

# PLANERIN

MITGLIEDERFACHZEITSCHRIFT FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG



## Klima.Stadt.Wandel.

umdenken | umsteuern | umplanen | umbauen

weitere Themen:

Städtische Energien

Fotografie im öffentlichen Raum

Integrierte Planungen in der Sozialen Stadt

Paradigmenwechsel im Vermessungswesen

Hand und Kopf – Das Handwerkerviertel in Wolfsburg

Lesotho – Aufbau eines Raumordnungssystems im südlichen Afrika

**SRL**

VEREINIGUNG  
FÜR STADT-,  
REGIONAL- UND  
LANDESPLANUNG

PLANERIN HEFT 4\_12 AUGUST 2012

<b>Schwerpunkt</b>	<b>3</b>	<b>Klima.Stadt.Wandel. – umdenken   umsteuern   umplanen   umbauen</b> Guido Spohr
	<b>5</b>	<b>Klima und Energie – Kommunale und regionale Handlungsfelder</b> Manfred Grauthoff, Veronika Mook
	<b>8</b>	<b>Klimaschutz braucht mehr als ein Konzept</b> Daniel Bläser
	<b>11</b>	<b>Räumliche Anpassung an den Klimawandel – Projekt <i>SIC adapt!</i></b> Markus Lang
	<b>14</b>	<b>Klimaanpassung in der Regionalplanung</b> Simone Philippi
	<b>17</b>	<b>Hitze als Planungsfaktor – Klimaanpassung als kommunale Aufgabe</b> Nicole Baumüller
	<b>20</b>	<b>Immobilien- und Wohnungswirtschaft – ImmoKlima</b> Ute Birk
	<b>23</b>	<b>Energieeffizienz im Wohngebäudebestand</b> Jörn Mutschall
	<b>26</b>	<b>Energieeffizienz in schrumpfenden Städten – Energieeffiziente Stadt Delitzsch</b> Katrin Großmann, Nina Schwarz, Mart Verhoog, Theresa Weinsziehr
	<b>29</b>	<b>Stadt begegnet Klimawandel – Integrierte Strategien für Essen</b> Hannah Baltes, Hendrik Jansen, J. Alexander Schmidt
	<b>32</b>	<b>Klimaanpassung im Siedlungsbestand – Dezentrale Regenbewirtschaftung</b> Johanna Fink, Nikolas Klostermann, Elke Kruse, Thomas Zimmermann
	<b>35</b>	<b>Energiewende auf Stadtteilebene – Das Beispiel Scharnhäuser Park</b> Till Janssen
	<b>38</b>	<b>Intelligente Städte – Nachhaltiger Wandel durch IKT will gelernt sein</b> Marc Wolfram
	<b>41</b>	<b>SRL-Jahrestagung 2012 in Offenburg – Klima.Stadt.Wandel.</b> Oscar Reutter
<hr/>		
<b>Beiträge</b>	<b>44</b>	<b>Fotografie im öffentlichen Raum – Jenseits der Werbung</b> Ralf Schumacher
	<b>47</b>	<b>Städtische Energien</b> Marcus Gwechenberger, Ulrich Hatzfeld
	<b>49</b>	<b>Integrierte Planungen in der Sozialen Stadt – Best Practice der Nahmobilität</b> Juliane Krause, Christoph Menzel, Rainer Mühlnickel
	<b>51</b>	<b>Paradigmenwechsel im Vermessungswesen – Ein wichtiges Thema auch für die Stadtplanung</b> Clemens Kiepke
	<b>53</b>	<b>Hand und Kopf – Das Handwerkerviertel in Wolfsburg</b> Kai-Uwe Hirschheide, Silke Lässig
	<b>55</b>	<b>Stadtentwicklung im historischen Stadtgefüge – Rückblick auf die SRL-Halbjahrestagung</b> Lutz Meltzer
<b>Europa/ Internationales</b>	<b>57</b>	<b>Das Land gehört allen Basotho – Aufbau eines Raumordnungssystems im südlichen Afrika</b> Arjen de Wit

<b>59</b>	<b>Veröffentlichungen</b>
<b>62</b>	<b>Nachrichten, EU-Nachrichten</b>
<b>64</b>	<b>Veranstaltungen</b>
<b>67</b>	<b>SRL-intern</b>
<b>75</b>	<b>In eigener Sache, Impressum</b>

# INTEGRIERTE PLANUNGEN IN DER SOZIALEN STADT

**Best Practice der Nahmobilität** Juliane Krause, Christoph Menzel, Rainer Mühlnickel

In der Stadt- und Verkehrsplanung, der Sozial- und Umweltplanung ist die sektorale Planung immer noch der Regelfall. Wenn die genannten Fachdisziplinen gleichberechtigt zusammenarbeiten, ist jedoch mit einem Planungsergebnis zu rechnen, das als Best Practice bezeichnet werden kann. Es gibt gute Beispiele, wie fachlich und personell Synergien erzielt werden können. Auf der Ebene der konzeptionellen Langfristplanung ist beispielsweise das Modellprogramm „Lärmaktionsplan Norderstedt. Lebenswert leise (LAP 2013)“ zu nennen, das ausgehend von der Lärmaktionsplanung ein integriertes Gesamtkonzept für Verkehr, Stadtplanung und Wirtschaftsstandortentwicklung beinhaltet.

Integrierte Objektplanung findet sich meist lokal begrenzt, großformatig und fast immer aus dem Städtebau heraus entwickelt. Beispiele, die zumindest Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie zum Teil Wirtschaftsstandortentwicklung integriert haben, sind die Neue Mitte Ulm (2007) und der Willy-Brandt-Platz an der Reinoldikirche in Dortmund (2008), ein älteres Beispiel ist der Rheinufertunnel Düsseldorf (1993). Allen Beispielen ist gemeinsam, dass es sich auch um hochinvestive und nicht zuletzt politisch nicht unumstrittene Großprojekte handelt, deren individuelle Note so stark ist, dass Nachahmung nahezu nicht möglich erscheint.

Bei allen Objektplanungen zwischen Stadt- und Verkehrsplanung herrscht der Zwang zu einem wie auch immer gearteten Finanzierungsmix. Das sorgt allerdings auch für eine gewisse Kreativität in der inhaltlichen Begründung der jeweiligen Objektplanung. Mal ist die Tourismusförderung Beschleuniger für Radwegebau, mal werden Mittel der „Aktion Mensch“ bei Projekten der Barrierefreiheit angezapft.

## PROBLEM DER INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Die klassische Finanzierungsquelle für Verkehrsinfrastruktur war früher das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, heute wird die Finanzierung in den Entflechtungsgesetzen der Bundesländer geregelt. Das größte Problem ist die Komplementärfinanzierung durch die Kommunen – in der Regel 25 % der anrechnungsfähigen Planungs- und Baukosten. Besonders haushaltsschwache Kommunen können das nicht leisten, womit dann das Gesamtprojekt scheitert.

Hohe Förderanteile bieten die (wenigen) Landessanierungsprogramme, aber auch die bundesweite Tourismusförderung, die 2009 in Kraft getretenen beiden zeitlich befristeten Konjunkturprogramme des Bundes sowie unter Umständen die EU-Interreg-Mittel. Mittlerweile existieren auch zahlreiche Varianten sogenannter PPP-Projekte, bei denen sich die öffentliche Hand und private Investoren die Planungs- und Baukosten teilen. Investitionsförderung darf im Allgemeinen jedoch nur aus einem Topf erfolgen. So scheitern weiterhin viele Projekte an der weitgehenden Unmöglichkeit zur Kombination von „Subventionstöpfen“. Bei all diesen Varianten zur Infrastrukturfinanzierung bildet das Bund-Länder-Programm Soziale Stadt eine auf integrierte Planung ausgelegte Programmalternative (BMVBS 2009).

## PROJEKT RINGGLEIS BRAUNSCHWEIG

Das Ringgleis, Ende des 19. Jahrhunderts zur Versorgung der Industriebetriebe um Braunschweig gebaut, sollte für Wachstum und Wohlstand der Stadt sorgen. In den 1980er-Jahren wurde nach Verlagerungen und Schließungen mehrerer Betriebe das Ringgleis nicht mehr genutzt. Es umfasst mit wertvollen Grünstrukturen eine Gesamtlänge von 19 km. Mit der Aufnahme des Westlichen Ringgebiets in das Programm Soziale Stadt ergriff die Stadt Braunschweig in Zusammenarbeit mit engagierten Bürgerinnen und Bürgern die Initiative, die ehemalige Eisenbahntrasse zu einem durchgängigen, grünen Freizeitweg innerhalb des Stadtgebiets auszubauen. Das Westliche Ringgebiet ist ein innenstadtnahes, gemischt genutztes Quartier mit einer Größe von 256 ha und ca. 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Im Gebiet liegen große Gewerbeareale, daneben alte Arbeiter-



Abb. 1: Ringgleis im Westlichen Ringgebiet (Foto: Nicole Mund)

wohnviertel, reine Wohngebiete der Gründerzeit durchsetzt mit Nachkriegsbauten, mit Gewerbe durchsetzte Wohnmischgebiete, Hauptverkehrsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen und den typischen sozialstrukturellen Merkmalen von Soziale-Stadt-Gebieten.

Nach dem Ankauf zahlreicher Flächen von der Bahn schloss sich die schrittweise Herstellung des Fuß- und Radweges an. Bis 2003 konnte ein ca. 3,4 km langes Teilstück, das Westliche Ringgleis, ausgebaut werden (s. Abb. 1). Bis 2011 erfolgte die Verbesserung der Infrastruktur, d.h. Wegebelag, Beleuchtung, die Ausstattung mit Bänken, Spiel- und Treffpunkten für Jugendliche und Kinder. Insgesamt sind bislang rund 5,7 km als Fuß- und Radweg nutzbar, vorher nicht erleb- und nutzbare Stadträume bzw. Freiräume wurden neu erschlossen und zugänglich gemacht, Interesse an der Geschichte der Bahntrasse und der angrenzenden ehemaligen Industrieanlagen ist geweckt worden. Das Projekt wurde durch das BMVBS 2008 als zukunftsweisendes Beispiel für gelungene Quartiersaufwertung ausgezeichnet (BMVBS/BBR 2008).

Die positiven Erfahrungen mit dem bisherigen Teilstück des Ringgleises haben dazu geführt, dass für das gesamte Ringgleis ein Masterplan in enger Kooperation mit lokalen

Akteuren und der Bürgerschaft entwickelt wird (Ratsbeschluss der Stadt Braunschweig vom Mai 2011). Der Masterplan Ringgleis der Stadt Braunschweig ergänzt die Planungen des Westlichen Ringgleises (Das SOZIALE Gleis) um die Abschnitte Nördliches Ringgleis (TECHNIK und NATUR), Östliches Ringgleis (PARK Gleis) und Südliches Ringgleis (BAHN Gleis). Ziel ist ein die Gesamtstadt umschließender grüngerprägter, klimaschutzwirksamer Freiraumring mit hohem Naherholungs- und Freizeitwert, der durchgängig mit dem Rad befahrbar ist. Ein Arbeitskreis unter Federführung des Fachbereichs Stadtgrün und Sport ist gegründet worden, bis Juli 2012 fanden drei Sitzungen statt. Zahlreiche Bürgeranregungen wurden von der Verwaltung aufgenommen. Eine Ausschilderung des Weges einschließlich der Infotafeln am Wegesrand ist (noch) nicht vorhanden. Einige Brücken sind für die Überquerung von Straßen, Flüssen und Eisenbahnstrecken notwendig, einige Trassenabschnitte (vor allem durch Kleingartengelände) sind noch in der Diskussion.

Seit 2005 verfolgt eine Initiative Braunschweiger Zeitschiene (BZS) eine Projektidee, auf dem 5,5 km langen Ringgleisabschnitt vom Westbahnhof über den Rangierbahnhof bis zum Lokpark Borsigstraße (Südliches Ringgleis) Wissenswertes und Lehrreiches aus 175 Jahren Industrie-, Eisenbahn- und Verkehrstechnik zu vermitteln. Um Zeit und Weg nacherlebbar zu machen, markieren alle 300 m sogenannte Dekadensteine Zehnjahresabschnitte mit Hinweistafeln zur Stadt- und Industriegeschichte. Erhaltene Bahnanlagen, Skulpturen und Exponate säumen den Industriefad. Die Industriegeschichte soll einmal auf dem gesamten Streckennetz erlebbar sein. Aktuell wird im Rahmen des EFRE – EU-Förderprojekts „Nachhaltige Stadtentwicklung“ – hier: Revitalisierungsmaßnahme Westbahnhof – ein künstlerisches Teilkonzept zum Industriefad in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und Fachbereichen der Kunsthochschule HBK und TU Braunschweig entwickelt und der Öffentlichkeit vorgestellt.

### PROJEKT GRÜNER BOGEN KONSTANZ

Der grüne Bogen ist ein Teilprojekt der „Sozialen Stadt Berchen/Öhmdwiesen“, das 2004 gestartet wurde und noch bis 2014 läuft. Dieser Doppelstadtteil befindet sich am nordwestlichen Stadtrand von Konstanz, dem wirtschaftlichen und touristischen Zentrum der trinationalen Bodenseeregion. Die sozialpolitischen Defizite des etwa 5.000 Einwohner zählenden Stadtteils waren deutlich erkennbar. „Die vorbereitenden Untersuchungen haben Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern aufgezeigt: Defizite in der Versorgung mit sozialer Infrastruktur – insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senioren –, Defizite in der bewohnerorientierten Infrastruktur, einseitige Nutzung des öffentlichen Raumes, Dominanz des Verkehrs mit Parkierungsproblematik, fehlende Treff- und Kommunikationsräume im öffentlichen Raum“ (Stadt Konstanz, [www.konstanz.de/umwelt/01607/01610/index.html](http://www.konstanz.de/umwelt/01607/01610/index.html)).

Aus diesen Defiziten resultierte neben den üblichen sozialpolitischen Maßnahmenpaketen (unter anderem ein Quartierszentrum) ein integriertes Handlungskonzept, bestehend aus drei Bausteinen. Die Planungsinhalte wurden

vom Büro ORplan – Arbeitsgemeinschaft für Orts- und Regionalplanung, Städtebau und Architektur, Stuttgart erstellt. Einer der drei Bausteine ist der „Grüne Bogen“. „Mit den Standorten der vorhandenen und geplanten öffentlichen und sozialen Wohnfolgeeinrichtung und den Flächenpotenzialen soll Raum geschaffen werden für selbstbestimmte und gemeinsame Aktivitäten der unterschiedlichen Bewohnergruppen“ (Stadt Konstanz, s.o.). Genauer heißt das, dass ein älterer, durch Großwohnformen der 1970er-Jahre geprägter Teilbereich von einem anschließenden, erst nach 2000 entstandenen Teilbereich, der deutlich günstigere sozialpolitische Kennwerte aufweist, durch eine unstrukturierte Grünschneise getrennt war. Neben der gestalterischen



Abb. 2: Der Grüne Bogen (Foto: Wolfgang Becker)

Aufwertung dieser Grünzone ist ein Geh- und Radweg entstanden, der gleich mehrere Verkehrsfunktionen erfüllt. Zum einen bildet der Weg für beide Teilbereiche eine ideale Spazier- und Naherholungsfunktion (s. Abb. 2). Weiterhin verbindet der Weg wichtige soziale und verkehrliche Infrastruktureinrichtungen (Nahversorger, Spielplätze für Kinder und Jugendliche, eine Bushaltestelle und im weiteren Verlauf einen Bahnhofpunkt und mehrere große Arbeitgeber). Für die Radfahrerinnen und Radfahrer ist die Strecke als Alternativroute zu einer innerstädtischen Hauptradwegeachse nutzbar.

Insgesamt ist das Projekt aufgrund seiner hohen gestalterischen Qualität sowie der vor Ort geleisteten sozialen Integration durchaus ein Musterbeispiel für eine Planung, die Klimaschutz und nachhaltige Mobilität integriert berücksichtigt.

*Juliane Krause, Bauass. Dipl.-Ing., Verkehrsplanerin SRL, Bürohälterin plan & rat, Büro für kommunale Planung und Beratung, Braunschweig*  
*Christoph Menzel, Prof. Dr.-Ing., Verkehrsplaner SRL, Prof. für Verkehrskonzepte und Angebotsplanung im Öffentlichen Verkehr, Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften, Salzgitter*  
*Rainer Mühlnickel, Dr. Ing., Landschaftsplaner IFR, Bürohälter Böregio, Büro für Stadt- und Regionalentwicklung, Braunschweig*

### LITERATUR

**BMVBS/BBR (Hg.) (2008):** Vernetzung im Verkehr. Gute Beispiele der Verbesserung von städtischen Quartieren. BBR-Sonderveröffentlichung. Bonn  
**BMVBS/BBR im BBR (Hg.) (2009):** Modellvorhaben der sozialen Stadt. Gute Beispiele für sozialintegrative Projekte. Berlin