

INNENSTÄDTE BELEBEN STADTREGIONEN STÄRKEN

Dr. Irmgard Stippler
Dr. Monica Müller

Berlin, im August 2001



10 Forderungen der Wirtschaft an die Politik

Im internationalen Standortwettbewerb bestehen - Leistungsstarke Stadtregionen entwickeln:

Der Standortwettbewerb wird zu einem europäischen Wettbewerb der Regionen und zu einem internationalen Wettbewerb der Metropolen. Wirtschafts- und Verkehrsräume wachsen über die kommunalen Grenzen hinaus. Das heißt für die Politik:

- 1.** Das Zentrale Orte-Konzept bleibt notwendige Orientierung für die räumliche Steuerung privater Investitionen und öffentlicher Projekte. Es muss im Sinne des Regionalgedankens weiterentwickelt werden, um dem wirtschaftlichen Strukturwandel und einem veränderten Verbraucherverhalten Rechnung zu tragen.
- 2.** So wie die Unternehmen Synergieeffekte durch Kooperationen nutzen, müssen zukunftsorientierte Städte und Gemeinden auf interkommunale Zusammenarbeit setzen. Gute Ansätze in der Infrastruktur- und Wirtschaftsförderung müssen weiterentwickelt werden.
- 3.** Die Stärkung der Regionalplanung in Flächenmanagement und Infrastrukturplanung sind Wege, um allen Unternehmen Standortperspektiven zu eröffnen und eine ressourcenschonende Siedlungsentwicklung zu unterstützen.

Vielfalt der Städte sichern – Innenstädte als Wirtschafts- und Erlebnisraum fördern:

Die Innenstadt bleibt durch strukturelle Umbrüche im Handel, verändertes Verbraucherverhalten und überzogene Regulierungen gefährdet. Gleichwohl haben die Innenstädte hervorragende Perspektiven. Die Innenstadt ist ein Erlebnisraum. Es gilt, ihre Einzigartigkeit und ihr Ambiente besser zu nutzen.

- 4.** Der Erlebnisraum „Innenstadt“ muss durch gemeinsame Maßnahmen von Handel, Kultur, Gastronomie und Freizeiteinrichtungen gestärkt und durch ein gemeinsames Management und Marketing professionell inszeniert werden.
- 5.** Eine aktive Politik für die Städte braucht zukunftsweisende Zentrenkonzepte für die Entwicklung von Freizeit- und Einzelhandelsstandorten, die mit den Nachbargemeinden abgestimmt und verbindlich umgesetzt werden.
- 6.** Der Handel braucht Gestaltungsfreiraum, um die Innenstädte durch Shopping-Events zu beleben. Dazu müssen die Ladenöffnungszeiten an Werktagen endlich freigegeben werden.

Die Mobilität erhöhen – Die Erreichbarkeit der Innenstädte verbessern:

Viele Beschränkungen des Stadtverkehrs stammen aus einer Zeit, in der der Straßenverkehr ein drängendes Umweltproblem darstellte. Eine zukunftsorientierte Politik darf den motorisierten Verkehr nicht unnötig einengen.

- 7.** Die Innenstädte müssen für den Wirtschaftsverkehr erreichbar sein – der PKW bleibt das wichtigste Verkehrsmittel für den Einkaufs- und Lieferverkehr. Zugleich ist ein leistungsfähiger ÖPNV gerade für Berufspendler unverzichtbar. Die gewünschte Qualität und Quantität kann nur durch "kontrollierten Wettbewerb" gesichert werden: Der Staat bestimmt das ÖPNV-Angebot, während private und öffentliche Unternehmen ihre Konzessionen über Ausschreibungen erwerben.
- 8.** Der Wirtschaftsverkehr braucht ausreichend Parkmöglichkeiten. Die Interessen von Wirtschafts-, Einkaufs- und Berufsverkehr müssen mit den Bedürfnissen der Anlieger in Einklang gebracht werden.

Innovative Standortkonzepte entwickeln - Die Chancen von E-Business nutzen

E-Business verändert Einkaufsverhalten, Einzelhandelsstrukturen, Lagerhaltung und Lieferverkehre sowie das öffentliche Verwaltungshandeln. Es wird sich auf Zeitstrukturen und Flächennutzung auswirken.

- 9.** Deutschland liegt bei der Einführung von E-Government-Lösungen im internationalen Mittelfeld. Die Möglichkeiten zum Abbau der Bürokratie und der Entwicklung neuer Kundenservices müssen genutzt werden. Ein breit angelegter Erfahrungsaustausch über die Verwaltungsmodernisierung durch E-Government ist nötig.
- 10.** Wirtschaft, Politik und Verwaltung müssen sich bei der Vermarktung der Städte und Zentren der neuen Technik bedienen. Händler und Dienstleister müssen in die internetgestützten Standortinitiativen, Regionalportale und Multimedia-Kioske einbezogen sein.

Gliederung

- 1. Stärkung der Städte und Stadtregionen:
Eine gemeinsame Herausforderung für Politik,
Wirtschaft und Gesellschaft** S. 5

- 2. Im internationalen Standortwettbewerb bestehen –
Leistungsstarke Stadtregionen entwickeln** S. 8

- 3. Vielfalt der Städte sichern – Innenstädte als
Wirtschafts- und Erlebnisraum fördern** S. 12

- 4. Mobilität erhöhen – Die Erreichbarkeit der
Innenstädte verbessern** S. 16

- 5. Innovative Standortkonzepte entwickeln –
Die Chancen von E-Business nutzen** S. 19

1. **Stärkung der Städte und Stadtregionen: Eine gemeinsame Herausforderung für Politik, Wirtschaft und Gesellschaft**

Die Funktionsvielfalt der Städte und Stadtregionen als Lebensraum für die Menschen sowie als Wirtschaftsraum für die Unternehmen zu stärken, ist eine gemeinsame Herausforderung für Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

Gesellschaft und Wirtschaft brauchen lebendige Städte und starke Stadtregionen

Starke Städte und Stadtregionen sind für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung von elementarer Bedeutung. Die historische und kulturelle Eigenart der gewachsenen europäischen Stadt schafft Identität für die Bürger und prägt das Image der Stadtregion. Das vielseitige Angebot an Waren, Dienst- und Freizeitleistungen, attraktivem Wohnraum, ein interessantes kulturelles Angebot sowie ein Bündel öffentlicher Versorgungsleistungen macht die Städte zum Anziehungspunkt. Als Zentren von Wissenschaft und Forschung sind Städte seit jeher Motoren für Innovation und Fortschritt, die den Wissenstransfer in die Wirtschaft und ein hohes Qualifikationsniveau der Arbeitnehmer ermöglichen und damit wesentlich zur wirtschaftlichen Leistungskraft der Region beitragen.

Städte und Stadtregionen brauchen leistungsfähige Wirtschaft

Ohne die Wertschöpfung der Unternehmen sind die Städte nicht funktionsfähig. Die gewerbliche Wirtschaft, der Handel, die Freiberufler und das Handwerk schaffen und sichern Arbeits- und Ausbildungsplätze sowie Einkommen. Handel und Dienstleistungsunternehmen garantieren die Versorgung und tragen wesentlich zur Aufenthaltsqualität in den Städten bei. Die gewerbliche Wirtschaft ist an der kostengünstigen und effizienten Erfüllung öffentlicher Aufgaben, etwa im Bereich des Städtebaus, der Ver- und Entsorgung oder der Verkehrsinfrastruktur beteiligt. Über ihre Steuerleistungen werden neben der Infrastruktur auch soziale und kulturelle Angebote der Städte für ihre Bürger finanziert.

Maßnahmen zur Belebung der Innenstädte, Stadtteilzentren und zur Stärkung der Stadtregionen müssen in Zukunft konsequent mit den Märkten und mit der Wirtschaft und nicht gegen diese vollzogen werden.

Leitlinien

Patentrezepte gibt es nicht. Jede Stadt oder Stadtregion muss ausgehend von ihren Stärken und Schwächen ein individuelles Entwicklungskonzept ausarbeiten. Dabei müssen folgende Leitlinien zu Grunde gelegt werden.

Innovative Standortpolitik in Zeiten von Globalisierung und Informatisierung: Stadt und Wirtschaft in einem Boot

Die Globalisierung und die rasante technologische Entwicklung verschärfen den Wettbewerb der Wirtschaft in nicht gekannter Weise. Der Übergang von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft sowie die Fortschritte in den Informations- und

Kommunikationstechnologien verändern die Grundbedingungen städtischer Entwicklung. Die örtlichen Standortbedingungen und das Wirtschaftsklima in der Region werden für Unternehmen immer wichtiger. Jede Stadt ist heute umso mehr gefordert, gemeinsam mit der Wirtschaft neue, flexible Standortkonzepte zu entwerfen. Wirtschaftlicher Anspruch muss es dabei sein, allen Branchen und Unternehmen Standortperspektiven zu eröffnen. Ein steter Dialog zwischen Wirtschaft, Stadt und betroffenen gesellschaftlichen Gruppen ist unverzichtbar, um Transparenz und Kalkulierbarkeit für Wirtschaft, Verwaltung und Gesellschaft zu schaffen.

Herausforderung internationaler Standortwettbewerb: In Regionen denken und handeln

Standortwettbewerb wird immer mehr zu einem europäischen Wettbewerb der Regionen und zu einem internationalen Wettbewerb der Metropolen.

Im europäischen Standortwettbewerb kann keine

Stadt mehr alleine erfolgreich sein. So, wie die Unternehmen Synergieeffekte durch Kooperationen nutzen, müssen zukunftsorientierte Städte und Gemeinden auf mehr Zusammenarbeit im überregionalen Wettbewerb setzen. Eine Kommune oder Stadt alleine kann ihre Standortstärken nicht optimal entfalten und vermarkten. Im europäischen und internationalen Standortwettbewerb wird die Zusammenarbeit ein europäischer Standortvorteil. Zentrale Handlungsfelder sind dabei die Wirtschaftsförderung und raumbezogene Planung.

In den letzten Jahren hat die Ausdehnung der Städte in das Umland stetig zugenommen. Wirtschafts- und Verkehrsräume sind längst über die kommunalen Grenzen hinausgewachsen. Städte und Gemeinden müssen ihr politisches Handeln diesen Entwicklungen anpassen und ihr „Gemarkungdenken“ abbauen. Die Akteure in den Regionen müssen Wege finden, schrittweise und in Stufen solche Kooperationen aufzubauen und zu vertiefen, die die Stadtregion in ihrer Funktionsvielfalt stärken.

Für attraktive und vitale Innenstädte und Stadtzentren: Alle Kräfte bündeln

Innenstädte und Stadtteilzentren drohen, an Anziehungskraft zu verlieren. Bevölkerung und Arbeitsplätze wandern in das Umland ab, Handels- und Freizeiteinrichtungen siedeln sich auf der

Grünen Wiese an. Auch öffentliche Einrichtungen folgen diesem Trend. Die Wirtschafts- und Finanzkraft der Städte wird geschwächt. Diese Entwicklung ist bedenklich, denn funktionsfähige Stadtregionen brauchen starke Zentren. Eine Stadt wird ihre Attraktivität nur dann halten und steigern, wenn sie die Dienstleistungspalette von Einzelhandel, Tourismus, Freizeitwirtschaft und das Kulturangebot der Stadt zu einem Produkt verschmelzen und positionieren kann. Die Rahmenbedingungen müssen stimmen. Dazu zählen schlüssige, im Einklang mit der Wirtschaft und den Märkten erarbeitete Stadtentwicklungs- und Einzelhandelskonzepte, eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln sowie ein vorausschauendes Flächenmanagement.

2.

Im internationalen Standortwettbewerb bestehen – Leistungsstarke Stadtregionen entwickeln

Raumplanung muss dem wirtschaftlichen Strukturwandel Rechnung tragen

Die Raumplanung bewegt sich in einem schwierigen Spannungsfeld zwischen raumordnerischen Idealen einerseits und wirtschaftlichem Strukturwandel und einem veränderten Verbraucherverhalten andererseits. Ziel der Politik muss es sein, einen angemessenen Ausgleich zwischen räumlicher Planung und wirtschaftlicher Freiheit zu finden.

Neue Herausforderungen für das Zentrale Orte-Konzept

Die Spannungen zwischen den Zielen der Raumordnung und der empirisch feststellbaren Standortentwicklung der Wirtschaft nehmen zu.

Die Standortpräferenzen und Ansiedlungsbegehren der Wirtschaft stehen zunehmend im Konflikt mit den raumplanerischen Leitvorstellungen und den zentralörtlichen Standortclustern. Die Einzugsbereiche der neuen, großflächigen Handelsformen und der Handels- und Freizeitkomplexe lassen sich vielfach nicht mehr mit den Verflechtungsbereichen in Übereinstimmung bringen. Auch das Einkaufsverhalten der Konsumenten entfernt sich weiter von den Prämissen des Zentrale Orte-Konzeptes. Die steigende Flexibilität und Mobilität der Verbraucher stellt die räumlichen Ordnungsvorstellungen – z. B. von den Reichweiten und Einzugsbereichen der Zentralen Orte – zunehmend in Frage. Schließlich mangelt es auch in der planerischen Praxis mitunter an einer konsequenten Umsetzung des Zentrale Orte-Konzeptes. Die Beispiele für kommunale Ansiedlungsentscheidungen, die nicht mit den raumordnerischen Leitvorstellungen übereinstimmen, mehren sich.

In der Folge setzt sich die Verlagerung des Handelsnetzes an Standorte außerhalb der Zentren weiter fort. Die Konzentration von Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten außerhalb der Innenstädte und Zentren nimmt zu. Gewachsenen Zentren droht vielfach ein Attraktivitätsverlust und eine Schwächung ihrer Versorgungsfunktion.

Zentralörtliches Prinzip muss Orientierungsrahmen der Raumplanung bleiben

Die Wirtschaft identifiziert sich mit den Zielen der Raumordnung und unterstützt das Leitbild einer polyzentrischen dezentralen Siedlungsentwicklung. Der Erhalt leistungsfähiger und funktionsgerechter Zentren und Stadtregionen ist eine raumordnerische Aufgabe mit hoher Priorität. Die gewachsenen Stadtstrukturen zählen zum kulturellen Erbe und bilden das Grundgerüst für ein raumdeckendes Versorgungssystem. Wesentliche Grundlage und Leitidee für die Raumordnung, Landesplanung und Bauleitplanung bleibt das Konzept der zentralen Orte.

Die Zentrenhierarchie schafft die dringend erforderliche Planungs- und Investitionssicherheit für private Investitionen und öffentliche Projekte im Bereich der Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen und gewährleistet einen optimalen Einsatz der finanziellen Ressourcen. Zudem bleibt das Zentrale Orte-Konzept unerlässlicher Orientierungsrahmen für die räumliche Steuerung der Ansiedlung großflächiger Einzelhandels- und Dienstleistungskomplexe, durch die gewachsene Zentren nicht gefährdet und in ihrer Versorgungsfunktion ausgehöhlt werden. Die Bedeutung des zentralörtlichen Prinzips als Leitvorstellung der Raumplanung wird auch durch die nachteiligen siedlungsstrukturellen Entwicklungen etwa in Großbritannien oder in den USA unterstrichen, die wegen fehlender vergleichbarer Rahmenvorschriften entstanden sind.

Andererseits darf der planungsrechtliche Ordnungsrahmen die wirtschaftliche Dynamik und den strukturellen Wandel nicht unterbinden. Jeder Strukturwandel ist immer auch mit wirtschaftlichem und technischen Fortschritt, Effizienzsteigerungen, verbesserter Befriedigung der Verbraucherwünsche und neuen Wachstums- und Beschäftigungsperspektiven verbunden. Wirtschaftlicher Anspruch muss es sein, allen Branchen und Unternehmen Standort- und Entwicklungsperspektiven zu eröffnen.

Zentrale Orte-Konzept weiterentwickeln

Die Funktionsfähigkeit des Zentrale Orte-Konzeptes muss angesichts der strukturellen Entwicklungen und der nicht hinreichend konsequenten Umsetzung in der kommunalen Praxis gestärkt werden. Damit das Zentrale Orte-Konzept auch in der Zukunft weiterhin als räumliches Ordnungsmodell wirksam bleiben kann, muss dem veränderten Umfeld und den strukturellen Entwicklungen Rechnung getragen werden. Dort, wo das Zentrale Orte-Modell an seine Grenzen stößt bzw. einer Anpassung an die realen Gegebenheiten und an die Anforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft bedarf, sind konzeptionelle Reformen unter Einbeziehung der Wirtschaft zu prüfen und umzusetzen. Der bewährte Ordnungsrahmen wird damit aber nicht generell in Frage gestellt.

Wachstum fördern – Interkommunale Kooperationen stärken

Eine hochwertige Infrastrukturausstattung, preisgünstiges Bauland und moderate öffentliche Abgaben sind für Unternehmen maßgebliche Standortfaktoren, die über Ansiedlungs- und Investitionsvorhaben mitentscheiden. In Zeiten knapper Kassen können solche öffentlichen Leistungen nur dann bedarfsgerecht und kostengünstig bereitgestellt werden, wenn sich die Kommunen über eine effiziente Arbeitsteilung verständigen. Erste erfolgversprechende Ansätze gibt es in der Planung und Wirtschaftsförderung.

Gute Ansätze in der Infrastruktur- und Wirtschaftsförderung weiterentwickeln

Erfolgreiche Kooperationen finden sich in den Aufgabenfeldern, die Kosten- und Qualitätsvorteile für alle Beteiligten versprechen. Vor allem im Bereich der Ver- und Entsorgungswirtschaft und des ÖPNV bilden Kommunen entsprechende Zweckverbände, die Vorbild für die Kooperationsbemühungen in anderen Ländern sein können. Verstärkt wird die kommunale Arbeitsteilung in jüngster Zeit auch in der Wirtschaftsförderung, dem regionalen Standortmarketing und bei den Kultur- und Freizeitangeboten. Zwar lassen sich die Lösungen der jeweiligen Gemeinden nicht 1:1 auf andere Regionen übertragen. Gleichwohl sollten gute Erfahrungen der Region verstärkt zur Nachahmung anregen.

Interkommunale Entwicklungskonzepte erarbeiten und umsetzen

In Verdichtungsräumen ist notwendige Voraussetzung für die konsequente Umsetzung zentralörtlicher Leitvorstellungen die Aufstellung und regionale Abstimmung kommunaler Zentrenkonzepte sowie die Festlegung wirksamer Verfahren zu ihrer Durchsetzung.

Abstimmung von Bauleitplänen

Die konsequente Umsetzung der planerischen Vorgaben erweist sich vor allem in eng verflochtenen Stadt-Umland-Bereichen als zunehmend schwer erfüllbar. Die planerischen Zielvorgaben stehen in der Praxis vielfach hinter den Erfolgchancen im kommunalen Standortwettbewerb zurück. Um Fehlentwicklungen im Rahmen eines kommunalpolitischen Ansiedlungswettbewerbs zu Lasten der Städte zu vermeiden, müssen die Gemeinden untereinander mehr als bisher grenzüberschreitend verbindliche Regeln für Ansiedlungsentscheidungen festlegen.

Entwicklung von interkommunalen Gewerbegebieten

Um sämtlichen Unternehmen eine Standortperspektive in der Region zu geben und gleichzeitig dem Anspruch einer flächensparenden und optimalen Siedlungsentwicklung gerecht zu werden, bedarf es der verstärkten Entwicklung interkommunaler Gewerbegebiete. Erste positive Erfahrungen von Kommunen sollten zur Nachahmung anregen.

Regionaler Flächennutzungsplan nicht zielführend

Der regionale Flächennutzungsplan wurde in § 9 Abs. 6 ROG mit dem Ziel aufgenommen, eine bessere Koordination zwischen regionalen und kommunalen Planungsträgern herzustellen. Zur Stärkung der regionalen Ebene setzt das BMVBW nun auf eine beschleunigte Umsetzung in den Ländern.

Die IHK-Organisation hatte bereits im Gesetzgebungsverfahren ihre Skepsis gegenüber den Plänen zum Ausdruck gebracht, die Regionalplanung und den Flächennutzungsplan zu einer Ebene zusammenzuführen. Dafür fehlen die technischen Voraussetzungen, weil die Maßstäblichkeit und Regelungsdichte von Flächennutzungs- und Regionalplan nicht übereinstimmen. Auch eine Planungsvereinfachung ist nicht zwingend gegeben.

Keine zusätzlichen Verwaltungsstrukturen schaffen

Grundsätzlich bleibt zu gewährleisten, dass die kommunale Selbstverwaltung durch Planungsvereinfachungen nicht geschwächt wird. Ein Zusammenführen unterschiedlicher Planungsebenen würde letztlich bedeuten, dass entweder bestehende Hierarchien politischer Verantwortlichkeiten verändert oder die praktische Umsetzung des Vorhabens nicht realisiert werden kann.

3.

Vielfalt der Städte sichern – Innenstädte als Wirtschafts- und Erlebnisraum fördern

Stärkung des Einzelhandelsstandortes Innenstadt

Der Einzelhandel hat eine unverzichtbare Leitfunktion für funktionsfähige Innenstädte. Er versorgt die Stadt und ihre Verflechtungsbereiche und schafft Arbeits- und Ausbildungsplätze. Er prägt das Stadtbild und übt enorme Anziehungskraft aus. Er macht die Stadt zum Erlebnis und ist Anlass, die City zu besuchen und dort zu verweilen.

Der Einzelhandelsstandort Innenstadt bleibt gefährdet. Strukturelle Umbrüche im Handel und Veränderungen beim Verbraucherverhalten verschärfen die Verlagerung an Standorte außerhalb der Innenstädte und Stadtteilzentren. Die Verbraucher werden mobiler und flexibler und sind kaum noch auf bestimmte Einkaufsstandorte und Betriebstypen fixiert. Standorte außerhalb innerstädtischer Lagen werden durch den Trend zu größeren Verkaufsflächen und die Ausbreitung großflächiger Betriebstypen begünstigt. Filial- und Großbetriebe ohne traditionell angestammte Standorte treffen ihre Ansiedlungsentscheidungen nach streng rentabilitätsorientierten Kriterien. Schlechte innerstädtische Bedingungen in Bezug auf Erreichbarkeit, Mieten und übermäßige Regulierung und Bürokratie können aus Sicht ansiedlungswilliger Unternehmen gegen den Standort Stadt sprechen. Auch die Ausweitung des Online-Handels droht, dem innerstädtischen Handel weitere Kaufkraft zu entziehen. Aktive Strategien zur Stärkung der Innenstädte sind gefragt.

Innenstädte und Stadtzentren zum Erlebnisraum machen

Handels- und Freizeitkomplexe außerhalb der Zentren locken mit neuen, professionell inszenierten Einkaufs- und Freizeiterlebnissen. Städte müssen gezielte Maßnahmen ergreifen, um eine rentable Standortalternative für ansiedlungswillige Händler und eine attraktive Freizeit- und Einkaufsalternative für erlebnishungrige Kunden zu bleiben. Ihre historische, bauliche und funktionelle Dichte verleiht ihnen Einzigartigkeit und Ambiente. Sie haben beste Voraussetzungen, sich im Wettbewerb der Standorte zu behaupten. Dennoch sind aktive Strategien gefragt: Die Städte müssen durch gestalterische Maßnahmen und durch die Verbindung von Handel, Kultur, Gastronomie und anderen Freizeiteinrichtungen zum Erlebnisraum werden.

Gemeinsame Strategien bei Management und Marketing für die Städte

Die Position der Städte muss professioneller als bisher durch effizientes Standortmanagement und -marketing gestärkt werden. Alle Initiativen und Aktivitäten müssen sinnvoll gebündelt werden.

Unverzichtbar ist eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten aus Politik, Verwaltung, Industrie- und Handelskammern, Interessenverbänden und den privaten Unternehmen. Punktuelle Events und vereinzelte Aktionen müssen in einer zielgerichteten, langfristigen Gesamtstrategie aufeinander abgestimmt werden. Die Stadt muss beim Besucher und Kunden als Ganzes in Erscheinung treten.

Öffentliche Dienstleistungen in den Innenstädten belassen oder ansiedeln

Öffentliche Dienstleistungen müssen in den Innenstädten verbleiben oder dort angesiedelt werden. Die Auslagerung öffentlicher Einrichtungen in Stadtrandbereiche führt zu weiterer Abwan-

derung von Besuchern und Arbeitnehmern aus der Stadt auf die grüne Wiese. Die Anziehungskraft der Innenstadt wird geschwächt. Gleichzeitig wird die Akzeptanz von innenstadtstärkenden Konzepten bei Investoren und dem örtlichen Einzelhandel geschwächt. Wirtschaft und Kommunen müssen an einem Strang ziehen.

Hohe Aufenthaltsqualität in schönen, funktionalen und sicheren Städten

Zu den Vorteilen der Städte im Standortwettbewerb zählt ihr Ambiente. Ein attraktives Stadtbild ist Voraussetzung für Anziehungskraft und Aufenthaltsqualität. Eine architektonisch ansprechende

Gestaltung von öffentlichen Plätzen, Gebäuden, Grünanlagen, Gehwegen, Fußgängerzonen und Passagen prägt das Erscheinungsbild. Auch die Wirtschaft ist bei der Gestaltung ihrer Bauten zur Initiative aufgerufen. Neben dem äußeren Erscheinungsbild muss auch der Multifunktionalität der Innenstädte Rechnung getragen werden. Kriminalität und Verschmutzung in den Städten verunsichern die Bürger und werden zunehmend als Bedrohung empfunden. Städte und Innenstadthandel werden gestärkt, wenn sich die Kunden in der Stadt und bei der An- und Abreise wohl fühlen. Die Verbesserung des Stadtbildes erfordert eine intensive Zusammenarbeit von Verwaltung und Wirtschaft.

Planerischen Ordnungsrahmen konsequent umsetzen

Das planerische Instrumentarium reicht im Wesentlichen aus, um die Ansiedlung in Einklang mit städtebaulichen und raumordnerischen Vorstellungen zu bringen. Es bedarf allerdings eines konsequenten Einsatzes der Instrumente.

Kommunale und interkommunale Konzepte für die Handelsentwicklung ausarbeiten und umsetzen

Zentrenkonzepte für die Entwicklung von Freizeit- und Handelsstandorten haben sich bewährt und sollten von allen Gemeinden vorgelegt und verbindlich umgesetzt werden. Sie liefern Investoren eine transparente, zuverlässige Entscheidungsgrundlage und dienen als Orientierungsrahmen für die Verwertung von Liegenschaften, wie z. B. Bahnimmobilien.

Vor allem in Verdichtungsräumen müssen sich Städte und Umland sowie benachbarte Gemeinden als Region begreifen. Nur wenn großflächige Ansiedlungsbegehren konsequent einer übergemeindlichen Abstimmung unterzogen werden, lassen sich die Ziele von Raumordnung und Landesplanung sowie eine Orientierung am Konzept der zentralen Orte tatsächlich erreichen.

Die Ansiedlung von Factory Outlet-Centren reflektiert die veränderten Verbraucherinteressen und ist Teil des Strukturwandels. Allerdings kann eine Ansiedlung für die umliegenden Gemeinden weitreichende Folgen haben. Deshalb müssen FOC-Ansiedlungen wie alle anderen großflächigen Ansiedlungen stadtverträglich gesteuert werden. Das raumordnerische und bauplanungsrechtliche Instrumentarium ist konsequent auch auf FOC's anzuwenden.

Bebauungspläne an das neue Baurecht anpassen

Viele Gemeinden verzichten darauf, alte Bebauungspläne der aktuellen Baunutzungsverordnung anzupassen. Großflächige Einzelhandelsprojekte bleiben ansiedelbar, auch wenn sie den aktuellen Zielen von Landes- und Regionalplanung widersprechen. Insbesondere in „handelssensiblen“ Standortbereichen muss Sorge getragen werden, dass die aktuellen Vorschriften Anwendung finden.

Flexibilität des §11 (3) BauNVO ausschöpfen

Die sachgerechte Steuerung großflächiger Einzelhandelsprojekte durch § 11 Abs. 3 BauNVO bleibt unerlässlich. Ungerechtfertigte Behinderungen ansiedlungswilliger Unternehmen könnten sich allenfalls in solchen Fällen ergeben, in denen § 11 Abs. 3 BauNVO in der Vollzugspraxis übermäßig starr gehandhabt wird. Als eine widerlegbare Vermutungsregel bietet § 11 Abs. 3 BauNVO im begründeten Einzelfall ausreichend Flexibilität, großflächige Ansiedlungen von Betrieben mit Verkaufsflächen über der Vermutungsgrenze auch außerhalb von Kern- und Sondergebieten zu genehmigen. In diesem Sinne ist auf eine flexible Auslegungspraxis in den Gemeinden hinzuwirken. Einer Veränderung der gesetzlichen Bestimmungen des § 11 Abs. 3 BauNVO bedarf es zumindest derzeit nicht.

Entlastung der Innenstadt: Deregulierung und Verwaltungsvereinfachung

Auflagen, Nutzungsgebühren und bürokratische Belastungen engen den innerstädtischen Handel ein. Aus Unternehmenssicht verteuern sie Standortentscheidungen zu Gunsten der Städte. Deregulierung und Verwaltungsvereinfachung sind geboten.

Sondernutzungsgenehmigungen mit Augenmaß

Genehmigungsverfahren für Sondernutzungen sind oft langwierig und über mehrere zuständige Stellen verteilt. Die Nutzungsgebühren stellen eine zusätzliche finanzielle Belastung dar. Durch die bürokratischen Prozesse sind werbewirksame Aktionen der Händler nur unter erschwerten Bedingungen und vielfach nicht kurzfristig möglich. Den Aktionsmöglichkeiten der Händler in Einkaufszentren können die Innenstadthändler nicht genügend entgegensetzen. Die Vorschriften müssen mit mehr Augenmaß ausgelegt und auf ein angemessenes Maß zurückgeführt werden.

Interessenausgleich beim Denkmalschutz

Von einem positiven Gesamterscheinungsbild profitiert die ganze Innenstadt. Überzogener Denkmalschutz belastet den innerstädtischen Handel und richtet sich im Ergebnis gegen die Stadt selbst. Er schränkt den Aktionsradius bei Fassadengestaltung, Gestaltung der Geschäftsräume und Außenwerbung ein. Beim Denkmalschutz muss ein Ausgleich zwischen dem Anliegen, historische Bausubstanz zu erhalten, und den Einzelhandelsinteressen gefunden werden.

Ausreichend Spielräume für Gestaltung und Werbung

Außenwerbung und Fassadengestaltung prägen das Stadtbild - Werbung soll schließlich auffallen. Negative Folgen für das Stadtbild sollen durch Gestaltungs- und Werberegulungen verhindert werden. Dennoch sind Werbeanlagen und Fassadengestaltung unentbehrlich für den Handel: Sie dienen der Orientierung der Konsumenten und der Dokumentation der Unternehmensleistungen. Wenn Gestaltung und Außenwerbung übermäßig stark reglementiert sind, kann die Wirksamkeit der Werbemaßnahmen beeinträchtigt werden. Oder die Gestaltungsauflagen ziehen Kosten nach sich, die die Innenstadthändler erheblich belasten. Ein angemessener Interessenausgleich muss gefunden werden.

Freie Ladenöffnungszeiten an den Werktagen

Der Handel braucht Gestaltungsfreiraum, um durch ein attraktives zeitliches Öffnungsprofil seine Kunden an sich zu binden. Auch abendliche Shopping-Events können helfen, Innenstädte zu beleben. Die Ladenöffnungszeiten an den Werktagen müssen endlich freigegeben werden. Zu kurz greifen Ansätze, Städte bei Ladenöffnungszeiten zu privilegieren. Die Innenstädte müssen direkt gestärkt werden - nicht über den Umweg belastender Maßnahmen auf außerstädtische Standorte. Dies führt nur zu erneuten Verzerrungen im Wettbewerb und löst nicht die eigentlichen Probleme der Innenstädte.

4.

Die Mobilität erhöhen – Die Erreichbarkeit der Innenstädte verbessern

Stadtverkehr – immer weniger ein Umweltproblem

Viele Beschränkungen des städtischen Verkehrs stammen aus einer Zeit, in der der Straßenverkehr ein drängendes Umweltproblem darstellte. Inzwischen haben technische Innovationen von der

Öffentlichkeit weitgehend unbeachtet zu deutlichen Verbesserungen geführt. Der geregelte Drei-Wege-Katalysator für PKW hat die Emissionen der wesentlichen Luftschadstoffe deutlich verringert. Die mit der Katalysatortechnik einhergehende Einführung des bleifreien Kraftstoffs hat zugleich dazu geführt, dass die Bleiemissionen bedeutungslos geworden sind. Auch im Nutzfahrzeugbereich konnten durch Verschärfungen von Grenzwerten beachtliche Verbesserungen erreicht werden: So emittieren moderne Euro-III-Fahrzeuge gegenüber LKW der 80er Jahre 64 % weniger Kohlenmonoxid, 54 % weniger Kohlenwasserstoffe, 51 % weniger Stickoxide und sogar 79 % weniger Partikel. Auch die Lärmemissionen von Fahrzeugen konnten durch technischen Fortschritt spürbar verringert werden. Dies zeigt ein plastisches Beispiel: 24 LKW moderner Bauart erzeugen einen gleich hohen Geräuschpegel wie ein vor 1970 gebauter LKW.

Trotz wachsenden Straßenverkehrs haben dadurch die Schadstoff- und Lärmemissionen in den letzten Jahren vielerorts abgenommen. Die Luftqualität hat sich spürbar verbessert. Mit Erfordernissen des Umweltschutzes können die weiter fortschreitenden Einschränkungen des Verkehrs in Städten kaum noch begründet werden. Hier ist eine Verkehrspolitik mit Augenmaß erforderlich, die die unbestreitbar vorhandenen Verbesserungen berücksichtigt und den motorisierten Verkehr nicht unnötig einengt.

Enge Zeitfenster im Lieferverkehr behindern Handel, Transportgewerbe und Pendler

Die Warenanlieferung in den Städten muss den Erfordernissen des Handels, des produzierenden Gewerbes und der Gastronomie Rechnung tragen. Vor allem in vielen Innenstädten wird die

Anlieferung von Gütern sehr erschwert. Restriktionen der Kommunen schränken die Anlieferzeit auf enge Zeitfenster ein. In besonderem Maße betroffen sind hiervon die Fußgängerzonen, in denen durch die hohe Einzelhandels- und Gastronomiedichte ein intensiver Liefer- und Entsorgungsverkehr anfällt. Die Transportunternehmen sind dadurch zu Anlieferungen in den Spitzenzeiten des morgendlichen Berufsverkehrs gezwungen. Dies führt nicht nur zu Behinderungen des Berufsverkehrs, sondern verhindert auch eine Optimierung der Routenplanung, was zu schlechterer Fahrzeugauslastung und damit zu noch mehr Verkehr führt.

Wer die Flucht des Einzelhandels aus den Innenstädten stoppen will, muss die Anlieferung zu Zeiten ermöglichen, die den Erfordernissen des Handels und der Transportunternehmen entgegen kommen.

Auch die Wirtschaft muss ihren Beitrag leisten

Ein entscheidendes Hemmnis bei der Optimierung des städtischen Güterverkehrs stellen die Probleme an der Rampe dar. In historisch gewachsenen Stadtkernen sind großzügig angelegte Ladezonen mit LKW-gerechten Rampen, Wendeflächen und Wartebereichen weder wirtschaftlich darstellbar, noch städtebaulich erwünscht. Eine Beseitigung des „Engpasses Rampe“ durch bauliche Maßnahmen scheidet daher in vielen Fällen aus. Gleichwohl sind auch die Empfänger und Versender von Waren gefordert. Sie müssen dafür Sorge tragen, dass die Fahrzeuge zügig be- oder entladen werden können. Hierfür sind ausreichend Personal und Ladehilfsmittel bereit zu halten.

Die Innenstadt muss mit dem Pkw erreichbar bleiben

Um die Besucher der Innenstädte zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, verfolgen einige Städte eine restriktive Verkehrspolitik gegen den PKW. Der motorisierte Individualverkehr soll dabei durch Beseitigung oder Umwidmung von Fahrstreifen zu Busspuren, verkehrsbrechende Ampelschaltungen, komplizierte Einbahnstraßenregelungen, hohe Parkgebühren und Parkraumverknappung aus den Innenstädten verdrängt werden. Der PKW ist und bleibt dennoch das wichtigste Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr. Die politisch gewünschte Verlagerung auf den ÖPNV scheidet bei vielen Einkaufsfahrten als Alternative aus. Dies gilt vor allem für den Kauf sperriger Konsumgüter. Der Erfolg der Einkaufszentren an den Stadträndern beruht nicht zuletzt darauf, dass dort den Kunden ausreichender Parkraum in fußläufiger Entfernung zur Verfügung steht. Auch Handwerker und Handelsvertreter mit ihren Warenmusterkollektionen sind auf den PKW angewiesen. Ähnliches gilt für viele Kunden von Arztpraxen, Apotheken und sozialen Einrichtungen, denen die Nutzung von Bus und Bahn nicht möglich ist. Wer die Innenstadt als Wirtschaftsstandort erhalten und stärken will, muss den Zugang mit dem PKW sicherstellen.

Ausreichend Parkmöglichkeiten für den Wirtschaftsverkehr schaffen

Die IHK-Organisation wendet sich gegen die Forderung, großflächige Anwohnerparkbereiche in Innenstädten zu schaffen und dadurch den ruhenden Verkehr fast ausschließlich auf den Anwohnerverkehr zu reduzieren. Anwohnerparkzonen dürfen nicht zu Lasten der Einzelhandelskunden und des übrigen Wirtschaftsverkehrs über Gebühr ausgedehnt werden.

Um einen funktionsfähigen Wirtschaftsverkehr zu sichern, müssen flexible Konzepte verfolgt werden, die die schützenswerten Interessen des Wirtschaft-, Einkaufs- und Berufsverkehrs sowie der Anwohner zu einem vernünftigen Ausgleich bringen. Wollen die Innenstädte den Verlust ihrer Funktionsfähigkeit nicht riskieren, müssen die Anwohnerparkzonen auf das notwendige Minimum beschränkt werden.

Denkbar wäre beispielsweise eine Parkraumbewirtschaftung in der Weise, dass in einem bestimmten Gebiet der gesamte Parkraum – eventuell gestaffelt – gebührenpflichtig ist und die in diesem Gebiet ansässigen Anwohner von der Gebührenpflicht befreit werden. Auf diese Weise können viele Stellplätze geschaffen werden, die flexibel von Anwohnern als auch von Dritten als Kurzparkplätze genutzt werden können. Für ein solches Konzept gibt es funktionierende Beispiele in einer Reihe von Städten.

Die Stellplatzablöse muss abgebaut werden

Die Verpflichtung zur Schaffung von Park- und Garagenplätzen dient zwar einerseits der Erreichbarkeit des Standortes Innenstadt und liegt insoweit auch im Interesse von Handel, produzierendem Gewerbe und Dienstleistungen. Die Höhe der Ablösesummen aber, die Zweckentfremdung ihres Einsatzes sowie Situationen, in denen die Gemeinde den Bau von Parkplätzen ohne Prüfung der Möglichkeit ihrer Realisierung verbieten kann und trotzdem Ablösungen zu zahlen sind, belasten die Investoren und richten sich damit letztlich auch gegen die Innenstädte insgesamt. Das Instrument der Stellplatzablöse sollte abgebaut werden.

Baustellen dürfen die Wirtschaft nicht unnötig behindern

Straßensperrungen und Behinderungen durch Arbeiten an Fahrbahndecken und Versorgungsleitungen sind vielfach unvermeidbar. Sie können allerdings für den innerstädtischen Einzelhandel zu erheblichen Umsatzeinbußen führen. Mangelhafte Abstimmungen und Verzögerungen bei der Durchführung der Arbeiten müssen künftig ausgeschlossen werden. Notwendig ist statt dessen ein leistungsfähiges Baustellenmanagement, das die Belastungen für Anwohner und Wirtschaft minimiert.

Mehr Markt im ÖPNV

Städte sind auf einen leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angewiesen. Ohne ihn könnten die Pendlerströme nicht bewältigt werden. Allerdings ist der ÖPNV in der gewünschten Qualität und Quantität im Regelfall nicht allein mit Fahrscheinerlösen zu finanzieren. Grundsätzlich wären diese Verkehre daher als gemeinwirtschaftliche Verkehre nach § 13 a PBefG auszuschreiben. Das Gesetz erlaubt den Verkehrsbetrieben derzeit jedoch, „sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn“ zur Sicherstellung der Eigenwirtschaftlichkeit zu verwenden. Gewinne aus der kommunalen Stromversorgung werden so zur Defizitabdeckung der kommunalen Verkehrsbetriebe verwendet. Eine Ausschreibung dieser Verkehre kann damit umgangen werden.

In vielen Städten mit kommunalen Verbundunternehmen wird dieser so genannte „Querverbund“ seit Jahrzehnten praktiziert. Der ÖPNV-Markt bleibt abgeschottet; private Busunternehmen haben keine Chance, ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Finanziert wird der übersteuert erstellte ÖPNV indirekt von den Einwohnern und der Wirtschaft, die für Strom, Gas und Wasser überhöhte Preise zu entrichten haben.

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist für die Städte unverzichtbar; er muss aber effizient erstellt werden. Wichtig ist es daher, kontrollierten Wettbewerb im ÖPNV zügig einzuführen: Die kommunalen Aufgabenträger bestimmen Qualität und Quantität der Leistungen. Die Konzessionen werden über ein verpflichtendes Ausschreibungsverfahren für gemeinwirtschaftliche Verkehre an die Unternehmen vergeben.

5.

Innovative Standortkonzepte entwickeln – Die Chancen von E-Business nutzen

Die Chancen von E-Business verstärkt nutzen

Die neuen Entwicklungen in der Informations- und Kommunikationstechnik haben tiefgreifende Veränderungen für Wirtschaft und Gesellschaft ausgelöst. Zwar lassen sich heute noch keine präzisen Entwicklungsprognosen erstellen, aber es zeichnet sich ab, dass die neuen technischen Möglichkeiten letztlich auch Auswirkungen auf die Zeitstrukturen und Flächennutzung haben werden. E-Commerce wird das Einkaufsverhalten verändern und sich auf die Einzelhandelsstruktur und -standorte, auf Logistik, Lagerhaltung und Lieferverkehre auswirken. Telearbeit und die Möglichkeiten zur internetgestützten Kommunikation werden das Arbeits- und Freizeit- sowie das Mobilitätsverhalten beeinflussen.

Mit Electronic Government hat die E-Business-Revolution die öffentliche Verwaltung erreicht. Die digitale Unterstützung von Information, Kommunikation und Transaktionen in öffentlichen Verwaltung wird zu einem wichtigen Faktor für den Standortwettbewerb. Im Ausland wurde der Entwicklungspfad von E-Government-Lösungen bereits geebnet. Die Erfahrungen in Großbritannien, Finnland, Australien oder den USA zeigen, dass die Informations- und Kommunikationstechnologien ganz entscheidende Impulse für mehr Effizienz, Transparenz und Kundenorientierung des Verwaltungshandelns liefern.

Der internationale Vergleich zeigt auch, dass Deutschland noch am Fundament der virtuellen Rathäuser arbeitet. IuK-Technologien liefern die entscheidenden Potenziale, um die Interaktionen zwischen Verwaltung, Wirtschaft und Bürgern zu stärken, die Kommunikationskosten zu reduzieren und den Informationsaustausch zu intensivieren. Der Abbau von Bürokratie, unkomplizierte Behördenkontakte, die zügige Bearbeitung von Genehmigungsverfahren sowie Kosteneinsparungen erhöhen die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes.

E-Government-Konzepte entwickeln statt Einzellösungen fördern

Fast alle Städte und Regionen sind heute mit einer Präsentation im Internet vertreten. Vielseitige Informationen über Politik, Kultur, Gesellschaft und Wirtschaftsstandort sind schnell verfügbar, die Kommunen per E-Mail erreichbar und Formulare im Internet abrufbar. Allerdings steht die Entwicklung interaktiver Online-Angebote in Deutschland noch am Anfang und bleibt meist auf Insellösungen einzelner Ämter beschränkt.

Vorrangige Aufgabe ist es nun, das Informations- und Serviceangebot im Bereich der Wirtschaftsförderung, Stadtplanung und des Verkehrs systematisch auszubauen, nützliche Online-Interaktionen zu identifizieren und in ein integriertes E-Government-Konzept für die gesamte Verwaltung einzubinden. Nur dann lässt sich ein umfassendes Servicebündel aus Informations-, Kommunikations- und Interaktionsleistungen gezielt in Einzelschritten umsetzen. Die Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung müssen sich aktiv dafür einsetzen, Ressortdenken zu überwinden und nicht nur Insellösungen einzelner Verwaltungen zu schaffen.

E-Government wirtschafts- und bürgernah gestalten

In dem Maße wie Unternehmen ihre Leistungen online anbieten, nimmt auch die Nachfrage nach entsprechenden Angeboten der öffentlichen Hand zu. Noch sind die Erwartungen von Bürgern und

Wirtschaft an E-Government-Angebote nur in Ansätzen bekannt und konkrete Anwendungen wenig erprobt. Diese Informationslücke gilt es im Dialog von Wirtschaft und Verwaltung zügig zu schließen. Klar ist aber schon jetzt, dass E-Government-Lösungen nicht durch Verwaltungsstrukturen vorgegeben sein dürfen, sondern aus der Bürger- und Wirtschaftssicht entwickelt werden müssen. E-Government-Lösungen müssen sich am Lebenslagenprinzip orientieren und es Bürgern wie Unternehmen ermöglichen, ihre Anliegen, einfach, schnell und unbürokratisch abzuwickeln. Wichtige Impulse für den innovativen Einsatz von IuK-Technologien liefert der Bundeswettbewerb [Media@Komm](#) für die Kommunen. Ein breit angelegter Erfahrungsaustausch über diese Projekte ist hilfreich, um die Notwendigkeiten und Möglichkeiten der Verwaltungsmodernisierung durch E-Government zu vermitteln. Denn das Rad muss nicht in jeder Verwaltung neu erfunden werden.

Möglichkeiten des E-Business zur Stärkung des Handelsstandortes Innenstadt nutzen

Die neuen Möglichkeiten des E-Business sind nicht nur eine neue Konkurrenz oder eine „Bedrohung“ für gewachsene Handelsstandorte. Sie bieten auch Chancen! Die Strategien, wie die neuen

technischen Möglichkeiten zur Stärkung gewachsener stationärer Einzelhandelsstandorte eingesetzt werden können, müssen ausgelotet werden. Wirtschaft, Politik und Verwaltung müssen sich bei der Positionierung und Vermarktung der Stadt- und Stadtteilzentren vermehrt der neuen technischen Möglichkeiten bedienen. Erfolgversprechende Beispiele sind die Einbindung des Handels in Lokal- oder Regionalportale oder lokale Marktplätze, die Einbeziehung des Internets in Standortinitiativen oder die Installation von Multimedia-Kiosken in stationären Lagen.