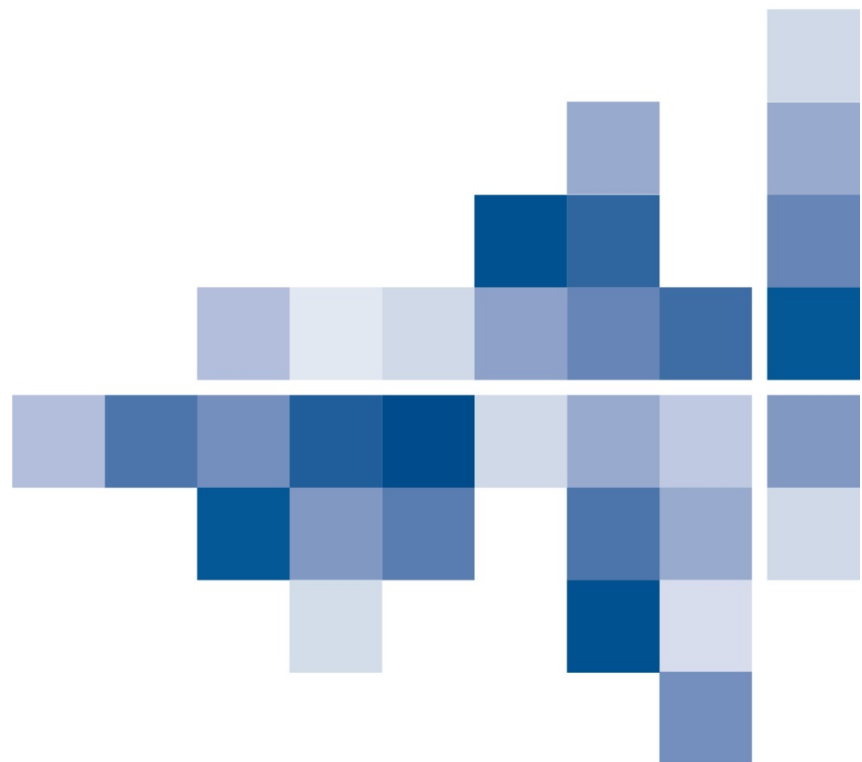


ANFORDERUNGEN DER WIRTSCHAFT AN EINE INTEGRIERTE STADTENTWICKLUNG

SIHK-POSITIONSPAPIER

DEZEMBER 2017



Anforderungen der Wirtschaft an eine integrierte Stadtentwicklung

Immer mehr Städte verfolgen integrierte Stadtentwicklungskonzepte. Das geplante Stadtentwicklungskonzept für Hagen, das integrierte Handlungskonzept für die Altstadt in Lüdenscheid und auch das integrierte Handlungskonzept „Gevelsberg Innenstadt 2030“ sind dafür nur einige Beispiele. Dazu bezieht die SIHK Stellung, begleitet und berät die Akteure und vertritt damit wirksam die Interessen ihrer Mitglieder. Das gelingt dann besonders gut, wenn die Anforderungen der Wirtschaft an eine integrierte Stadtentwicklung klar formuliert sind.

Die Städte im Märkischen Südwestfalen, dem Kammerbezirk der SIHK, sind Lebens- und Arbeitsraum zugleich. Die Anforderungen an die Kommunen als Unternehmensstandorte sind vielfältig. Der Bedarf an Wohnraum wandelt sich, expandierende und neue Unternehmen benötigen Flächen für ihren Standort. Der Verkehr muss fließen, Innenstädte sollen attraktiv bleiben.

Zunehmend gehen die Kommunen im SIHK-Bezirk dazu über, integrierte Handlungs- und Entwicklungskonzepte zu erarbeiten – ein wichtiger und richtiger Schritt, um den gegenwärtigen und kommenden Herausforderungen aus ökonomischer, ökologischer und sozialer Sicht zu begegnen.

Zur Stärkung der Attraktivität und der Wettbewerbsfähigkeit der Städte in unserer Region ist eine vorausschauende und auf die einzelnen Flächennutzungen abgestimmte Planung nötig. Das Ziel muss es sein, Flächenausweisungen nicht nur auf den aktuellen Bedarf abzustellen, sondern auch für die Zukunft bereitzustellen und hinreichend zu planen.

Die „Anforderungen der Wirtschaft an eine integrierte Stadtentwicklung“ formulieren dazu aus Sicht der Wirtschaft Leitsätze zur Prozessqualität einer integrierten Stadtentwicklung sowie inhaltliche Anforderungen an eine integrierte Stadtentwicklung. Sie bilden die Basis für eine aktive SIHK-Beteiligung an den aktuellen und zukünftigen Planungsprozessen im Kammerbezirk und eine damit erfolgreiche Interessenvertretung.

1. Leitsätze zur Prozessqualität einer integrierten Stadtentwicklung

1.1 Partizipation und Kommunikation auf Augenhöhe leben

Der Lebensraum Stadt muss vielfältige Funktionen für ebenso vielfältige Ansprüche erfüllen. Hier leben Menschen, wohnen, arbeiten, kaufen ein oder besuchen die Stadt und nutzen spezifische Angebote und Infrastruktureinrichtungen. Will man die komplexen Herausforderungen einer modernen Stadt zum Wohle heutiger und künftiger Bewohner angehen, so müssen wirtschaftliche, soziale und ökologische Themen in einer Gesamtschau betrachtet werden. Nutzungskonflikte sind dabei die Regel, nicht die Ausnahme. Eine erfolgreiche Strategie einer integrierten Stadtentwicklung muss diese Konflikte erkennen und deutlich benennen, um Lösungen zu erarbeiten. Damit ist klar, dass an die Prozessqualität hohe Anforderungen zu stellen sind.

Komplexe gesellschaftliche Herausforderungen können kooperativ nur mit einer guten Kommunikation gelöst werden. Diese gelingt, wenn möglichst viele öffentliche, zivilgesellschaftliche und private Akteure teilhaben, sich auf Augenhöhe begegnen und einander zuhören.

Das bedeutet für die Prozesse einer integrierten Stadtentwicklung:

Partizipation:

Durch die repräsentative Einbindung möglichst vieler von Planungen betroffener Akteure werden gemeinsame Lösungen gefunden und ein breiter Konsens erzielt. Bürgerinnen und Bürger werden mit geeigneten Formaten in die Stadtentwicklung einbezogen. Projekte können auf einer solchen Basis zügig entwickelt und umgesetzt werden. Den Versuchungen der einseitigen Durchsetzung von Partikularinteressen darf die Stadtentwicklungspolitik nicht nachgeben.

Transparenz:

Verfahren zur Stadtentwicklung verlaufen transparent und werden frühzeitig kommuniziert. Für die Wirtschaft sind Transparenz der stadtplanerischen Entscheidungen und die rechtzeitige Einbindung in die planerischen Prozesse als Grundlage zukünftiger unternehmerischer Standortinvestitionen von entscheidender Bedeutung. Dies gilt insbesondere mit Blick auf das verarbeitende Gewerbe, da hier Investitionsentscheidungen (Produktionsanlagen, Maschinen, Werkzeuge, etc.) häufig langfristig getroffen werden.

Offenheit:

Alle Akteure pflegen eine Gesprächskultur, die dem offenen Austausch dient und Kompromisse ermöglicht.

Kommunikation:

Kommunale Planungen werden frühzeitig kommuniziert. Die Wirtschaft meldet ihren Bedarf gegenüber der Stadt selbst an. Nutzungskonflikte werden somit frühzeitig erkannt.

Kooperation:

Die Wirtschaft hat eine aktive Rolle bei der Stadtentwicklung und macht über ihre demokratisch legitimierte Vertretungen der Stadt Angebote zur Kooperation.

1.2 Gründliche Analysen und belastbare Prognosen als Entscheidungsbasis erarbeiten

Zu den jeweiligen Themenbereichen werden die aktuelle Situation und die Entwicklung dorthin gründlich, interdisziplinär, vor Ort, mit Menschen und Unternehmen mittels den vorhandenen Statistiken sowie der Erhebung relevanter Daten analysiert.

Das bedeutet für die Prozesse einer integrierten Stadtentwicklung:

Daten:

Für die Bestandsaufnahme sind alle relevanten Daten zu sammeln, was auch die Erhebung neuer Zahlen umfassen kann. Dabei ist der wirtschaftliche Strukturwandel zu berücksichtigen.

Prognosen:

Daten zur zukünftigen Entwicklung sind notwendig, sie sollten aber mit Vorsicht genutzt werden. Das Beispiel der gegenwärtigen Zuwanderung zeigt, dass es im Bereich der Stadtentwicklung auf Grund der langen Planungszeiten wichtig ist, auf neue Entwicklungen flexibel reagieren zu können. Restriktive Planungen fesseln Stadtentwicklung. Erforderlich ist zudem die Etablierung einer angemessenen Fehlerkultur: Prognosefehler müssen frühzeitig erkannt werden, um rechtzeitig umsteuern zu können.

Entscheidungsgrundlage:

Die kommunalen Entscheidungen müssen offengelegt werden. Chancen und Risiken müssen aufgezeigt werden.

1.3 Visionen als Grundlage zukünftiger Planungen entwickeln

Grundlage der Stadtentwicklung sollte eine gemeinschaftlich geteilte Vorstellung einer wünschenswerten und realistischen Zukunft der Stadt sein. Eine partizipativ erarbeitete und positiv formulierte Vision gibt vorausschauend und mittel- bis langfristig Orientierung und motiviert zur Umsetzung. Viele unterschiedliche Menschen und Interessen sollten bei der Vision berücksichtigt werden.

Das bedeutet für die Prozesse einer integrierten Stadtentwicklung:

Realistisch:

Es werden keine Utopien erarbeitet, sondern umsetzbare Vorstellungen von Zukunft, die sich an den tatsächlichen Potenzialen einer Stadt orientieren und dabei den Wandel berücksichtigen. Mit Ausnahme von Naturkatastrophen oder kriegerischen Ereignissen kennt Stadtentwicklung keine disruptiven Entwicklungen. Eine erfolgreiche Stadtentwicklung erfindet eine Stadt nicht völlig neu, sondern erarbeitet zukunftsfähige Strategien auf einer realistischen Basis. Zugleich muss eine moderne Stadtentwicklung aber auch mutig neue Herausforderungen angehen und visionäre Ideen zulassen können.

Anpassungsfähig:

Zukunft kommt oft anders als gedacht. Daher müssen diese Zukunftsbilder unter der Berücksichtigung der grundsätzlichen Notwendigkeit von Planungssicherheit an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden können.

1.4 Enge regionale Kooperation praktizieren

Integrierte Stadtentwicklung berücksichtigt die Belange der Region, stellt aber auch, z. B. im Verkehrsbereich, Anforderungen an diese. Der SIHK-Bezirk, das Märkische Südwestfalen, ist

mit den umgebenden Wirtschaftsregionen über Menschen, Waren und Verkehr sehr eng vernetzt. Ganzheitliche Lösungen der Stadtentwicklung für die Zukunft richten sich gleichzeitig am Wohle der gesamten Region aus.

Das bedeutet für die Prozesse einer integrierten Stadtentwicklung:

Einbeziehen:

In Planungsprozesse werden auch die Akteure aus der Region und ihr Wissen einbezogen. Das eröffnet auch neue Chancen der Zusammenarbeit zwischen der Wirtschaft, den Kommunen und den Hochschulen in der Region.

Berücksichtigen:

Entscheidungen für eine Stadt berücksichtigen die Bedürfnisse und Entwicklungen der Städte und Gemeinden in der Region. Die Region ist auch durch Arbeitsteilung geprägt, diese ist entsprechend dem jeweiligen Leistungsvermögen in geeigneter Form fortzuentwickeln. Der verkehrlichen und wirtschaftlichen Verflechtung der Stadt mit ihrem Umland muss Rechnung getragen werden.

Koordinieren:

Gerade die Beispiele der Verkehrsplanung und der Entwicklung von Gewerbe- und Industrieflächen zeigen die Notwendigkeit, in der Stadtentwicklung die Verflechtung mit dem Umland zu berücksichtigen. Dazu bedarf es im Märkischen Südwestfalen mit Zuständigkeiten in der Regionalplanung beim Regionalverband Ruhr und der Bezirksregierung Arnsberg einer regionalen Koordination und Kommunikation. Dazu bietet es sich an, an die erfolgreiche Zeit der regionalisierten Strukturpolitik anzuknüpfen und in der SIHK die Rolle einer regionalen Moderation wieder stärker wahrzunehmen.

1.5 Integrierte Stadtentwicklungskonzepte umsetzen und weiterentwickeln

Integrierte Stadtentwicklung endet nicht mit der Fertigstellung des Konzepts. Es sind Kraft und Willensstärke für die Umsetzung der Konzeptansätze und -ideen nötig. Die SIHK zu Hagen wird die Politik dabei unterstützen. Eine qualifizierte Verwaltung beherrscht die geeigneten Instrumente zur Gewährleistung von Planungssicherheit.

Das bedeutet für die Prozesse einer integrierten Stadtentwicklung:

Verstetigung:

Eine gute und zügige Umsetzung wird durch Fortsetzung der Partizipation und Beibehaltung der Transparenz befördert, Blockaden sollen transparent gemacht werden, um sie wirksam überwinden zu können.

Verwaltungshandeln:

Die Umsetzung der wesentlichen Aufgaben einer integrierten Stadtentwicklung bedarf eines breiten, ämterübergreifenden Konsenses. Gegebenenfalls sind neue Organisationsformen der Verwaltung zu bilden. Die Stadtverwaltung sollte vorausschauend

agieren, statt reagieren zu müssen. Dies sicher zu stellen, ist eine der Hauptaufgaben der Verwaltungsvorstände.

Investment:

Die Umsetzung des Konzeptes setzt positive Anreize für Investitionen durch die Stadt und die Wirtschaft. Ohne private Investitionen ist eine umfassende Stadtentwicklung nicht möglich. Bei der Steuerung der Investitionstätigkeit muss die Stadt neutral bleiben.

Veränderungsfähigkeit:

Jedes Konzept der integrierten Stadtentwicklung ist kontinuierlich weiterzuentwickeln, um auf veränderte Rahmenbedingungen aktiv eingehen zu können.

Planungssicherheit:

Ein vorrangiges Ziel der integrierten Stadtentwicklungsplanung muss es sein, den Menschen und Unternehmen in der Stadt und der Region langfristig Planungssicherheit zu geben. Flächenzuweisungen zu Nutzungsarten können Chancen und Risiken für ihre aktuellen Nutzer bedeuten. Deshalb ist es wichtig, hinsichtlich der zukünftigen Nutzungen Klarheit zu schaffen, um Risiken und Fehlinvestitionen zu minimieren

2. Inhaltliche Anforderungen an eine integrierte Stadtentwicklung

2.1 Flächenverfügbarkeiten vorausschauend gestalten

Die Ressource Boden ist endlich, sie wird in einer Stadt durch deren Grenzen beschränkt. Eine integrierte Stadtentwicklungsplanung muss deshalb von einer ständig zu überprüfenden optimierten Flächennutzung für alle bedeutsamen Flächenansprüche ausgehen. Flächen werden nicht „verbraucht“, Flächen werden in einer bestimmten Art und Weise genutzt. Diese Nutzung ist allerdings nicht für alle Zeit konstant, sondern unterliegt Veränderungen im Laufe der Zeit. Freiraum wird für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben genutzt und andere Flächen werden von Gewerbe- in Wohnbau- oder auch Grünflächen umgewandelt.

In der Stadt sollten vorrangig die Ansprüche der Menschen und Unternehmen an ihre Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Erholungserfordernisse gesichert werden. Dabei sollte Natur- und Landschaftsschutz qualitativ Berücksichtigung finden.

Der zunehmende Wettbewerb um Bewohnerinnen und Bewohner, qualifizierte Arbeitskräfte und hochwertige Arbeitsplätze verlangt die Profilierung der Stadt als attraktiver Arbeitsort und lebenswerter Wohnstandort. Das Wohnungsangebot muss unter besonderer Beachtung des demografischen Wandels zukünftig ausdifferenzierter und den unterschiedlichen Wohnbedürfnissen besser gerecht werden. Dabei sind nachfragegerechte Wohnungsangebote und attraktive Wohnumfelder in sozial stabilen Quartieren wichtiger denn je. Nicht zuletzt trägt die Schaffung und Verdichtung zentrenorientierten Wohnraums

zu einer nachhaltigen Stärkung der Versorgungsstrukturen in den Innenstädten und Stadtteilzentren bei.

Die Stadt muss auch ein attraktiver Ort für die Freizeitgestaltung sein. Entwicklungen im touristischen Bereich dienen daher nicht nur dem Wachstum im Gastgewerbe, sondern insbesondere der Steigerung von Lebensqualität und Standortattraktivität für die Bewohner der Stadt.

Inhaltliche Anforderungen an eine integrierte Stadtentwicklung sind daher:

Vorausschauend:

Die notwendigen Flächenbedarfe für die erforderlichen wohnungswirtschaftlichen, gewerblichen und industriellen Nutzungen müssen vor dem Hintergrund der langen Planungszeiträume frühzeitig und vorausschauend geplant und bearbeitet werden. Diese Flächenplanung betrifft gleichermaßen die Innen- wie auch die Außenentwicklung.

Nachhaltig:

Neue Entwicklungsflächen für zukünftiges Stadtwachstum sollten im gleichen Umfang ausgewählt und definiert werden, wie frühere Planungsflächen heute in Anspruch genommen worden sind. Parallel zur baulichen Nutzung neuer Flächen für Wohnen, Arbeiten oder Erholung müssen ausreichend neue Flächenpotenziale für die zukünftige Generation vorbereitet werden. Jede Generation baut auf die von der vorherigen Generation getroffene Flächen- und Planungsvorsorge auf. Auch in einer „Industrieregion im Grünen“ müssen sich Unternehmen ständig den wirtschaftlichen Entwicklungen anpassen und brauchen Raum für Entwicklung. Sparsamer Ressourcenverbrauch ist aber gerade für die mittelständischen Industrieunternehmen der Region eine Selbstverständlichkeit. Als Familienunternehmen handeln sie nachhaltig, mit Blick auf die Anforderungen der nachfolgenden Generationen. Das schließt die Entwicklung neuer Industrie- und Gewerbeflächen ein.

In den Konzepten zur integrierten Stadtentwicklung bedarf es daher eines klaren politischen Bekenntnisses, den Industriestandort Märkisches Südwestfalen strategisch fortentwickeln zu wollen. Industrie darf im Rahmen planerischer Entscheidungen dabei nicht als Problem, sondern muss stärker als Problemlöser verstanden werden.

Umfassend:

Jede integrierte Stadtentwicklung berücksichtigt neben der vorausschauenden Flächenpolitik auch die erforderliche soziale und technische Infrastruktur sowie notwendige Erholungs- und Freizeiträume.

Realistisch:

Gerade die Frage zukünftiger Flächeninanspruchnahme muss sich von einer realistischen Situationsanalyse leiten lassen. So ist Flächennutzung nicht identisch mit Versiegelung. Vielmehr zählen zu den Siedlungs- und Verkehrsflächen nicht nur alle Gebäude- und Freiflächen, sondern auch Betriebs-, Verkehrs-, Friedhofs- und Erholungsflächen, die eben nicht alle versiegelt sind.

Es wird immer wieder die Nutzung von Brachflächen gefordert, statt neue Flächen in Anspruch zu nehmen. Diese Forderung ist grundsätzlich richtig. Hierbei ist jedoch zu

beachten, dass viele vor allem kleinere Brachflächen für eine neue gewerbliche Nutzung nicht mehr geeignet oder auch nicht genehmigungsfähig sind. Gründe dafür sind zum Teil Altlasten, aber auch zu kleine Grundstücke, herangerückte Wohnbebauung mit hohen Schutzansprüchen, artenschutzrechtliche Restriktionen und Verkehrsmaßnahmen wie Umweltzonen, unzureichende Straßenbreiten und -zustände oder Gewichtsbeschränkungen von Straßenbrücken.

Das Grundprinzip der produzierenden Wirtschaft ist ein effizientes Arbeiten, um am Markt existieren zu können. Dieses Prinzip wird auch von den meisten Unternehmen in Bezug auf Flächen angewendet. Die Reserveflächen werden bei einer Ansiedlung so dimensioniert, dass ein oder zwei Erweiterungen am Standort möglich sind, ohne Teile oder das gesamte Unternehmen bei einer Erweiterung an einen neuen Standort verlagern zu müssen. In der Realität zeigt sich teilweise, dass diese Planungen noch zu vorsichtig erfolgten und die Reserven schnell in Anspruch genommen werden müssen. Reserveflächen müssen in der Berechnung des zukünftigen Flächenbedarfs Berücksichtigung finden, stehen aber dem Markt nicht zur Verfügung und müssen somit bei der Beurteilung der Ist-Situation unberücksichtigt bleiben.

Es müssen ausreichende Flächen in die Planung eingestellt werden, so dass eine Ausübung der kommunalen Planungshoheit durch die Verwaltungen möglich ist und nicht eine Abhängigkeit von einzelnen Eigentümern entsteht.

Konkret:

Zielkonzepte der Stadtentwicklung als informelle Planungswerkzeuge sind über formelle Planungsverfahren auf allen Ebenen (Regionalplanung, Flächennutzungsplanung) zu konkretisieren und damit auch zu sichern.

2.2 Verkehrsinfrastruktur sichern und bedarfsgerecht ausbauen

Mobilität ist ein entscheidender Faktor sowohl für die Menschen als auch für die Unternehmen. Das gilt für die Menschen, denn sie möchten sich hinreichend schnell zwischen Wohn-, Arbeitsort und Freizeitgestaltung bewegen können. Zukunftsfähige Wohnstandorte müssen heute über eine hervorragende verkehrliche Anbindung verfügen. Das gilt aber auch für die Unternehmen, denn ohne eine belastbare Verkehrsinfrastruktur, auf der Güter schnell und zuverlässig transportiert werden, sind sie schlichtweg nicht wettbewerbsfähig. Mobilität ist somit ein Grundbedürfnis unserer modernen Gesellschaft. Eine quantitativ und qualitativ leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur – mit den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Luft – ist für das Märkische Südwestfalen mit seinen vielfältigen Austauschbeziehungen und Verflechtungen eine grundlegende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg. Sie trägt damit wesentlich zum Wohlstand bei.

Der Zustand der Straßen verschlechtert sich zusehends. Staus und Substanzverzehr sind die Folge einer chronischen Unterfinanzierung. Es geht nicht nur darum, Schlaglöcher zu beseitigen, sondern die Netzfunktionalität langfristig zu erhalten. Die Herauslösung von Verbindungen aus dem bestehenden Infrastrukturnetz kann zu einer Kettenreaktion mit zum Teil erheblichen Auswirkungen auf die verkehrliche Erreichbarkeit von Standorten, ja ganzer Regionen führen. Doch Sanierung alleine reicht nicht, unzureichender Ausbau und

fehlende Lückenschlüsse beeinträchtigen die logistischen Prozessketten und schwächen Image und Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Südwestfalen.

Das zu erwartende Verkehrswachstum kann nur durch ein gutes Zusammenspiel aller Verkehrsträger gewährleistet werden. Es sind deshalb die besonderen Flächenanforderungen für intermodalen Verkehr zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für die Sicherstellung eines reibungslosen Wirtschaftsverkehrs, ohne dabei alternative Konzepte aus den Augen zu verlieren. E-Mobilität eröffnet auch neue Chancen für den Radverkehr im Märkischen Südwestfalen. E-Bikes, E-Scooter, Hoverboards oder Segways zum Beispiel erfordern Konzepte für neue Formen des Individualverkehrs. In der Zukunft können der Schienenpersonen- und -güterverkehr wieder eine wichtigere Rolle einnehmen. Dazu ist es notwendig, dass zurzeit nicht benutzte Eisenbahntrassen nicht entwidmet und zu Radwegen zurückgebaut werden, sondern für eine eventuelle Reaktivierung als Schienenweg erhalten bleiben.

Sowohl in ländlich strukturierten Räumen, als auch in Ballungsräumen stellt der demografische Wandel und hier insbesondere der Rückgang der Schülerzahlen den ÖPNV vor große Herausforderungen. Hier gilt es, neue, auf die jeweilige Nachfrageentwicklung sowie die sich verändernden Kundenbedürfnisse, besonders mit Blick auf das Thema Barrierefreiheit, angepasste Betriebs- und Finanzierungskonzepte zu finden. Die Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen Mobilität im ÖPNV ist als Teil der Daseinsvorsorge hier auch zukünftig unverzichtbar, um den bereits erkennbaren Abwanderungstendenzen von Teilen der Bevölkerung aus der Fläche in die großen Städte entgegenzuwirken.

Für die Wettbewerbsfähigkeit und die Funktionsfähigkeit der Innenstädte als zentrale Versorgungsbereiche ist ein funktionierender Ver- und Entsorgungsverkehr von großer Bedeutung. Pauschale Zugangsbeschränkungen verteuern den Verkehr für Wirtschaft und Bevölkerung und führen zu Verlagerungseffekten mit den entsprechend negativen Folgen für Umwelt und Verkehrsfluss. Auch unter dem Aspekt der Emissionsreduzierung sollte im Zuge aller verkehrsplanerischen und verkehrssteuernden Maßnahmen das Ziel gelten, einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss anzustreben. Die bewusste Verknappung und/oder Verteuerung des zentrumsnahen Parkraumangebotes oder auch die immer wieder aufkommende Diskussion über die Einführung einer City-Maut wirken kontraproduktiv auf die Attraktivität der Innenstädte. Eine Schwächung des innerstädtischen Einzelhandels und die indirekte Förderung von Einzelhandelsangeboten „auf der grünen Wiese“ wären die Folge.

Inhaltliche Anforderungen an eine integrierte Stadtentwicklung sind daher:

Strategisch:

Wesentlicher Teil einer integrierten Stadtentwicklung ist die Berücksichtigung der Erreichbarkeit der Gesamtstadt und ihrer Entwicklungsgebiete mit dem öffentlichen und dem individuellen Verkehr im erforderlichen Maße. Im Sinne einer strategischen Planung sollten deshalb im Rahmen integrierter Stadtentwicklungskonzepte Planungen sowohl für die ÖPNV-Infrastruktur als auch den Um- und Ausbau des Straßennetzes erarbeitet werden.

Bedarfsorientiert:

Bei Ausgewogenheit der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel sollten die Wirtschaftsverkehrer einen besonderen Vorzug, insbesondere im Bereich des ruhenden Verkehrs, erhalten. Gerade bei An- und Auslieferungsvorgängen und auch im Fall von Handwerker- und weiteren Dienstleistungen sind ausreichend Stellplätze notwendig. Dies dient zur Vermeidung des wilden Haltens und Parkens und somit dem reibungslosen Verkehrsfluss und der Verkehrssicherheit. Insbesondere Lieferungen im innerstädtischen Raum erfordern gerade auch wegen bestehender Nutzenkonflikte neue Konzepte. Im Fokus steht die Herausforderung, die Bedürfnisse der Warenempfänger in den Bereichen B2B (Unternehmen und Gewerbetreibende) und B2C (Endkunden) mit den Logistikanforderungen der Kurier-, Express- und Postdienstleister ("KEP-Dienstleister") in Einklang zu bringen. In diesem Zusammenhang muss auch sichergestellt werden, dass trotz umweltpolitischer Restriktionen (z.B. Umweltzone, Einfahrverbote für Fahrzeuge mit Dieselantrieb) die Innenstädte nicht nur für die Paketdienste erreichbar bleiben müssen.

Verhältnismäßig:

Nutzen und Kosten von Maßnahmen im Zuge der Klimaschutzpolitik sowie vor der Einführung von Umweltzonen, Lärmaktionsplänen oder Straßensperrungen für den Lkw-Verkehr sind objektiv und nicht ideologisch gegeneinander abzuwägen. Sind restriktive Maßnahmen unabdingbar erforderlich, sind Ausnahmeregelungen für individuelle Härtefälle und Übergangszeiten vorzusehen, um entsprechende Betriebe nicht in ihrer Existenz zu gefährden. Eine Stärkung der Fahrradmobilität auch für die Wege von und zum Arbeits- beziehungsweise Ausbildungsplatz ist trotz der topografisch anspruchsvollen Verhältnisse in Südwestfalen grundsätzlich zu begrüßen. Eine unabdingbare Voraussetzung ist, dass durch die Neuausweisung von Fahrradwegen keine Behinderung für den Wirtschaftsverkehr, MIV und ÖPNV eintreten.

Ideologiefrei:

Die Attraktivität der Innenstädte muss durch entsprechende Verkehrskonzepte gefördert werden. Diese müssen darauf gerichtet sein, dass städtische Mobilität effizient, umwelt- und sozialverträglich und gleichzeitig ideologiefrei ohne Benachteiligung einzelner Verkehrsträger gestaltet wird. Gemeinsames Ziel von Wirtschaft und Politik sollte deshalb sein, individuelle Mobilitätsansprüche, ökonomische und ökologische Anforderungen als gleichberechtigt einzustufen und die jeweiligen Interessen untereinander auszugleichen.

Smart:

Mobilität verändert sich durch neue Technologien und vor dem Hintergrund der Diskussionen einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Neue Mobilitätskonzepte und Lösungen für den Transportbedarf von Menschen und Waren werden notwendig sein, um den steigenden Mobilitätsbedarf zu decken. Auch wenn die Zukunft der Mobilität noch ungewiss ist, gibt es eine Reihe von technischen Innovationen und Szenarien, an denen gearbeitet wird. Im Fokus der Entwicklungen stehen dabei Konzepte zur intelligenten Mobilität, zum intermodalen Verkehr, zu Fahrerassistenzsystemen und zum automatisierten Fahren. Die zunehmende Vernetzung des Verkehrs mithilfe des mobilen Internets schafft große Potenziale, den Verkehr in Bezug auf mehr Effizienz, Sicherheit und Umweltschutz neu zu organisieren.

2.3 Standort Innenstadt stärken

Die Entwicklung des Einzelhandels ist seit vielen Jahren von einem tief greifenden Strukturwandel geprägt. Neue Vertriebs- und Absatzschiene sowie veränderte Betriebsformen und -konzepte kennzeichnen die Entwicklung auf der Angebotsseite. Der Online-Handel gewinnt gegenüber dem stationären Handel an Gewicht. Damit ändert sich auch das Gesicht der Innenstädte. Konsumenten wollen heute beides - online, wie auch im Geschäft einkaufen. Es kommt jetzt darauf an, den Strukturwandel zu gestalten, die Vielfalt in die City zu holen und junge, innovative Handelskonzepte umzusetzen. Dann hat der Standort Innenstadt eine Zukunft als attraktiver Standort, für Händler und für Kunden.

Vor diesem Hintergrund müssen integrierte Stadtentwicklungskonzepte dazu beitragen, die multifunktionale Innenstadtstruktur zu festigen, Stadtteilzentren zu (re-)vitalisieren und eine flächendeckende Nahversorgung abzusichern.

Inhaltliche Anforderungen an eine integrierte Stadtentwicklung sind daher:

Schulterschluss:

Für die Daueraufgabe „Stadt- und Einzelhandelsentwicklung“ ist ein enger Schulterschluss zwischen öffentlicher Hand und Wirtschaft unabdingbar. Denn schließlich ist es die Politik, die mit ordnungsrechtlichen Vorgaben und raumordnerischen Zielvorstellungen sowohl die Entwicklungen der Einzelhandelsunternehmen als auch der Einzelhandelsstandorte beeinflusst. So unterliegt die Einzelhandelsentwicklung eben nicht immer dem freien Spiel der (Markt-)Kräfte, sondern erzwingt im Grundsatz ein Miteinander aller an der Entwicklung beteiligten Akteure.

Gesamtkonzept:

Die SIHK zu Hagen steht für Wettbewerbsstandorte in der Wirtschaft und somit für den Wettbewerb der Vertriebsformen und Standorte im Einzelhandel. Sie steht aber auch – im wirtschaftlichen Gesamtinteresse – für funktionsfähige, vitale (Innen-)Städte, deren Urbanität und Attraktivität in einem hohen Maß vom Handelsbesatz abhängen. Es gilt, die Weiterentwicklung der gesamtstädtischen Einzelhandels- und Zentrenstruktur auf eine tragfähige und städtebaulich-funktional ausgewogene Gesamtkonzeption zu gründen. Dabei sollten entsprechende Konzepte nicht nur die Attraktivität und Vitalität der innerstädtischen Zentren, sondern auch Entwicklungen für nachgeordnete zentrale Versorgungsbereiche sicherstellen. Letztlich bilden sie auch die konzeptionelle Grundlage für die Sicherung und Stärkung einer wohnortnahen Grund- bzw. Nahversorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs. Im Ergebnis schaffen solche Konzepte Orientierungs- und Beurteilungsgrundlagen und tragen zur Planungs- und Investitionssicherheit bei.

Nutzungsvielfalt:

Im Grundsatz muss Nutzungsverdichtung in den bestehenden Strukturen Priorität vor einer Neuausweisung von Flächen und der Erweiterung zentraler Versorgungsbereiche haben. Es geht entscheidend darum, die Nutzungsvielfalt in den Zentren zu erhalten und zu fördern.

Dazu gehören eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität, ein Ausbau gastronomischer-, kultureller und Freizeitnutzungen, die Erhaltung und Sicherung attraktiver Wochenmärkte sowie ein aktives Flächen- und Leerstandsmanagement. Die Nutzungsvielfalt wird auch durch neues innerstädtisches Wohnen gefördert. Dabei ist die Berücksichtigung der gegebenen Bevölkerungsstrukturen und der sozialen Mischung der Bewohnerschaft unerlässlich. Aber auch eine Auseinandersetzung mit den Lebensstilen unserer Zeit fördert neue Ansätze des Wohnens und letzten Endes auch das Image der Stadt. Die Potenziale durch eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Wohnungsgesellschaften sind dabei nützlich.

Erreichbarkeit:

Die Schlüsselbegriffe für die Standort- und Umsatzentwicklung im Einzelhandel sind Erreichbarkeit und Attraktivität. Dabei beruht insbesondere die Anziehungskraft der innerstädtischen Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiche auf einer optimalen Verkehrserschließung. Um die Erreichbarkeit zu stärken, müssen integrierte Stadtentwicklungskonzepte vorausschauend erarbeitet werden. Empfehlungen für den Infrastrukturerhalt und -ausbau sollten daher am Status quo des Nutzerverhaltens sowie an einer realistischen und bedarfsgerechten Entwicklung ausgerichtet werden. Dabei gilt es alle Verkehrsträger zu berücksichtigen. Mit der Digitalisierung des Einzelhandels und der Kaufprozesse wächst der Liefer- und Zustellverkehr. Darauf muss eine integrierte Stadtentwicklung antworten können.

Versorgungsbereiche:

Um Innenstädte und Stadtteilzentren zu stärken ist eine verträgliche Ansiedlungspolitik erforderlich, die Zentren stärkt und den Wildwuchs an der Peripherie unterbindet. Die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten an den Ortsrändern, auf der grünen Wiese und an Ein- und Ausfallstraßen führt zur Aufgabe von Einzelhandelsangeboten in den Zentren und damit zu einer Beeinträchtigung der zentralen Versorgungsbereiche, zur Entwertung öffentlicher und privater Investitionen und mithin zu einer Gefährdung der Nahversorgung. Gerade im ländlichen Raum sind marktgerechte Lösungen zur Sicherung der Nahversorgung weiterzuentwickeln. Einzelhandelsbetriebe mit einem zentrenrelevanten Kernsortiment dürfen nur in den zentralen Versorgungsbereichen angesiedelt werden. Hier müssen ansiedlungswilligen Unternehmen Entwicklungsperspektiven eröffnet werden. Ergänzend sind Standorte für großflächigen Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten festzulegen. Neue Einzelhandelsansiedlungen in Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen (GIB) haben zu unterbleiben. Diese Flächen müssen produzierenden Gewerbe- und Industriebetrieben vorgehalten werden. Flächen für zuvor genannte Unternehmen sind ein knappes Gut und werden dringend für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung des Industriestandortes Südwestfalen benötigt.

2.4 Digitale Infrastruktur nachhaltig ausbauen

Breitband ist nicht nur Voraussetzung für die Teilhabe der Bevölkerung an Wissen und Bildung sowie für die Präsenz des Staates mit seinen digital angebotenen Dienstleistungen (E-Government), sondern vor allem auch ein kritischer Inputfaktor für betriebliche Prozesse. Unternehmen müssen mit anderen Unternehmen, Kunden und Verwaltungen vernetzt sein,

um die Potenziale der Digitalisierung voll auszuschöpfen. Voraussetzung dafür sind leistungsfähige Breitbandanschlüsse. Diese sind darüber hinaus eine essentielle Voraussetzung für die Innovationsfähigkeit der Gesellschaft. Denn nur wenn sie zur Verfügung stehen, werden sich neue Dienstleistungen, Anwendungen und Geschäftsmodelle entwickeln können.

Doch viele Unternehmen sind in Städten angesiedelt, in denen der Breitbandausbau noch nicht genügend fortgeschritten ist. Davon betroffen sind auch viele Gewerbegebiete: noch immer werden neue Gewerbegebiete ohne Breitbandanschluss geplant, und in Kommunen werden ganze Wohngebiete ans Breitbandnetz angeschlossen – unter Ausschluss des Gewerbegebietes nebenan.

Im Rahmen einer integrierten Stadtentwicklung müssen Unternehmen beim Breitbandausbau stärker in den Fokus rücken, Breitbandinfrastruktur muss langfristig und zukunftsorientiert geplant werden und Kommunen müssen ihre zentrale Planungs- und Koordinierungsfunktion aktiv wahrnehmen.

Die politische Zielsetzung, bis 2018 flächendeckend Breitbandverbindungen von mindestens 50 Mbit/s verfügbar zu machen, greift – insbesondere im Hinblick auf die Anforderungen der Unternehmen – zu kurz. Diese werden in absehbarer Zeit Anschlüsse benötigen, die neben hohen Download- auch hohe Uploadraten erfordern, sowie eine symmetrische Datenübertragung mit geringen Latenzzeiten und Paketverlusten. Auch wenn der aktuelle Bedarf heute zum großen Teil noch mit sogenannten Zwischentechnologien befriedigt werden kann, ist doch mittelfristig der intensiviertere Ausbau einer Glasfaserinfrastruktur bis in die Gebäude hinein (FTTH/FTTB) erforderlich.

Die aktuelle Zielsetzung der Bundesregierung fokussiert auf die Zwischentechnologie Vectoring. Sie lässt sich vergleichsweise schnell umsetzen und korrespondiert mit dem politischen Horizont, kann aber die oben genannten künftigen Anforderungen – insbesondere gewerblicher Nutzer – nicht erfüllen. Sie wird auch nicht dazu führen, dass der ländliche Raum besser mit Breitband versorgt wird. Die hier in Richtung der Endkunden verbaute aktive Technik bindet finanzielle Mittel, die von den Telekommunikationsanbietern zunächst „zurückverdient“ werden müssen, ehe man sich an den weiteren Ausbau wagt. Damit ist schon heute absehbar, dass der Vectoring-Ausbau den langfristig notwendigen Ausbau mit Glasfasertechnologie verzögern wird.

Ebenso absehbar ist, dass die gegenwärtige Fokussierung der Politik auf das 50 Mbit/s-Ziel in vergleichsweise kurzer Zeit wieder Forderungen nach Verbesserungen der Infrastruktur aufkommen lassen wird. Notwendig ist, dass bei einer volkswirtschaftlich so bedeutsamen Infrastruktur wie der Breitbandversorgung – ebenso wie in der Energie- und Umweltpolitik – längerfristige Ziele formuliert und die gesamtwirtschaftlichen und die regionalen Planungen sowie die Förderpolitik darauf ausgelegt werden.

Die Fokussierung auf das 50 Mbit/s-Ziel setzt sich bis auf die kommunale Ebene fort. Damit verbunden sind hohe Transaktionskosten, wenn nämlich bei den regionalen Entscheidungsträgern in ein paar Jahren die Erkenntnis reift, dass eine tatsächlich nachhaltige zukunftsorientierte Infrastruktur geschaffen werden muss. Denn in anderen

Ländern sind bereits heute Anwendungen im Markt, die nur mit leistungsfähigen Breitbandanschlüssen funktionieren. Diese werden auch in Deutschland nachgefragt, bzw. ähnliche Dienste werden hier entstehen. Dann muss die Arbeit vor Ort (Einbindung aller Beteiligten, Erstellung der Planungen, Kostenschätzungen, Prüfung von Kostensenkungspotenzialen bei Tiefbauarbeiten, Suche nach einem Netzbetreiber etc.) erneut gemacht werden. Damit einher ginge ein Verlust an politischer Glaubwürdigkeit bei Bürgern und Unternehmen, wenn heute vermittelt wird, dass die Erreichung des gegenwärtigen Versorgungsziels alle Probleme lösen wird – was sie aber nicht tut.

Moderne Breitbandnetze müssen effektiv und effizient geplant und weiterentwickelt werden. Bislang fehlen aber weitgehend Konzepte, insbesondere für die Regionen, in denen der Markt allein nicht für den Aufbau zukunftsfähiger Infrastrukturen sorgt. Das ist vor allem im ländlichen Raum der Fall – dort sind aber auch die meisten mittelständischen Unternehmen angesiedelt, ebenso ein Großteil der Bevölkerung. Und in Städten, in denen die Netze bereits heute im Wettbewerb entstehen, reichen häufig die Kabelverzweiger, die die einzelnen Häuser an das Telefonnetz anschließen, nicht aus. Bei der Planung sind neben Bund und Land auch die Kommunen gefragt.

Inhaltliche Anforderungen an eine integrierte Stadtentwicklung sind daher:

Nachfrageorientiert:

Das 50 Mbit/s-Ziel kann nur ein erster Meilenstein sein. Für die Städte muss es langfristige Entwicklungspläne für den Breitbandausbau geben, die sich an der Entwicklung der zukünftigen Nachfrage weit über die 50 Mbit/s-Marke hinaus orientieren.

Kombiniert:

Auch Kostensenkungspotenziale im Zusammenhang mit Modernisierungsvorhaben in anderen Infrastrukturbereichen sind in die Planungen einzubeziehen. Heute erfolgen die Planungen für Straßen, Trinkwasserversorgung und Energienetze bereits gemeinsam, um die verschiedenen Elemente aufeinander abzustimmen und kosteneffizient zu organisieren. Doch die Infrastruktur der Zukunft – Glasfasernetze bis in die Gebäude hinein – wird bei dieser Organisation der Planungen oft nicht berücksichtigt. Das muss sich ändern.

Digital:

Für die Planungs- und Bauprozesse bedarf es einer verlässlichen Datenbasis. Alle relevanten öffentlichen Daten, also auch Breitbanddaten, müssen dafür maschinenlesbar und standardisiert zur Verfügung stehen. So wie es der Open-Data-Ansatz, ein Konzept zur freien Verfügbar- und Nutzbarkeit von Daten in der öffentlichen Hand, vorsieht. Nur so können gezielt Synergien etwa bei den teuren Tiefbauarbeiten genutzt und die gemeinsame Verlegung von Infrastrukturen kostengünstiger oder die Mitnutzung bereits bestehender Infrastrukturen vereinfacht werden. Das heißt, die erforderlichen Daten müssen flächendeckend in standardisierter Form und maschinenlesbar zur Verfügung stehen. Auf diesem Weg können die Vorteile der Digitalisierung auch dafür genutzt werden, die Attraktivität von Regionen zu erhalten und dem allgemeinen Agglomerationstrend entgegenzuwirken.



SIHK

Südwestfälische
Industrie- und Handelskammer
zu Hagen

KONTAKT

Südwestfälische
Industrie- und Handelskammer
zu Hagen

Bahnhofstraße 18
58095 Hagen
Christoph Brünger
Tel.: 02331 390-280
Fax: 02331 390-362
bruenger@hagen.ihk.de