversen Lösungsansätze.

Das Zukunftsszenario der Innenstadt 2030+ zeigt vielfältige Lösungsansätze für die Herausforderungen in Innenstädten auf. Im Fokus stehen dabei die Vernetzung von Funktionen und Flächen und die Integration der vielfältigen Bedürfnisse. Durch Um-, Zwischen- und Mehrfachnutzungen der vorhandenen Infrastrukturen und Gebäude sollen mehr Flexibilität und ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit in städtischen Räumen erreicht werden. Erforderlich ist dafür eine wirtschaftliche Innovationskraft, die gesellschaftliche und ökologische Anliegen einbezieht, Nutzungskonflikten entgegenwirkt und somit im Interesse aller Akteur:innen zur nachhaltigen Entwicklung der Innenstadt von morgen beiträgt.

Handlungsempfehlungen

Die Vielfalt der künftigen Innenstädte spiegelt sich auch in den Anforderungen wider, denen sich die Stadtgestaltenden der Zukunft stellen müssen. Ministerien, kommunale Verwaltung, Unternehmen und Zivilgesellschaft sind gleichermaßen gefragt, einen aktiven Anteil an dieser Neugestaltung zu leisten. Die folgenden sechs Ansätze geben Orientierung für erste Schritte in der Umsetzung der Innenstadt 2030+.

- Empfehlung 1 – Verwaltung als Netzwerk und für das Innovationsmanagement befähigen
- Empfehlung 2 – Zukunftsszenarien als strategische Leitplanken nutzen
- Empfehlung 3 – Regulatorische Rahmenbedingungen vom Ziel her denken
- Empfehlung 4 – Innenstadt und öffentliche Räume als Innovationslabor verstehen
- Empfehlung 5 – Partizipative Transformationsfonds für kommunale Innovation
- Empfehlung 6 – Datenmodelle und Digitale Zwillinge von Innenstädten erstellen

Empfehlung 1

Verwaltung als Netzwerk und für das Innovationsmanagement befähigen

Von einem vorausschauenden Umgang mit möglichen Auswirkungen des Klimawandels bis hin zur Sicherung der wirtschaftlichen Standortattraktivität in einem zunehmend globalen Kontext: Kommunale Aufgaben umfassen inzwischen weit mehr als das Verwalten von Bestehendem. Insbesondere von außen wirkt inzwischen ein starker Veränderungsdruck auf Kommunen, die sich daher mehr und mehr in einer begleitenden Rolle von Transformations- und Veränderungsprozessen wiederfinden.

Um Trends auf globaler, nationaler und regionaler Ebene einordnen zu können, wird in strategischen Entscheidungsprozessen eine Kontrollinstanz benötigt, die den »Schritt zurück« geht und eine holistischere Perspektive einnimmt. Lokale Bedarfe sind hier stets im weiteren Kontext der aufkommenden Einflüsse über 2030+ hinweg einzuordnen. Amtsübergreifende, die Verwaltung überblickende Querschnittsfunktionen sind gefragt, die mit personeller Kapazität Schnittstellen und Synergien zwischen den Instanzen inner- als auch außerhalb der eigenen Organisation definieren. Hier beginnt der Einbezug der Erkenntnisse aus der Forschung, die Einschätzung technischer Machbarkeiten seitens der Unternehmen und die ganzheitliche Bedarfserhebung im Austausch mit zivilgesellschaftlichen Gruppen. Unterstützt durch ein tiefgreifendes Verständnis von Möglichkeiten der Digitalisierung werden von ausgebildeten Verwaltungsangestellten kontinuierlich Trends erfasst und unter interdisziplinärem Einbezug vielfältiger Akteur:innen in das Alltagsgeschäft der Daseinsvorsorge übersetzt. In diesem kontinuierlichen Austausch beginnt die vielfältige, evidenzbasierte und sich in der Fläche an Bedarfe anpassende Innenstadt, die in den Zukunftsfeldern skizziert wird.

Empfehlung 2

Zukunftsszenarien als strategische Leitplanken nutzen

Barrieren wie fehlende Finanzierungsmodelle und Eigentümerinnenstrukturen erschweren die Umsetzung ganzheitlicher Innenstadtkonzepte, da diese von einer Vielzahl an Akteur:innen und deren Grund- und Immobilienbesitz abhängig sind. Die Formulierung von Zukunfts- und Leitszenarien, die klare Ziele und strategische Leitplanken für die Realisierung einer lebenswerten Innenstadt aufzeigen, können bedeutenden Einfluss auf die Überzeugungen und den Aufbau einer akteur:innen übergreifenden Identifikation mit Veränderungsprozessen ausüben. Eine solche Identität ist Voraussetzung für die Entwicklung neuartiger Geschäftsmodelle mit zusätzlichem Nutzwert für öffentliche Räume und die Innenstadt als Ganzes.

Business Improvement Districts sind beispielsweise ein erster Ansatz, wie individuelle Interessen von benachbarten Einzelhändlern eingebunden und in den größeren Kontext des umliegenden öffentlichen Raums eingebettet werden können. Die Einbindung verschiedenster Akteur:innen anhand eines digitalen Flächen- und Ansiedlungsmanagements kann ebenfalls einen wesentlichen Beitrag leisten und die Innenstädte dynamischer, flexibler und kreativer machen. Auch Eigentümer:innen von Flächen können sich hierdurch in die Stadtgestaltung einbringen.

Empfehlung 3

Regulatorische Rahmenbedingungen vom Ziel her denken

Vielfalt und Flexibilität des öffentlichen Raums erfordern ein neues Verständnis einer Planung, die weniger aus der Perspektive der Leistungsphasen nach HOAI gedacht, sondern stärker entlang markanter Zukunftsbilder und davon abgeleiteter Zielkriterien definiert wird.

Die zu realisierenden städtebaulichen Vorhaben müssen also iterativen Prozessen folgen, um das Design der Projekte anhand stetiger Feedback-Schleifen entstehen zu lassen. Nur so entstehen höchst lokalspezifische, an den aktuellen Bedarf angepasste Gebäude- und Raumkonzepte. Die Planungszyklen verkürzen sich dabei, um nicht bereits vor der Realisierung veraltet zu sein. Dies kann nur durch eine konsequent digitale Planung erfolgreich umgesetzt werden. 3D-Modellierungen der vorhandenen und geplanten Gebäude verschmelzen dabei mit dynamischen Daten der Verkehrsflüsse und Bewegungs- und Warenströme. Beispielsweise können so Synergien zwischen unterschiedlichsten Vorhaben identifiziert und dargestellt werden. Abweichungen von der Norm müssen im iterativ und digital gestalteten Planungsprozess als Ziel, nicht als Hindernis verstanden werden.

Empfehlung 4

Innenstadt und öffentliche Räume als Innovationslabor verstehen

Was in der Kommune mit amtsübergreifenden Querschnittsfunktionen gewonnen wird, ergänzt sich perfekt mit stadtweiten Netzwerken, auch Reallabore genannt. Wo Interessen ausgetauscht, neue Nutzungskonzepte diskutiert und konkrete Lösungen vorgeschlagen werden, entsteht die Grundlage für Experimente im öffentlichen Raum.

Der explorative Ansatz des Experiments erlaubt das temporäre Aussetzen des regulatorischen Rahmens und gibt vor allem zivilgesellschaftlichen Akteur:innen den Spielraum zu testen, ohne dabei gleich alle Genehmigungsverfahren zu durchlaufen. Experimentierklauseln sind bereits heute Ansatz eines solchen Verständnisses sich fortlaufend verändernder Nutzungen, müssen jedoch stärker von Verwaltung und lokal etablierten Netzwerken aktiviert und mit Leben gefüllt werden. Eine organisatorische und räumliche Öffnung für derart spielerische Ansätze steigert nicht nur die gesellschaftliche Akzeptanz, sondern zeigt ganz klar auf, welche Gestaltungsoptionen funktionieren oder nochmals überarbeitet werden müssen. Auch hier greift ein neues Verständnis des iterativen Vorgehens von der Idee über das Experiment bis zur Überarbeitung und Neuauflage. Nur so können Konzepte an die lokalen infrastrukturellen und gesellschaftlichen Gegebenheiten angepasst werden, die sich auch langfristig vom Kleinen ins Große skalieren lassen.

Empfehlung 5

Partizipative Transformationsfonds für kommunale Innovation

Die öffentliche Hand kann anhand von lokalen Transformationsfonds die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle, innovativer Raumgestaltung und neuer technischer Anwendungen unterstützen. Durch ergebnisoffene Ideenfindungsprozesse entstehen dabei Projektinitiativen in neuen Akteur:innenkonstellationen, die im gängigen Ausschreibungs- und Auftragsprozess zwischen Kommunen, Unternehmen und Forschung, sowie zwischen Immobilien- und Infrastrukturgewerbe nicht zustande kommen. Der Stuttgarter Klima-Innovationsfonds ist ein Beispiel, wie Pilotprojekte als partizipativer Prozess in der Entwicklung neuer Lösungsansätze verstanden werden können. Innovationslabore, neue regulatorische Rahmenbedingungen und kommunale Innovationsnetzwerke, werden kombiniert und wirken gemeinsam als Innovationbeschleuniger im Klimaschutz. Im Fokus stehen dabei die lokalen infrastrukturellen Rahmenbedingungen und Herausforderungen, um passgenaue Lösungen für und mit dem etablierten Akteursgefüge vor Ort zu entwickeln. Neben der Kommune können sich auch Institutionen wie Wirtschaftsförderungen, regionale Verbünde, Stiftungen und Landkreise an Formaten der Open-Innovation beteiligen, um urbane Innovationen im weiteren Kontext ihrer Stadt-Land-Beziehung weiterzudenken. So gelingt das Aufgreifen der komplexen Wirkzusammenhänge zwischen Stadt und Land, deren Berücksichtigung in der Identifizierung systemischer Innovationen zur Lösung klimarelevanter Fragestellungen unabdingbar sein wird.

Empfehlung 6

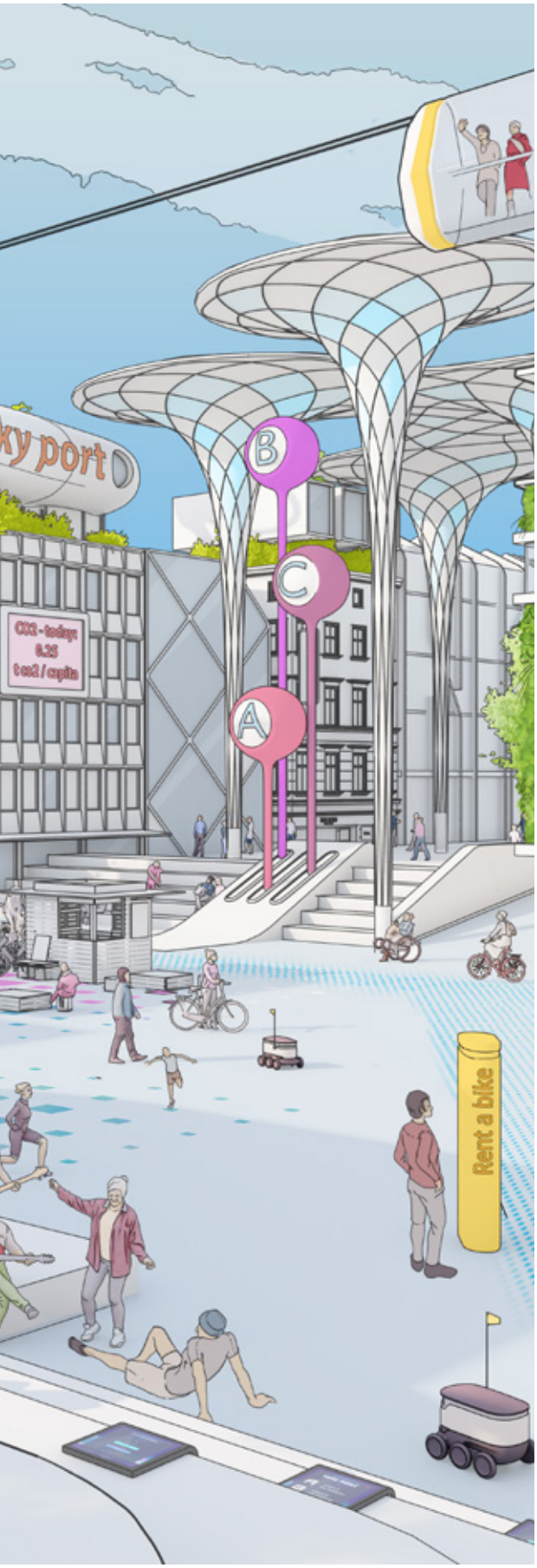
Datenmodelle und Digitale Zwillinge von Innenstädten erstellen

Für Innenstädte und Ortszentren der Zukunft wird City Information Modelling (CIM) ein wichtiger Bestandteil für zukünftige Stadt-, Raum- und Regionalplanung sein. Vorbild für CIM ist Building Information Modelling (BIM), das sich vor allem mit der Gebäudeebene auseinandersetzt, dies wird durch CIM in den Stadt-, Infrastruktur- und Regionalkontext übertragen. Somit erhalten Innenstädte in Zukunft digitale Zwillinge, welche eine wichtige Basis für datenbasierte Simulationen und Modellierungen komplexer Sachverhalte und städtischer Prozesse darstellen.

Als umfassende digitale Werkzeugpalette kann CIM sowohl in der Umgestaltung wie auch in der digitalen Bauwerks- und Infrastrukturerfassung im Bestand zukünftig immer stärker unterstützen, die Komplexität der gebauten Umgebung und deren Prozesse handhabbar zu machen, Planungs- und Bauprozesse zu verbessern, Ressourcenverbräuche datengestützt zu minimieren, oder auch Transparenz und Akzeptanz bei langfristigen Infrastrukturprojekten zu schaffen.

Beispielsweise entwickelt das Fraunhofer IAO einen Parking Space Index, der mittels aggregierter Floating Car Data (FCD) straßengenau für Innenstadtgebiete aufzeigt, welche öffentlichen Stellplätze kaum benötigt werden und dauerhaft oder temporär umgenutzt werden können. Diese Flächen können wiederum für neue Funktionen im öffentlichen Raum verwendet werden, z. B. Micro Hubs, Begrünung, Sharing-Stationen, Popup-Angebote. Auch zukünftige Planungszustände einer Innenstadt können leicht mit Virtual/Augmented Reality visualisiert und kommuniziert werden – damit sind datengestützte Innenstadtmodelle wichtige Entscheidungsgrundlagen für Veränderungsprozesse und Stakeholder-Beteiligung.

6. Transfer in die Praxis



Im Fokus der Studie steht die experimentelle und spielerische Auseinandersetzung mit zukünftigen Stadtentwicklungsansätzen. In der Stadt der Zukunft werden sich öffentliche Räume und Infrastrukturen durch Adaptivität, Flexibilität und Bedarfsorientierung auszeichnen. Darüber hinaus wird den Partizipationsprozessen in der Gestaltung urbaner Räume eine wichtige Rolle zukommen.

Im Folgenden werden drei Realexperimente vorgestellt, die bereits experimentelle und spielerische Stadtentwicklung kleinskalig umsetzen. Die Schwerpunkte dieser Experimente liegen im Bereich der Mobilität, der Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und der flexiblen Nutzung innerstädtischer Flächen.

Demokratische, spielerische und experimentelle Innenstadtentwicklung

Innenstädte und öffentliche Räume unterliegen kontinuierlichen Veränderungsprozessen, die durch zivilgesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Einflussnahme bestimmt werden. Durch die COVID-19-Pandemie haben sich die Transformationsprozesse innerstädtischer Räume beschleunigt. Umso relevanter ist die Entwicklung alternativer und innovativer Nutzungskonzepte geworden, um die Bedeutungs- und Funktionsvielfalt der Innenstädte zu erhalten.

Die Innovationspartnerschaft »Innenstadt 2030+ I Future Public Space« leistet durch die Kombination von Wissenschaft und Praxis einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung neuer Konzepte. In diesem Rahmen wurden die potenziellen Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten für eine zukunftsorientierte Innenstadtentwicklung aufgezeigt. Anhand von Thesen wurden Innovationsmöglichkeiten dargelegt, die Ansätze der Multifunktionalität bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit sowie gesteigerte Aufenthalts- und Lebensqualität in öffentlichen Räumen etablieren können. Im Kern geht es um die experimentelle und spielerische Auseinandersetzung mit der Innenstadtentwicklung und Gestaltung öffentlicher Räume von morgen. Erfolgversprechend sind ineinandergreifende, mutige und ganzheitliche Konzepte, die die räumlichen und intersektoralen Vernetzungen städtischer Funktionen berücksichtigen.

Über die Innenstädte hinaus muss eine polyzentrische Stadt- und Ortsentwicklung stattfinden, die alle Stadtteile oder Siedlungsräume einer Kommune berücksichtigt. Innerstädtische Angebote und öffentliche Räume befinden sich immer in einem Netzwerk zueinander und ergänzen einander in ihren Funktionen. Dabei sind individuelle kommunale Unterschiede im gebauten Bereich sowie hinsichtlich der Bevölkerungsstruktur und -bedürfnisse zu berücksichtigen.

Öffentliche Räume sind als adaptive Angebote zu verstehen, die mithilfe von Partizipationsprozessen durch die Stadtbevölkerung mitgestaltet werden können. Zukünftig gilt es, mobile Infrastrukturen aufzubauen, die agile und bedarfsangepasste Nutzungen ermöglichen. Die Leitvision für die Innenstädte und öffentlichen Räume 2030+ dieser Studie zeigt dafür einen demokratischen, spielerischen und experimentellen Fokus auf.

Reallabor und #elasticity

Die Innovationspartnerschaft »Innenstadt 2030+ I Future Public Space« verfolgt diese spielerische und experimentelle Stadtentwicklung mithilfe der unterschiedlichen Projektpartner und städtischer Akteur:innen im Rahmen von Relexperimenten.

Insgesamt werden drei Realexperimente mit unterschiedlichen Schwerpunkten an unterschiedlichen Standorten eingerichtet. Alle Experimente haben zum Ziel, Teile der Leitvision für die Innenstadtentwicklung 2030+ praktisch zu erproben.

Realexperiment 1

Ort: Stuttgart
Thema: Mobility Hubs

Ziel des Realexperiments ist die Realisierung eines multifunktionalen Hubs im Stadtgebiet Stuttgart, der die Kombination verschiedenster Flächennutzungen aufzeigt. Der Nutzen derartiger funktionsintegrativer und adaptiver Konzepte soll demonstriert und getestet werden.
Das Realexperiment zeigt konkrete Ideen auf, wie sich der Verkehrsraum durch kreative und funktionale Maßnahmen innovativ gestalten lässt.

Realexperiment 2

Ort: Leverkusen
Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Ziel dieses Experiments ist die Gestaltung eines attraktiven Tors zur Leverkusener Innenstadt für Bewohner:innen und Besucher:innen der Stadt. Des Weiteren soll die Aufenthaltsqualität durch verschiedene Interventionen im öffentlichen Raum und durch agiles Stadtmobiliar verbessert werden.

Realexperiment 3

Ort: Hanau
Thema: Plattform für Flächen und Ideen

Das übergeordnete Ziel des Realexperiments ist die Entwicklung einer Plattform, die eine mehrfache und flexible Nutzung innerstädtischer Flächen und Immobilien ermöglicht. Die Grundidee der Plattform besteht darin, bestehende Strukturen und bestehenden Raum leichter nutzbar zu machen. Hier wird eine Verbindung zwischen Flächeninhaber:innen und Stadtgestaltenden ermöglicht (Dating-Prinzip für Fläche und Idee). Flächenangebote und Nutzungsideen werden inseriert und miteinander gematcht. Hierdurch entsteht eine Win-win-Situation, die es ermöglicht untergenutzte Flächen einer neuen Nutzung zuzuführen.

Die Realexperimente befinden sich derzeit noch in der Entwicklung und werden voraussichtlich Ende 2021/Anfang 2022 abgeschlossen werden. Die Experimente sind als akteur:innenübergreifende und spielerische Gestaltungsprozesse einer neuen Stadtentwicklung anzusehen.

Innenstädte und öffentliche Räume werden zukünftig Räume der Vielfalt, der Gestaltung, der Erlebnisse und des Spielens sein, in denen es gilt Neues auszuprobieren.

7. Quellenverzeichnis

[1] Fraunhofer IAO. Stuttgart.

[2] Growth from Knowledge (GfK), Bevölkerungsumfrage. Nürnberg. [Online]. Available: www.gfk.com

[3] XOIO GmbH, Achitektur-, Produktvisualisierungen und Illustrationen. Berlin. [Online]. Available: www.xoio.de

[4] I. Wietzel, "Methodische Anforderungen zur Qualifizierung der Stadtplanung für innerstädtisches Wohnen durch Mixed Reality-Techniken und immersive Szenarien," Dissertation, Technische Universität Kaiserslautern, Kaiserslautern, 2007. Accessed: Jun. 18 2021.

[5] M. Vollmer, "Die Innenstadt im Zeichen schrumpfungsbedingter Umbrüche," in Quartiersforschung, Der Dreiklang der Eigentümermobilisierung: Kommunikative Strategien zur Revitalisierung innerstädtischer Quartiere, M. Vollmer, Ed., Wiesbaden: Springer, 2015, pp. 41–60.

[6] H. Heineberg, F. Kraas, and C. Krajewski, Stadtgeographie, 5th ed. Ferdinand Schöningh: Ferdinand Schöningh, 2017. [Online]. Available: http://www.utb-studi-e-book.de/9783838547084

[7] W. Gaebe, Urbane Räume. Stuttgart: Ulmer, 2004.

[8] BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume: Erkenntnisse aus Klein- und Mittelstädten : ein Projekt des Forschungsprogramms Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), betreut vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).

[9] M. Kwiatkowski, S. Breit, and L. Thalmann, "Future Public Space: Die Zukunft des öffentlichen Raums," Zürich, 2018.

[10] C. Gruninger-Hermann, "Zukunft der Innenstädte? - Auswirkungen zunehmender Online-Käufe auf den stationären Einzelhandel und die Innenstädte," DHBW Lörrach, Working & Discussion Paper 1, 2017.

[11] D. Brinker and H. Sinning, "Innerstädtische Entwicklung fördern: Beratungsangebote zur Revitalisierung von Brachflächen und Immobilienleerständen," Institut für Stadtforschung, Planung und Kommunikation (ISP), Erfurt, 2011. Accessed: Apr. 20 2021. [Online]. Available: https://www.fh-erfurt.de/fhe/fileadmin/Material/Institut/ISP/PDFs/ISP_Bd2_InnerstaedtischeEntwicklung_2011.pdf

[12] R. Pätzold and M. zur Nedden, "Die Innenstadt ist mehr als die Summe ihrer Nutzungen," 2017.

[13] M. Stepper, "Einkaufsstandort Innenstadt Qualifizierung innerstädtischer Einzelhandelslagen vor dem Hintergrund des zunehmenden Online Shopping," Dissertation, 2015. Accessed: May 21 2021. [Online]. Available: https://kluedo.ub.uni-kl.de/frontdoor/deliver/index/docId/3994/file/_Dissertation+Martina+Stepper.pdf

[14] HDE - Handelsverband Deutschland, "Online-Monitor 2020," 2020.

[15] B. Engels, Corona: Schub für den Onlinehandel,. [Online]. Available: https://www.econstor.eu/bitstream/10419/215509/1/IW-Kurzbericht-2020-29.pdf (accessed: Apr. 20 2021).

[16] S. Eichholz-Klein, M. Preißner, C. Lerch, and T. Brylla, Handel 2020 und Auswirkungen auf Innenstadt und Versorgung. Köln, 2015. [Online]. Available: https://www.ifhkoeln.de/produkt/stadt-land-handel-2020/

[17] M. Preißner, E. Klautzsch, S. Eichholz-Klein, H. Heinick, R. Jackels, and M.-H. Fabian, "Handelsszenarien Nordrhein-Westfalen 2030: Einzelhandel in Nordrhein-Westfalen im digitalen Zeitalter –Herausforderungen und Empfehlungen," Düsseldorf, 2019. [Online]. Available: https://www.wirtschaft.nrw/sites/default/files/asset/document/mwide_handelsszenarien_nrw_2030_web.pdf

[18] M. Löw and G. Sturm, "Raumsoziologie," in Springer Reference, Handbuch Sozialraum, F. Kessl and C. Reutlinger, Eds., Wiesbaden: Springer, 2017, pp. 1–19.

[19] BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Online-Handel: Mögliche räumliche Auswirkungen auf Innenstädte, Stadtteil- und Ortszentren (accessed: Apr. 20 2021).

[20] M. Klamt, "Öffentliche Räume," in Handbuch Stadtsoziologie, F. Eckardt, Ed., 1st ed., Wiesbaden: Springer VS, 2012, pp. 775–804.

[21] T. Schönberg and T. Wunder, "Urbane Logistik 2030 in Deutschland: Gemeinsam gegen den Wilden Westen," 2018. Accessed: Apr. 20 2021. [Online]. Available: https://www.rolandberger.com/publications/publication_pdf/Roland_Berger_Urbane_Logistik_2030_in_Deutschland.pdf

[22] T. Henzelmann, T. Schönberg, C. Neuenhahn, D. Frei, and T. Wunder, "Urbane Mobilität 2030: zwischen Anarchie und Hypereffizienz," 2017.

[23] M. Schelewsky, "Mehr zu Fuß und auf dem Fahrrad?: Wie sich die Mobilität während der Corona-Pandemie ändert," 2020.

[24] F. Eckardt, "Corona und die Seuche der Segregation der Städte," in Die Corona-Gesellschaft: Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft, M. Vokmer and K. Werner, Eds.: Transcript-Verlag, 2020, pp. 111–118.

[25] S. Rammler, I. Kollosche, and A. Breitkreuz, "Mobilität für alle: Mobilitätsgerechtigkeit und regionale Transformation in Zeiten des Klimawandels!," Diskussionspapier des Landesbüros NRW der Friedrich-Ebert-Stiftung, Weiterdenken 4, 2019. [Online]. Available: https://library.fes.de/pdf-files/akademie/15802.pdf

[26] S. Daubitz, "Mobilität und soziale Exklusion: Ein Plädoyer für ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement," in Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie: Ökologische und soziale Perspektiven, M. Wilde, M. Gather, C. Neiberger, and J. Scheiner, Eds., Wiesbaden: Springer VS, 2017, pp. 53–64.

[27] J. Libbe and S. Wagner-Endres, "Urbane Produktion in der Zukunftsstadt: Perspektiven für Forschung und Praxis," 2019.

[28] R. Bittner, "Urbane Identitäten: Wirklichkeit oder Wunschvorstellung," in Identität bauen: Positionen zum Wesen unserer gebauten und gelebten Umwelt, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ed., Berlin, 2010, p. 4.

[29] S. Genth, "Der Einzelhandel in der Corona-Krise," Wirtschaftsdienst, vol. 100, no. 9, pp. 670–673, 2020, doi: 10.1007/s10273-020-2736-x.

[30] H. Goecke and C. Rusche, Corona: Wie sehr leiden die Innenstädte? [Online]. Available: https://www.econstor.eu/bitstream/10419/228819/1/IW-Kurzbericht-2020-123.pdf (accessed: Apr. 20 2021).

[31] T. Sieverts, "Am Beginn einer Stadtentwicklungsepoche der Resilienz? Folgen für Architektur, Städtebau und Politik," Informationen zur Raumentwicklung, no. 4, pp. 315–323, 2013.

[32] H. Kilper, M. Janotta, S. Kunert, A. Priebs, and G. Troeger-Weiß, "Resilienz als Strategie in Raumentwicklung und Raumordnung," Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, 2017. Accessed: Jun. 11 2021.

[33] P. Jakubowski, T. Kötter, and D. Weiß, "Stresstest Stadt – wie resilient sind unsere Städte?: Unsicherheiten der Stadtentwicklung identifizieren, analysieren und bewerten," Bonn, 2018. [Online]. Available: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2018/stresstest-stadt-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1

[34] A. Grunwald, "Wovon ist die Zukunftsforschung eine Wissenschaft?," in Zukunft und Forschung, Zukunftsforschung und Zukunftsgestaltung: Beiträge aus Wissenschaft und Praxis, R. Popp and E. Schüll, Eds., Berlin Heidelberg: Springer, 2009, pp. 25–36.

[35] D. Szpilko, "Foresight as a Tool for the Planning and Implementation of Visions for Smart City Development," Energies, 13 (7), p. 1782, 2020, doi: 10.3390/en13071782.

[36] D. Mietzner, Strategische Vorausschau und Szenarioanalysen: Methodenevaluation und neue Ansätze. Wiesbaden: Gabler Verlag, 2009.

[37] U. Reibnitz, Szenario-Technik: Instrumente für die unternehmerische und persönliche Erfolgsplanung, 2nd ed. Wiesbaden: Gabler Verlag, 1992.

[38] K. van der Heijden, Scenarios: The Art of Strategic Conversation, 2nd ed. Chichester, West Sussex: John Wiley & Son Ltd, 2005.

[39] U. von Reibnitz, Szenario-Technik: Instrumente für die unternehmerische und persönliche Erfolgsplanung. Wiesbaden: Gabler Verlag, 1991.

[40] A. Moradi and E. Vagnoni, "A multi-level perspective analysis of urban mobility system dynamics: What are the future transition pathways?," Technological Forecasting and Social Change, vol. 126, pp. 231–243, 2018, doi: 10.1016/j.techfore.2017.09.002.

[41] Bildungsministerium für Bildung und Forschung, Ed., "Forschungsagenda Nachhaltige urbane Mobilität," Bonn, 2018. [Online]. Available: https://www.innovationsplattform-zukunftsstadt.de/files/Forschungsagenda_Nachhaltige-Urbane-Mobilit%C3%A4t.pdf

[42] P. Ruess, M. Kern, and C. Schaufler, "2049: Zeitreise Mobilität: Virtual-Reality- Gestützte Technologievorausschau und Akzeptanzanalyse zu urbaner Mobilität von Übermorgen," Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO, Stuttgart, 2020.

[43] M. Tiessler, R. Englhardt, K. Bogenberger, C. Hessel, and M. Serwa-Klamouri, "Integration of an Urban Ropeway into Munich`s Transit System Demand Modeling," Journal of the Transportation Research Board, no. 2673, pp. 47–57, 2019.

[44] B. D. Lashua, "Zombie Places? Pop Up Leisure and Re-Animated Urban Landscapes," in Leisure studies in a global era, Landscapes of leisure: Space, place and identities, S. Elkington and S. Gammon, Eds., Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2015, pp. 55–70.

[45] E. Schwimmer, C. Schaufler, S. Braun, and S. Schatzinger, "Leichtbau im urbanen System," Stuttgart, 2019.

[46] R. Kirsch and S. Zimmermann, Smart Surfaces und Licht: Innovative lichtlenkende Oberflächen. [Online]. Available: https://www.lichtnet.de/smart-surfaces-und-licht/#.YL9uUvlLg2w

[47] U. Mackrodt, "Bürgerbeteiligung im urbanen öffentlichen Raum: Reflexionen über eine Neuerung in der Beteiligungspraxis," in Arbeitsberichte der ARL, vol. 8, Raumentwicklung 3.0 - Gemeinsam die Zukunft der räumlichen Planung gestalten 15. Junges Forum der ARL 6. bis 8. Juni 2012 in Hannover, P. Küpper et al., Eds., Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 2014, pp. 235–245.

[48] J. Gehl, Städte für Menschen. Berlin: JOVIS Verlag GmbH, 2015.

[49] J. Hurth and M. Krause, "Ortswechsel-Pop-Up-Stores als innovativer Betriebstyp," Praxis, 2010. [Online]. Available: http://www.transfer-intern.net/cms/upload/PDFs_Artikel/2010/01_2010/2010_01_03.pdf

[50] C. Baumgarth and O. L. Kastner, "Pop-up-Stores im Modebereich – Erfolgsfaktoren einer vergänglichen Form der Kundeninspiration," (in De;de), Mark Rev St. Gallen, vol. 29, no. 5, pp. 34–45, 2012. [Online]. Available: https://link.springer.com/article/10.1365/s11621-012-0162-1

[51] N. Pohler, "Neue Arbeitsräume für neue Arbeitsformen: Coworking Spaces," (in De;de), Österreich Z Soziol, vol. 37, no. 1, pp. 65–78, 2012, doi: 10.1007/s11614-012-0021-y.

[52] A. Bathen et al., "Handbuch Urbane Produktion: Potenziale I Wege I Maßnahmen," Bochum, 2019.

[53] Fraunhofer IAO, Ed., "Produktion im urbanen Raum Symbiose zwischen Leben und Arbeiten," Berlin, 2019.

[54] M. de Jong, S. Joss, D. Schraven, C. Zhan, and M. Weijnen, "Sustainable–Smart–Resilient–Low Carbon–Eco–Knowledge Cities; Making sense of a multitude of concepts promoting sustainable urbanization," Journal of Cleaner Production, vol. 109, pp. 25–38. [Online]. Available: https://www.academia.edu/14576153/Sustainable_Smart_Resilient_Low_Carbon_Eco_Knowledge_Cities_Making_sense_of_a_multitude_of_concepts_promoting_sustainable_urbanization

[55] I. Ahlhelm et al., "Klimaanpassung in der räumlichen Planung (Praxishilfe): Starkregen, Hochwasser, Massenbewegungen, Hitze, Dürre. Gestaltungsmöglichkeiten der Raumordnung und Bauleitplanung," 2016.

[56] K. L. Getter and D. B. Rowe, "The Role of Extensive Green Roofs in Sustainable Development," HortScience, vol. 41, no. 5, pp. 1276–1285, 2006, doi: 10.21273/HORTSCI.41.5.1276.

[57] Fraunhofer IRB, Bauforschungsprojekte – Bauforschung – Fraunhofer IRB (accessed: May 28 2021).

[58] K. U. Tichelmann, D. Blome, T. Ringwald, M. Günther, and K. Groß, "Wohnraumpotenziale in urbanen Lagen: Aufstockung und Umnutzung von Nichtwohngebäuden," Deutschlandstudie 2019, Darmstadt, 2019. Accessed: May 28 2021. [Online]. Available: https://www.tu-darmstadt.de/media/daa_responsives_design/01_die_universitaet_medien/aktuelles_6/pressemeldungen/2019_3/Tichelmann_Deutschlandstudie_2019.pdf

[59] D. Ungermann et al., "Verdichtung im urbanen Raum - Aufstockungen des Gebäudebestands in Stahlbauweise," in Stahlbau-Kalender, vol. 18.2016, Stahlbau Kalender 2016: Eurocode 3 - Grundnorm, Werkstoffe und Nachhaltigkeit, U. Kuhlmann, Ed., 18th ed., Berlin, Germany: Ernst et Sohn, 2016, pp. 667–737.

[60] Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Ed., "Baukultur instant: Perspektiven für einen ergänzenden Gestaltungs- und Planungsansatz," Bonn, 2020.

Impressum

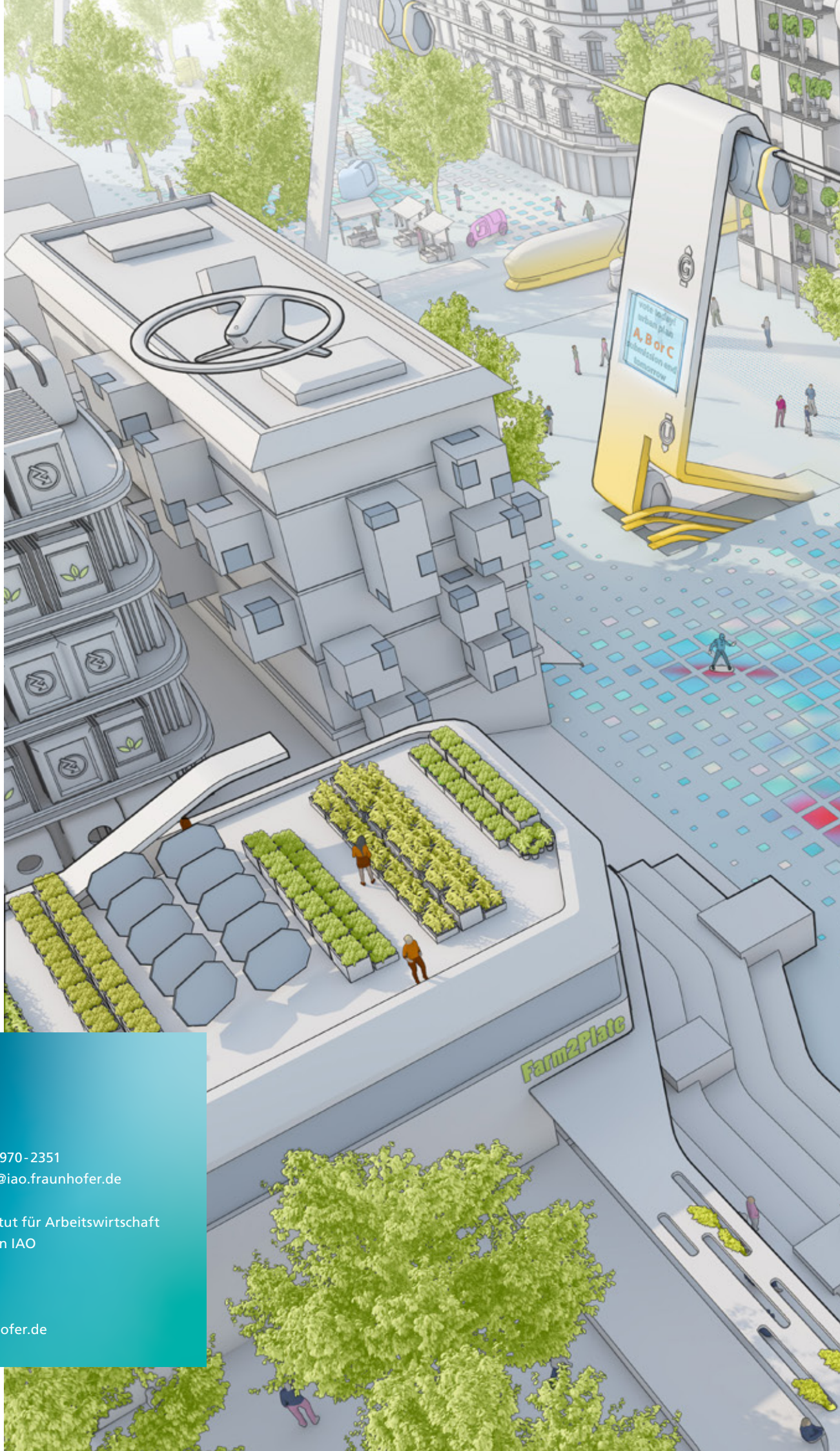
Weitere Mitwirkende
Alica Dietzel | Jill Ann Theobald | Svenja Weber |
Katharina Yoga | Anna Katharina Eberhardt

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft
und Organisation IAO
Nobelstrasse 12
70569 Stuttgart

Kontakt
Žana Vrhovac
Telefon: +49 711 970-2351
bozana.vrhovac@iao.fraunhofer.de

Illustrationen – Visual concept and realization: xoio GmbH

© Fraunhofer IAO, 2021



Kontakt

Žana Vrhovac
Telefon +49 711 970-2351
bozana.vrhovac@iao.fraunhofer.de

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft
und Organisation IAO
Nobelstrasse 12
70569 Stuttgart

www.iao.fraunhofer.de